

# 再評価結果一覧 (平成29年2月現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石狩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	9,040	22,585 (※1)	【内訳】 被害防止便益:22,460億円 残存価値:125億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4,800戸 年平均浸水軽減面積:2,604ha	7,518 (※1)	【内訳】 建設費:7,104億円 維持管理費:414億円	3.0 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、石狩川流域では、想定死者数(避難率0%)は約170人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> <li>・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、石狩川流域では、電力の停止による影響人口が約59,000人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・石狩川流域には広大な農地が広がっており、国内有数の食料生産基地となっている。また、道庁札幌市を始めとした市町村が存在し、北海道の約6割の人口を抱えており、北海道の社会、経済、文化の中心となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、河道掘削の残土の利用について地方公共団体および農業部門との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も地方公共団体等と連携を図るとともに、道路部門とも連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
石狩川直轄河川改修事業 (千歳川遊水地) 北海道開発局	再々評価	1,150	2,640 (※1)	【内訳】 被害防止便益:2,593億円 残存価値:47億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:391戸 年平均浸水軽減面積:345ha	1,127 (※1)	【内訳】 建設費:1,093億円 維持管理費:34億円	2.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、千歳川流域では、想定死者数(避難率0%)は約20人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> <li>・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、千歳川流域では、電力の停止による影響人口が約24,000人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・千歳川流域は水田、畑作等の一次産業や食品製造業の二次産業が盛んであり、札幌市のベッタウン化や新千歳空港を中心とする臨空型工業地帯の拡大など、発展が著しい地域である。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・千歳川遊水地群は、全ての地区において遊水地の具体的な位置・規模について確定させ、順次、用地等取得や工事を実施しており、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、土砂流用により計画段階におけるコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石狩川直轄河川改修事業 (北村遊水地) 北海道開発局	長期間継 続中	700	1,145 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,121億円 残存価値:24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:372戸 年平均浸水軽減面積:280ha	513 (※1)	【内訳】 建設費:507億円 維持管理費:5.4億円	2.2 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩川下流域には広大な農地が広がっており、国内有数の食料生産基地となっている。また、道庁札幌市を始めとした市町村が存在し、北海道の約8割の人口を抱えており、北海道の社会、経済、文化の中心となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き石狩川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・北村遊水地では、用地等取得や工事の実施により着実に事業は進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、土砂流用により計画段階におけるコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
後志利別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	99	434	【内訳】 被害防止便益:431億円 残存価値:2.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:29戸 年平均浸水軽減面積:27ha	116	【内訳】 建設費:103億円 維持管理費:14億円	3.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・後志利別川流域は、下流部にせたな町、今金町市街地を抱え、道南地域を代表する穀倉地帯であり、樺山地方における社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き石狩川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・発生材の再利用や施工時期の見直し等により、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
尻別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	89	127	【内訳】 被害防止便益:126億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4戸 年平均浸水軽減面積:7.9ha	86	【内訳】 建設費:83億円 維持管理費:3.1億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・尻別川流域は、下流部に蘭越町市街地を抱え、国内有数の食料生産基地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き石狩川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・発生材の再利用や施工時期の見直し等によるコスト縮減を実施しており、農業部門、地方公共団体等と連携を進める等、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
沙流川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	156	713 (※1)	【内訳】 被害防止便益:709億円 残存価値:4.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:27戸 年平均浸水軽減面積:23ha	163 (※1)	【内訳】 建設費:140億円 維持管理費:22億円	4.4 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沙流川流域は、下流部に日高町、平取町の市街地を抱え、トマトや軽種馬の全国有数の産地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、近年でも平成15年(戦後最大)、平成18年に浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
十勝川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	1,569	3,542	【内訳】 被害防止便益:3,516億円 残存価値:25億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:333戸 年平均浸水軽減面積:379ha	1,379	【内訳】 建設費:1,260億円 維持管理費:119億円	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・十勝川流域は、中流部に帯広市市街地を抱え、国内有数の食料生産基地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削で発生した泥炭土を農地で土壌改良材として利用し、建設副産物の発生を抑制することでコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
湧別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	21	194 (※1)	【内訳】 被害防止便益:193億円 残存価値:0.14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:18戸 年平均浸水軽減面積:2.8ha	22 (※1)	【内訳】 建設費:18億円 維持管理費:4.2億円	8.9 (※1)	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、湧別川流域では、電力の停止による影響人口が約640人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・湧別川流域は、中流域に遠軽町市街地を抱え、国内有数の食料生産基地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河川内の樹木の採取希望者を公募し、資源として有効に活用することにより、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)
渚滑川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	34	461 (※1)	【内訳】 被害防止便益:459億円 残存価値:1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:18戸 年平均浸水軽減面積:22ha	32 (※1)	【内訳】 建設費:27億円 維持管理費:4.9億円	14.5 (※1)	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、渚滑川流域では、想定死者数(避難率0%)は約20人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、渚滑川流域では、電力の停止による影響人口が約770人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・渚滑川流域は、下流域に紋別市街地を抱え、国内有数の食料生産基地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河川内の樹木の採取希望者を公募し、資源として有効に活用することにより、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
天塩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	799	866 (※1)	【内訳】 被害防止便益:852億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:88戸 年平均浸水軽減面積:413ha	727 (※1)	【内訳】 建設費:633億円 維持管理費:95億円	1.2 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、天塩川流域では、想定死者数(避難率0%)は約65人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> <li>・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、天塩川流域では、電力の停止による影響人口が約7,780人と想定されるが、事業実施により約360人に軽減される。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・天塩川流域は、河川沿いに人口や資産が集積し、農業、畜産等が盛んな地域である。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、地方公共団体等との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も地方公共団体等と連携を進めるなど、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
留萌川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	209	570 (※1)	【内訳】 被害防止便益:567億円 残存価値:2.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:56戸 年平均浸水軽減面積:24ha	246 (※1)	【内訳】 建設費:224億円 維持管理費:22億円	2.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、留萌川流域では、電力の停止による影響人口が約2,220人と想定されるが、事業実施により0人に軽減される。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・留萌川流域は、北海道北西部の中心都市である留萌市を抱え、水産加工業や農業が盛んな地域となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・波瀬土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
高瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	59	100 (※1)	58 (※1)	1.7 (※1)	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、高瀬川流域では、浸水区域内人口は約900人、最大孤立者数は、避難率0%で約700人、40%で約420人、80%で約140人と想定されるが、事業実施により解消される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流域内の市町村の総人口はH12年をピークに緩やかな減少傾向で推移しており、H27年時点で約18万人である。 ・農業産出額はH15年まで緩やかな減少傾向、その後は横ばいで推移している。 ・製造品出荷額はH17年まで増加傾向、その後H18年より六ヶ所村にて六ヶ所村再処理工場がアクティブ試験を開始し、急激に増加。平成19年に一旦減少した後、横ばいで推移している。 ・高瀬川の漁獲量は、平成2年をピークに平成22年まで減少傾向、その後は横ばいで推移している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては、河川整備計画で定めた計画規模の洪水が発生しても家屋浸水被害を防止するとともに、水田等農地については浸水被害の軽減に努める。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・放水路拡幅整備に伴う掘削土の小川原湖の環境整備事業への有効活用や堤防除草等により発生する刈草を地域住民へ提供するなど処分費のコスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間等を考慮し、現計画が最も効率的と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)			
鳴瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	1,061	6,742	977	6.9	<p>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口、総世帯数は、平成12年をピークにほぼ同程度で推移しており、大崎市、東松島市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農産物、工業生産、物流など社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性には大きな変化はない。 ・鳴瀬川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、流下能力が不足する区間が多く存在し、近年でも平成14年7月、平成23年9月および平成27年9月に発生した洪水で、床上浸水等の甚大な被害が発生しており、早期の治水対策が必要である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備では、過去の水害発生状況、流域の重要度やこれまでの整備状況、地域特性などを総合的に勘案し、「鳴瀬川水系河川整備基本方針」で定めた目標に向けて、上下流の治水安全度バランスを確保しつつ整備を進める。 ・当面整備として、鳴瀬川は著しく流下能力が不足している河口～感恩橋下流部の河川整備を完了させ、感恩橋から上流の区間においても、河道掘削等を実施する。吉田川は、関東・東北豪雨(平成27年9月洪水)で家屋浸水被害を受けた地区を優先的に、堤防整備、河道掘削、遊水地群の整備などを計画的、効率的に実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用、堤防除草や河道内樹木伐採によって発生した刈草、伐採木を地域住民へ提供するなど処分費のコスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間等を考慮し、現計画が最も効率的と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)			

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
子吉川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	337	2,910 (※1)	【内訳】 被害防止便益: 2,906億円 残存価値: 4.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 309戸 年平均浸水軽減面積: 245ha	266 (※1)	【内訳】 建設費 245億円 維持管理費 21億円	11.0 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・由利本荘市の総人口はおよそ8万人(平成27年国勢調査速報値)であり、昭和60年のおよそ9.7万人(昭和60年国勢調査)をピークに減少傾向にある。世帯数はおよそ2.5万世帯から2.9万世帯と増加しており、近年はほぼ同水準で推移している。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生防止及び軽減に関しては『前後最大洪水である昭和22年7月洪水と同規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な家屋浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減に努める』ことを整備の目標とする。</li> <li>・当面整備として、子吉川下流部では人口・資産が集中していることから、ボトルネックとなっている下流部の河道掘削を行うことで流下能力が向上し、上流への水位低減効果を実現するため、河口～芋川合流点の河道掘削を実施し、治水安全度を向上させる。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削による発生土砂の他機関が実施する公共事業への活用、堤防除草や河道内樹木伐採によって発生した刈草、伐採木を地域住民へ提供するなど処分費のコスト縮減に努める。</li> <li>・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間等を考慮し、現計画が最も効率的と判断している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
那珂川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	1,194	1,883	【内訳】 被害防止便益: 1,878億円 残存価値: 5.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 333戸 年平均浸水軽減面積: 207ha	734	【内訳】 建設費 629億円 維持管理費 105億円	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・那珂川流域は、福島県・栃木県・茨城県3県にまたがり、下流部には茨城県の県庁所在地である水戸市があり茨城県中央地域における社会・経済・文化の基盤を成すとともに、JR東北新幹線等の鉄道網、東北縦貫自動車道・常磐自動車道や国道4号、6号等の主要道路が整備され、地域の基幹をなす交通の要所となっている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水府橋橋梁架替において、洪水の安全な流下の阻害となっている旧橋の撤去を実施している。</li> <li>・事業実施にあたっては、流域の豊かな自然環境にも十分配慮し、河道や背後地の状況等を踏まえ、計画的に治水安全度を向上させる。</li> <li>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施する。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・堤防整備には河道掘削土を活用するなど、コスト縮減に努める。</li> <li>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
鬼怒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	766	1,623	598	2.7	<p>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 -鬼怒川流域は栃木県と茨城県にまたがり、自動車・医療・医薬関連製品・精密機器・食料品などの産業が盛んで、交通はJR東北新幹線、JR東北本線、東北自動車道等が交差し、下流部ではベッドタウンとして人口が増加し、流域は人口、資産が下流部に集積している地域であり、鬼怒川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて -平成28年2月に策定された利根川水系鬼怒川河川整備計画に則り、氾濫域の資産の集積状況、土地利用の状況等を総合的に勘案し、適正な本支川、上下流及び左右岸バランスを確保しつつ、段階的かつ着実に整備を進め、洪水等による災害に対し、治水安全度の向上を図る。 -被害の大きかった下流域において、再度災害防止を目的に、国、県、常総市など鬼怒川沿川の7市町が主体となり、ハード・ソフトが一体となった緊急的な治水対策を「鬼怒川緊急対策プロジェクト」として緊急的・集中的に実施する。 -鬼怒川中流部においては、河岸洗掘等による被災が生じており、必要な高水敷幅が確保されていない箇所及び堤防付近で高流速が発生する箇所において堤防の浸食対策を実施する。 -事業の実施にあたっては、水質、動植物の生息・生育・繁殖環境、景観、親水に配慮する等、総合的な視点で推進します。 -社会情勢の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に実行実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について -新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、河道掘削等により発生する土砂を堤防の整備等へ有効利用を図る等、コスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
常陸利根川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	299	615	177	3.4	<p>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 -常陸利根川(霞ヶ浦)は、流域に2県がまたがり、流域内には約96万人を抱え、その氾濫想定区域には茨城県、千葉県を有するとともに、JR常磐線、主要高速道路等が含まれており、氾濫した場合には、湖岸沿いの市町村及び北関東の広範囲なエリアに影響が及ぶことが想定される地域であり、常陸利根川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて -堤防が整備されていない茨城県大山地区において、浸水被害を防止するため、築堤を実施。 -堤防高を越える高波浪が発生するかずみがら市加茂地区において、離岸堤の整備を実施。 -堤防が整備されていない潮来市釜谷地区および阿見町青沼地区において、堤防整備を行う。 -堤防高を越える高波浪による被害を防止・軽減するため、離岸堤の整備及び堤防被覆を行う。 -今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 -今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に実行実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について -技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
中川・綾瀬川直轄河川改修 事業 関東地方整備局	再々評価	3,411	49,657 (※1)	【内訳】 被害防止便益:49,273億円 残存価値:383億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:17,386戸 年平均浸水軽減面積:582ha	5,230 (※1)	【内訳】 建設費 5,104億円 維持管理費 125億円	9.4 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中川・綾瀬川は埼玉県東部及び東京都東部を流れ、上流域は水田や畑の農用地、中下流域は人口増加により市街化が著しく、人口と資産が集中している。</li> <li>・また、地形的にも利根川、江戸川、荒川といった大河川に囲まれたお皿のような地形の低平地なため、降雨がたまりやすく、河川の勾配が緩く洪水が流下しにくい特徴を持つ河川のため、中川・綾瀬川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止または軽減を図る。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成12年7月に改定された中川・綾瀬川流域整備計画に則り、氾濫域の資産の状況、土地利用の状況、流域対策の状況等を総合的に勘案し、適正な本支川、上下流及び左右岸バランスを確保しつつ、段階的かつ着実に整備を進め、洪水等による災害に対し、治水安全度の向上を図る。</li> <li>・事業の継続にあたっては、中川については、堤防高が不足している左右岸下流部及び左岸上流部の堤防の嵩上げ、右岸中流部の無堤部の解消を実施し、綾瀬川においては、堤防高が不足している箇所の堤防の嵩上げを実施する。</li> <li>・また、中川の堤防整備の完了に合わせて八潮排水機場の増強を図る。</li> <li>・事業の実施にあたっては、関係機関、地元関係者等と十分な調整を行い、総合的な視点で推進する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の開発や可能性を検討するとともに、堤防整備への建設発生土の有効利用等、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
荒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	6,233	120,787	【内訳】 被害防止便益:120,661億円 残存価値:126億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:23,081戸 年平均浸水軽減面積:1,050ha	3,974	【内訳】 建設費 3,562億円 維持管理費 413億円	30.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川流域は、埼玉県、東京都にまたがり、流域に約980万人もの人口を抱えるとともに、その氾濫想定区域には政令指定都市のさいたま市や東京特別区等の主要都市を有し、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、東北縦貫自動車道や関東自動車道等の高速度道路や国道4、6号線等の主要幹線が集中している地域であり、特に下流域には人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域であることから、荒川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止又は軽減を図る。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒川水系河川整備計画に則り、氾濫域の資産の集積状況、土地利用の状況等を総合的に勘案し、適正な本支川、上下流及び左右岸バランスを確保しつつ、段階的かつ着実に整備を進め、洪水等による災害に対し、治水安全度の向上を図る。</li> <li>・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</li> <li>・事業の実施にあたっては、水質、動植物の生息・生育・繁殖環境、景観、親水に配慮する等、総合的な視点で推進する。</li> <li>・社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、河道掘削等により発生する土砂を堤防の整備等へ有効利用する等、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築) 関東地方整備局	その他	113	2,299 (※1)	【内訳】 被害防止便益:2,299億円 残存価値:0.68億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:476戸 年平均浸水軽減面積:8.4ha	153 (※1)	【内訳】 建設費 149億円 維持管理費 4.2億円	15.0 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費を110億円から113億円に増額するため及び事業完了時期を平成29年度から平成31年度に延長するため再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>江戸川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はないが、江戸川は、ひとたび氾濫すると、その被害額は首都東京までおよび、その周辺には都市化の著しい埼玉県、千葉県等が含まれており、氾濫被害は甚大となる。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年度に行徳可動堰の老朽化対策・耐震対策が完了し、供用を開始している。</li> <li>管理橋(行徳橋)は、平成28年4月に下部工のA1、P1、P2、P5が完成している。</li> <li>今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障は無い。</li> <li>今後も事業実施にあたり、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施する。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>既存施設の戸当たりを利用し、斜めに引き上げるシェル構造ローゲートを採用することで、コスト削減を図った。</li> <li>仮締切にあたり、フローティングゲートを採用することで、コストを削減を図った。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
荒川直轄河川改修事業(荒川高規格堤防整備事業(新田一丁目地区)) 関東地方整備局	その他	44	50	【内訳】 被害防止便益:50億円 残存価値:0.39億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,330戸 年平均浸水軽減面積:36ha	33	【内訳】 建設費 33億円 維持管理費 0億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後、高規格堤防整備に着手を予定していることから、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>荒川下流域では沿川の低平な土地に資産が集積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。</li> <li>このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められる。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたっては、共同事業予定者である東京都及び地元自治体である足立区と十分調整を図り、事業進捗に努める。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>盛土における建設発生土の運搬について経済的な運用を行うことや、地盤改良における新技術の活用に取り組むこと等、コスト削減の可能性を探りながら、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
鶴見川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	633	3,571 (※1)	【内訳】 被害防止便益:3,557億円 残存価値:14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,598戸 年平均浸水軽減面積:31ha	535 (※1)	【内訳】 建設費 532億円 維持管理費 3.6億円	6.6 (※1)	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約82,400人、電力停止による影響人口が約39,700人と想定されるが、事業実施により解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鶴見川直轄区間の沿川では、依然として人口増加が続いている。 ・河川整備計画策定(H18年)以降も、横浜市鶴見区及び港北区合わせて年間約4,000人、川崎市幸区が年間約2,000人の割合で増加している。 ・都市河川である鶴見川の治水対策については、近年日本各地で頻発する集中豪雨の被害の発生とあいまって、沿川住民の関心は一層高くなっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・今後の実施の目的、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 ・事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・堤防耐震対策における地盤改良については、新技術等によるコスト比較を徹底し、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
富士川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	257	957 (※1)	【内訳】 被害防止便益:953億円 残存価値:3.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:141戸 年平均浸水軽減面積:33ha	250 (※1)	【内訳】 建設費 243億円 維持管理費 6.9億円	3.8 (※1)	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、富士川流域で浸水区域内人口が約9,500人、電力の停止による影響人口が約5,400人と想定されるが、事業実施により解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・甲府市、富士市等の重要都市をかかえる富士川の氾濫域においては、市街化が進行しており、ますます改修事業の必要性が高まっている。 ・引き続き浸水防止対策、河岸侵食対策、広域防災対策の事業を進める必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目的・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・治水事業の早期実施に関する要望があり、地元関係者からの理解・協力を得ている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後とも築堤土は、河川事業の掘削土の有効利用のほか、将来想定される公共事業(国、県市町村)の発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
信濃川下流直轄河川改修 事業 北陸地方整備局	再々評価	686	4,815 (※1)	【内訳】 被害防止便益:4,799億円 残存価値:16億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,934戸 年平均浸水軽減面積:392ha	435 (※1)	【内訳】 建設費 429億円 維持管理費 5.3億円	11.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定氾濫区域内にかかる市町村の人口は世帯数は増加傾向である。</li> <li>・信濃川下流域全体が新潟米や果物などの農産物の生産が盛んであり、これを利用した日本酒や米菓といった加工食品の生産も盛んである。</li> <li>・新潟市は平成19年4月に本州日本海側で最初の政令指定都市となり、平成26年に農業・雇用分野で国家戦略特別区域に指定されるなど、農産物の輸出促進に向けた政策を行っている。三条市、燕市は日本を代表する金属加工製品の産地で、三条市では工具や刃物等の金物、燕市は金属洋食器などの製造が盛んな地域である。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・加茂川合流点では、支川合流点処理を行い、平成27年度に完成した。</li> <li>・河道の断面積が不足している河道の断面積が不足している上八枚、栗林・大島、山島新田地区では、環境に配慮しながら河道掘削を実施している。</li> <li>・信濃川下流部の直轄管理区間において、これまで河道断面不足の解消に向けて堤防掘削・築堤や河道掘削等により整備進捗を図ってきたが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。</li> <li>・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図る事としている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術を活用するなど、工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> <li>・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
信濃川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	2,050	10,875 (※1)	【内訳】 被害防止便益:10,844億円 残存価値:32億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,602戸 年平均浸水軽減面積:1,525ha	1,269 (※1)	【内訳】 建設費 1,257億円 維持管理費 12億円	8.6 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・信濃川想定氾濫区域は地方中心城市の長岡市の他、政令指定都市の新潟市の一部も含み、区域内の市町村の人口は横ばいから減少傾向、世帯数は増加傾向である。</li> <li>・長岡市は近年精密機械工業が盛んであり、燕市は日本を代表する金属加工製品の産地である。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・最下流に位置し、流下能力が不足している大河津分水路の改修については、平成27年度に事業化された。</li> <li>・大田川合流点において支川合流点処理、牛ヶ島において堤防掘削・築堤を進めている。</li> <li>・平成26年度末時点の計画断面堤防の整備状況は約60%。</li> <li>・信濃川中流部の直轄管理区間において、これまで河道断面不足の解消に向けて堤防整備や河道掘削等により整備進捗を図ってきたが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。</li> <li>・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図る事としている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術を活用するなど、工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> <li>・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
千曲川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	810	8,507 (※1)	【内訳】 被害防止便益:8.487億円 残存価値:20億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,660戸 年平均浸水軽減面積:355ha	455 (※1)	【内訳】 建設費 451億円 維持管理費 3.8億円	18.7 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定氾濫区域内にかかる市町村の人口は減少傾向であるが、世帯数は増加傾向である。</li> <li>・千曲川流域全体が稲作や果物等農産物の生産が盛んであり、これを利用した日本酒・ワイン・味噌といった加工食品の生産も盛んである。</li> <li>・長野県内の市町村数は19市23町35村であり、そのうち13市12町16村が千曲川流域市町村である。市については県内の約7割、町村についても約5割が流域市町村となっていることから、千曲川の長野県に対する影響力は非常に大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年は、無堤部の替佐地区で堤防拡幅・築堤を実施している。</li> <li>・河積が不足している戸狩狹窄部では、河道掘削を実施している。</li> <li>・平成26年度末時点の計画断面堤防の整備状況は約60%。</li> <li>・千曲川の直轄管理区間において、これまで河道断面不足の解消に向けて堤防拡幅・築堤や河道掘削等により整備進捗を図ってきたが、未だ治水上対応しなければならぬ箇所がある。</li> <li>・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図る事としている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術を活用するなど、工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> <li>・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
狩野川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	463	3,279	【内訳】 被害防止便益:3,264億円 残存価値:15億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:281戸 年平均浸水軽減面積:31ha	490	【内訳】 建設費 444億円 維持管理費 46億円	6.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、狩野川流域市町の人口・世帯数に大きな変化は見られない。</li> <li>・国道1号や136号、東海道新幹線などの動脈が集中する交通の要衝となっている。新東名高速道路の一部開通(平成24年)や、伊豆縦貫自動車道の一部を構成する東駿河湾環状道路の沼津岡宮IC～三島塚原IC(平成21年)、三島塚原IC～函南塚本IC(平成26年)の開通により、沿線では工業団地の開発が進んでいる。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・狩野川水系における堤防は、大臣管理区間の約80%で計画堤防断面が整備されているものの、堤防の高さや厚みが不足する区間が約20%残されている。堤防の整備率は8割を越えており、引き続き、計画堤防断面に対して高さや幅が不足している箇所を堤防整備を推進する。</li> <li>・流下能力が不足する箇所の河道掘削について、環境に配慮し関係機関と十分に調整を図った上で推進する。</li> <li>・施設能力を上回る洪水等への対策として、「水防災意識社会再構築ビジョン」による「洪水氾濫を未然に防ぐ対策」に加え、越水等が発生した場合にも被害を軽減する「危機管理型ハード対策」、河川防災拠点等の整備、河川の状況をリアルタイムで監視するためのCCTVカメラの整備は概ね5年間で完了を予定している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【コスト縮減】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> <li>【代替案立案】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画は、現在の流域における社会経済状況、自然環境状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画における河川改修が最も適切である。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	464	24,211	【内訳】 被害防止便益:24,207億円 残存価値:3.5億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,860戸 年平均浸水軽減面積:604ha	347	【内訳】 建設費 282億円 維持管理費 66億円	69.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、鈴鹿川流域市町の人口・世帯数は増加傾向にある。</li> <li>・地域開発の状況としては、四日市市には石油化学コンビナートが、鈴鹿市には自動車製造工場、亀山市には電子部品製造工場が立地し、今後も発展が期待されている地域である。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・鈴鹿川水系における堤防は、大臣管理区間の約64%で計画断面堤防が整備されているものの、堤防の高さや厚みが不足する区間が約36%残されている。</li> <li>・断面が不足する箇所の堤防整備、堤防の浸透に対する安全性の不足する箇所の浸透対策、流下能力が不足する箇所の河道掘削について、関係者等と十分な調整を図った上で実施する。</li> <li>・危機管理対策として、河川防災拠点等の整備、広域防災ネットワークの構築、情報伝達体制の充実、河川情報システムの整備を実施する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【コスト縮減】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削の建設発生土を三重県の養浜事業等の整備箇所へ搬出することで、残土処分場への運搬・処分費を縮減する等、積極的なコスト縮減に努める。</li> </ul> </li> <li>【代替案立案】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画は、現在の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画における河川改修が最も適切である。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
柳田川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	147	934 (※1)	【内訳】 被害防止便益:929億円 残存価値:5.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:316戸 年平均浸水軽減面積:420ha	161 (※1)	【内訳】 建設費 126億円 維持管理費 35億円	5.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近年、柳田川流域市町村の人口・世帯数に大きな変化は見られない。また、近年は「多気工業団地」の整備を進め製造業(液晶)企業の誘致など、先進産業の集積を目指す三重県の「クリスタルバレー構想」のほか、松阪中核工業団地、土地改良事業等の新しいまちづくりが進められている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・前回評価時(H25年度)以降、堤防強化を実施している。 ・流下能力を阻害する大平橋(S26完成)改築及び、周辺の河道掘削・樹木伐採等の早期実施に向け、施設管理者(松阪市)等と十分な連携を図り、事業を実施していく。 ・堤防の高さ、断面が不足している箇所は堤防整備を実施する。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【コスト縮減】 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努めている。 【代替案立案】 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切である。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
由良川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	1,557	4,875	【内訳】 被害防止便益:4,853億円 残存価値:23億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:368戸 年平均浸水軽減面積:193ha	1,842	【内訳】 建設費 1,681億円 維持管理費 161億円	2.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・由良川の氾濫原を含む沿川市町の直近10年での総人口は7.6%減、総世帯数は0.3%減、総資産額は2.9%減であり、社会情勢に大きな変化はない。 ・織物業、機械・金属業、観光関連業、農業などの産業が地域経済の基盤であり、丹波・丹後地域の社会・経済機能の中核を成す福知山市、綾部市を擁する中流部に資産が集中。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成27年度末時点で堤防整備の進捗率は82%、宅地嵩上げの進捗率は30%。 ・平成16年洪水と平成25年洪水の両方で被害が大きかった地先を対象に概ね5年から10年で緊急治水対策を完了させる。 ・平成26年洪水で福知山市街地において被害が大きかった地先を対象に概ね5年で床上浸水対策を完了させる。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河川整備におけるコスト縮減については、下流部(下東・三日月・阿良須)では、他事業(舞鶴若狭自動車道4車線化事業)からの流用土可否(時期・土量・土質等)について調整を行い、築堤材料として有効活用し、コスト縮減を図る。 ・中流部(川北地先・前田地先・戸田地先)では、ストックヤードに仮置きした上で河道掘削による発生土の粒度調整を行い、築堤材料として有効活用し、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
斐伊川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	1,113	24,256	【内訳】 被害防止便益:24,232億円 残存価値:23億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:4,645世帯 年平均浸水軽減面積:1,984ha	1,404	【内訳】 建設費 1,109億円 維持管理費 295億円	17.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・斐伊川本川沿川は出雲市街地、大橋川沿川は松江 市街地が広がっており、人口・資産の集積地となっ ている。 ・平成22年と平成27年の世帯数を比較すると、米子市、 境港市、松江市、出雲市は増加し、安来市、雲南市は 減少している。 ・平成27年1月に大橋川改修の内、天神川水門が完成 している。 ・近年でも平成18年7月等の洪水被害を受けており、治 水事業の要望は強い。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成22年9月30日に斐伊川水系河川整備計画を策定 した。 ・現在、斐伊川本川の堤防整備、大橋川改修、中海湖 岸堤整備を実施中である。 ・整備計画対象期間概ね20年を目標に地元協議等を 鋭意推進中である。 ・斐伊川水系の関係市町は「斐伊川水系治水期成同盟 会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。 ・平成21年12月には鳥取県と島根県の両県知事が大 橋川改修の実施について同意した。 ・関係機関並びに地域との協力体制も構築されてい ることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・関係機関等と調整し、堤防除草により発生する刈草の 有効利用等を図り、コスト縮減に努める。 ・新技術・新工法を活用し建設コストを縮減するとと もに、施設操作、点検の効率化等によるライフサイクル コストの縮減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 治 宏)	
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	114	1,631	【内訳】 被害防止便益:1,629億円 残存価値:1.1億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:528世帯 年平均浸水軽減面積:91ha	73	【内訳】 建設費 70億円 維持管理費 2.8億円	22.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の策定を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成18年、平成23年には観測史上最大規模の洪水が 発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河 川改修への要望も強い。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・支川法勝寺川の青木箇所においては、事業着手して おり順調に進捗している。 ・これまでのところ事業は順調に進捗。地域住民からは 引き続きの河川改修事業を切望されており、関係機 関並びに地域との協力体制も構築されていることから、 今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・掘削残土は、築堤等の土砂材料や関係機関を含めた 工事に流用するなど、残土処分費用のコスト縮減に努 める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 治 宏)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
江の川下流土地利用一体 型水防事業(川平地区) 中国地方整備局	再々評価	45	54	45	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合、川平地区で想定死者数3人(避難率40%)、電力停止による影響人口が97人と想定されるが、事業実施により被害が解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・江津市の人口は平成17年と比較し減少しており、高齢者率は上昇している。</li> <li>・江の川下流域治水期成同盟会から、川平地区の土地利用一体型水防事業の促進について要望されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・3ブロックのうち2ブロックが完成し、引き続き残ブロックの整備を進めていく予定である。</li> <li>・治水事業の促進への強い要望があること、江津市と事業対象者の間で家屋移転後の区画整理の調整が進んでいること等を踏まえ、今後の着実な事業進捗が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥根県企業局が実施する江津地域拠点工業団地の開発により発生する残土を川平地区の土地利用一体型水防事業の築堤盛土に再利用しコスト削減を図る。</li> <li>・代替案として、通常の堤防方式と比較しても土地利用一体型水防事業の事業費が安価である。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	823	19,395 (※1)	582 (※1)	33.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>戦後最大規模の昭和47年7月実績規模の洪水が発生した場合、高梁川・小田川流域で想定死者数が549人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が47,556人と想定されるが、事業実施により解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・倉敷大橋、新総社大橋がH28に供用開始となり、利便性が増して今後さらに宅地化が進む可能性がある。また、水島臨港道路、一般国道2号倉敷立体などが建設中であり、岡山県西部地域における行政、経済の中心地としてさらなる発展が望まれている。</li> <li>・近年でもH10.10、H18.7等の洪水被害を受けており、高梁川水系の関係市は「高梁川改修促進協議会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年10月14日高梁川水系河川整備計画(国管理区間)を策定した。</li> <li>・河川整備計画対象期間概ね30年(平成23年度～平成52年度)を目標に事業を遂行している。</li> <li>・現在、高梁川本川下流域における高潮堤防、堤防強化工事を実施中である。</li> <li>・これまでのところ、事業は順調に進捗、地域住民からは引き続き河川改修事業を要望されており、関係機関等との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
旭川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	253	17,482	【内訳】 被害防止便益:17,476億円 残存価値:5.9億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:3,536世帯 年平均浸水軽減面積:333ha	281	【内訳】 建設費 233億円 維持管理費 48億円	62.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川水系河川整備基本方針を策定した(平成20年1月)。</li> <li>旭川水系河川整備計画を策定した(平成25年3月)。</li> <li>沿川は岡山市街地として高度な土地利用が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行した。</li> <li>旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</li> <li>岡山県、岡山市、地域住民、市民団体等と協調して事業を進めている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画対象期間概ね20年を目標に事業を遂行予定である。</li> <li>百間川河口水門事業は、平成27年3月に完成した。</li> <li>旭川放水路事業は、平成30年度末に完成予定である。</li> <li>現在、地元及び関係機関と事業調整を行いつつ百間川分流部の改築、高潮堤防の整備を行っている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
旭川直轄河川改修事業(旭川放水路) 中国地方整備局	再々評価	903	18,504	【内訳】 被害防止便益:18,492億円 残存価値:12億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:3,242世帯 年平均浸水軽減面積:341ha	3,720	【内訳】 建設費 3,588億円 維持管理費 131億円	5.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川水系河川整備基本方針を策定した(平成20年1月)。</li> <li>旭川水系河川整備計画(国管理区間)を策定した(平成25年3月)。</li> <li>沿川は岡山市街地として高度な土地利用が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行した。</li> <li>旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</li> <li>岡山県、岡山市、地域住民、市民団体等と協調して事業を進めている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>百間川河口水門事業は、平成27年3月に完成した。</li> <li>旭川放水路事業は、平成30年度末に完成予定である。</li> <li>現在、地元及び関係機関と事業調整を行いつつ百間川分流部の改築を行っている。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
那賀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	631	2,672	【内訳】 被害防止便益:2,661億円 残存価値:11億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,283戸 年平均浸水軽減面積:450ha	698	【内訳】 建設費 692億円 維持管理費 6.2億円	3.8	<p>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・那賀川国管理区間下流部に広がる三角州扇状地は、地盤高が那賀川の計画規模の洪水時における水面より低く、氾濫区域には人口・資産が集中しており、破堤時に想定される被害は甚大である。 ・人口は減少傾向、総世帯数は横ばい傾向である。事業所数は減少傾向であるが、従業者数は近年増加傾向であり、耕地面積については減少傾向が落ち着きを見せている。製造品出荷額は3,000億円以上の高い水準を維持している。 ・自治体等及び地域住民から、毎年、那賀川水系国管理区間の河川改修事業促進の要望がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・加茂箇所の堤防整備については、用地買収が約90%完了しており、円滑に進捗する見込みである。 ・地震津波対策についても、工事を実施中であり、円滑に進捗する見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	93	659 (※1)	【内訳】 被害防止便益:658億円 残存価値:1億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:430戸 年平均浸水軽減面積:169ha	83 (※1)	【内訳】 建設費 81億円 維持管理費 2.3億円	7.9 (※1)	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・物部川の右岸側は、扇状地性の低地が開けており、その地盤高は計画高水位より低く、破壊した場合、流域を越えて広大な範囲の浸水が予測されるなど、災害ポテンシャルが高い。 ・流域内の交通網は、高知空港や高知県東部と高知市を結ぶ、高知東部自動車道(高知南国道路)や国道(55号・195号)、鉄道(土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線)等が整備され、高知県における交通の要衝となっている。</p> <p>・物部川流域内に係る関係市の人口はやや減少傾向であるが、世帯数は横ばい状態である。 ・物部川沿川の自治体による「物部川改修期成同盟会」をはじめとする関係団体等から、山田(下ノ村)地区の堤防整備の早期完成のほか、堤防の質的強化や洗掘対策等について、強く要望を受けている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・狭窄部である下ノ村地区の堤防整備(引堤)を先行して実施中。合わせて上下流バランスを確保しながら、下流部河道の流下能力が不足する箇所の堤防拡幅、河道掘削等を実施している。 ・局所洗掘等による低水護岸の崩壊や流失等の河川構造物の被害が発生していることから、護岸・根固め等の局所洗掘・堤防侵食対策も合わせて実施する。 ・今後の堤防漏水の発生状況を監視しつつ、これまでに実施した点検結果および背後地の社会条件等を考慮し、必要に応じて漏水対策を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・計画的な事業展開、新技術の採用により、コスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
仁淀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	544	1,998	【内訳】 被害防止便益:1,988億円 残存価値:10億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:335戸 年平均浸水軽減面積:201ha	443	【内訳】 建設費 422億円 維持管理費 20億円	4.5	<p>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・直轄管理区間沿川の氾濫域には、土佐市市街地やいの町中心部など人口・資産が集積しているが、地盤高が仁淀川の計画規模の洪水時における水面より低いうえ、低奥型地形を呈しているため、破壊時の想定被害額は甚大である。 ・沿川の市町村では、人口はやや減少、製造品出荷額、製造業従業者数は概ね横ばいである。 ・沿川自治体等から事業の整備推進の要望がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・樹木伐採・河道掘削(新居箇所)は、概ね用地買収を完了しており円滑に進捗見込みである。 ・加田箇所(無堤部対策)は、いの町や地元住民から強い早期実施要望があり、用地買収及び工事を実施中で、円滑に進捗見込みである。 ・目下川及び宇治川の内外対策についても地元から強い要望があり、円滑に進捗見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
山国川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	211	345	173	2.0	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約15,000人、電力停止による影響人口が約1,800人、通信停止の影響人口が約1,800人と想定されるが、事業実施により解消される。</p> <p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が約16,700人から約2,200人に、電力停止による影響人口が約2,200人から約400人に、通信停止の影響人口が約2,200人から約400人に低減されると想定される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・中上流部は山間峡谷部を流下し、下流部は扇状地から成り、ひとたびはん濫すると甚大な被害が発生する。 ・流域内には、多くの観光客が訪れる大分県の代表的な観光地「名護馬場」がある。 ・昭和28年6月洪水をはじめ、近年では平成5年9月や平成24年7月の洪水により浸水被害が発生している。 ・流域内で地域高規格道路(中津日田道路)が整備中であり、アクセス性の向上による地域産業の活性化が期待される。 ・地域住民や流域市町からも治水対策を望む声は大きい。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・下流区間は、平成24年7月3日洪水(戦後第1位)と同規模の洪水を安全に流下させるため、河道掘削、堤防整備及び横断工作物の流下能力向上対策を実施している。 ・中流区間は、平成24年7月3日洪水と同規模の洪水による床上浸水被害を防止するため、河道掘削、堤防整備及び横断工作物の改築等を実施している。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・事業実施にあたっては、樋管における無動力開閉ゲートの採用、現地発生材の有効利用、広幅鋼矢板等の新技術・新工法の積極的活用などにより、一層のコスト縮減に努める。 ・事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
遠賀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	844	30,144	996	30.3	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約84,900人、電力停止による影響人口が約60,900人、通信停止の影響人口が約61,800人と想定されるが、事業実施により解消される。</p> <p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が約118,100人から約77,000人に、電力停止による影響人口が約94,700人から約57,700人に、通信停止の影響人口が約96,000人から約58,600人に低減されると想定される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・遠賀川流域は、福岡県北部に位置し、中上流部には飯塚市、直方市、田川市といった主要都市を有し、さらに下流部には北九州市都市圏を擁しており、流域各地に市街地が形成され、多くの人口・資産を有している。 ・遠賀川では、近年、平成15年7月、平成21年7月、平成22年7月、平成24年7月と、洪水による甚大な浸水被害が発生している。 ・平成26年6月に「小竹町移住定住すみよか計画」が策定され、更なる企業の進出、定住人口の増加等が期待される。 ・河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「遠賀川改修期成同盟会」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声が多い。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・河川整備計画目標(日の出橋地点3,800m<sup>3</sup>/s)に対して、河積が不足している箇所を河道掘削や堰の改築等を実施している。また、堤防の高さや幅が不足している箇所の堤防整備を実施している。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土については、堤防護付けなどに有効活用するなどし、処分費等の縮減に取り組んでいる。 ・施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。 ・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
矢部川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	193	2,602	【内訳】 被害防止便益:2,589億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,173戸 年平均浸水軽減面積:575ha	149	【内訳】 建設費 141億円 維持管理費 7.5億円	17.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢部川の背後地には筑後平野といった広大な低平地が広がっていることから、ひとたび氾濫した場合は浸水範囲が広範囲にわたり甚大な浸水被害が発生する。</li> <li>・未曾有の洪水被害が発生した昭和28年6月洪水以降も洪水が発生しており、近年においては平成24年7月に既往最大となる洪水が発生し甚大な浸水被害が発生した。</li> <li>・平成23年3月に九州新幹線が開通し、有明海沿岸道路も現在整備中であり、今後更に地域の活性化が見込まれる。</li> <li>・矢部川では河川改修の整備促進等を目的とした期成同盟会などが設立され、関係市町等からの河川改修を望む声大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢部川において、堤防整備(引堤)や橋梁架替、河道掘削、嵩上げ・拡幅を実施する。</li> <li>・矢部川・楠田川において、計画堤防高に対して堤防高が不足、もしくは所定の断面が確保されていない箇所において堤防整備を実施し、高潮対策事業の完了を図る。</li> <li>・飯江川において、戦後第二位相当の洪水を安全に流下させるため、堤防嵩上げ・拡幅や橋梁架替、河道掘削を行う。また、飯江川堤防の質的強化を実施する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土の利用促進及び現地発生材の再利用によるコスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)
嘉瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	126	7,751	【内訳】 被害防止便益:7,748億円 残存価値:2.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:9,741戸 年平均浸水軽減面積:1,400ha	134	【内訳】 建設費 118億円 維持管理費 15億円	58.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中流部は天井河川となっており、背後地には佐賀平野の広大な低平地が広がっていることから、ひとたび氾濫した場合は浸水区域が広範囲にわたり甚大な被害が発生する。</li> <li>・未曾有の浸水被害が発生した昭和24年8月洪水以降も浸水被害がたびたび発生している。</li> <li>・有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の『有明嘉瀬川大橋』が開通するなど、現在も引き続き道路整備が進められており、地域産業の活性化が期待される。</li> <li>・嘉瀬川では河川改修の整備促進等を目的とした期成会などが設立されるなど、流域関係市などから河川改修を望む声大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標流量(概ね1/30)に対して、堤防の高さや幅が不足している箇所の堤防整備を実施している。</li> <li>・背後資産が大きい左岸側において、特に堤防の質的安全性が低い箇所の堤防強化を実施している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・嘉瀬川大堰より下流部に堆積しているガタ土の掘削工事にて発生した土砂を築堤工事に活用、また施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上を図るなど、コスト縮減や工期短縮に取り組んでいく。</li> <li>・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直すしていく。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
本明川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	205	564	147	3.8	<p>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流路勾配の変化点に諫早市街部が広がっており、古くから洪水被害が発生している。 ・本明川中流部では、宅地、小学校、道路の開発が進み、資産は増加傾向にある。今後も九州新幹線の開通により、諫早駅周辺の開発が進むと見込まれる。 ・河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「本明川改修・本明川ダム建設促進期成会」や「諫早市」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声大きい。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成17年3月の河川整備計画策定以降、築堤及び河道掘削、橋梁改築による流下能力対策等の事業を実施中である。 ・平成28年3月に河川整備計画の変更を行っており、現在整備中の半造川の流下能力対策等、引き続き円滑な進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・築堤盛土材料について、他事業及び関係機関等と調整を図るなどコスト縮減に取り組んでおり、事業実施にあたっては、構造物設計におけるコスト縮減、及び施行における新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト縮減を図る。 ・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
白川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	620	27,836	【内訳】 被害防止便益:27,825億円 残存価値:11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,673戸 年平均浸水軽減面積:185ha	844	【内訳】 建設費 819億円 維持管理費 24億円	33.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費が約605億円から約620億円に増加したことから再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>下流は、九州第3の都市「熊本市」の中心部を流下しており、氾濫した場合、甚大な被害が発生する。</li> <li>近年(平成24年九州北部豪雨)においても、浸水被害が発生しており、今後更に整備を進める必要がある。</li> <li>平成23年に九州新幹線が開通(平成23年3月)し、平成24年には熊本市が政令指定都市へ移行され、今後更に熊本駅周辺の再開発が進む。</li> <li>河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「白川改修・立野ダム建設促進期成会」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>明午橋施工方法の見直し(約5億円増)を行った。</li> <li>緑の区間(大甲橋～明午橋)右岸の護岸の見直し(約10億円増)を行った。</li> <li>熊本市街部においては、整備計画目標流量(昭和55年・平成2年規模洪水)を安全に流下させるために、緊急対策特定区間として河道整備を実施している。</li> <li>平成24年7月洪水の被害軽減を図るため、激甚災害対策特別緊急事業として、流下能力ネック箇所及び無堤区間の対策を実施している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>河道掘削土砂や現場発生材を築堤盛土や他事業で再利用を図るなど、コスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や災害の発生状況、新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)
山国川床上浸水対策特別 緊急事業 九州地方整備局	その他	74	93	【内訳】 被害防止便益:91億円 残存価値:2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:9戸 年平均浸水軽減面積:4.3ha	80	【内訳】 建設費 73億円 維持管理費 6.6億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>総事業費が約69億円から約74億円に増加したことから再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>中上流部は山間峡谷部を流下し、下流部は扇状地から成り、ひとたびは氾濫すると甚大な被害が発生する。</li> <li>流域内には、多くの観光客が訪れる大分県の代表的な観光地「名勝耶馬溪」がある。</li> <li>昭和28年6月洪水をはじめ、近年では平成5年9月や平成24年7月の洪水により浸水被害が発生している。</li> <li>流域内で地域高規格道路(中津日田道路)が整備中であり、アクセス性の向上による地域産業の活性化が期待される。</li> <li>地域住民や流域市町からも治水対策を望む声は大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>馬渡橋関連事業の見直しによる増額(約2.0億円)が生じた。</li> <li>掘削土の土質の変化による増額(約3.0億円)が生じた。</li> <li>玉石の有効利用によるコスト縮減(約0.5億円)が生じた。</li> <li>全体事業費の約80%が進捗し、今後も堤防整備や河道掘削等を進める。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたっては、樋管における無動力開閉ゲートの採用、現地発生材の有効利用、広幅鋼矢板等の新技術・新工法の積極的活用などにより、一層のコスト縮減に努める。</li> <li>事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
五ヶ瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	280	2,169	【内訳】 被害防止便益:2,157億円 残存価値:12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:394戸 年平均浸水軽減面積:77ha	356	【内訳】 建設費 324億円 維持管理費 31億円	6.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防背後地には、延岡市の中心市街地や旭化成等の資産が集中していることから、ひとたび氾濫した場合は浸水範囲が広範囲にわたり甚大な被害が発生する。</li> <li>・平成5年8月、平成9年9月、平成17年9月と洪水による甚大な浸水被害が発生している。</li> <li>・流域内で九州中央自動車道が整備中であり、アクセス性の向上による地域産業の活性化が期待される。</li> <li>・地域住民や流域市町からも治水対策を望む声は大きい。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・五ヶ瀬川・大瀬川の洪水適正分派を実施し、大瀬川の洪水被害の軽減を図る。</li> <li>・その他、地震・津波対策、防災関連施設、危機管理型ハード対策を実施している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・他事業との連絡調整のもと、土流ダムで発生した巨石をストックして石工へ再利用するなど材料費縮減を図っている。</li> <li>・河道掘削において発生した土砂については、他事業と調整を図り再利用するなど、処分費の縮減に取り組んでいる。</li> <li>・施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。</li> <li>・事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性がある。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	
小丸川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	41	208	【内訳】 被害防止便益:206億円 残存価値:1.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:31戸 年平均浸水軽減面積:5.6ha	33	【内訳】 建設費 31億円 維持管理費 2.2億円	6.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中流部から下流部にかけては有堤区間となっており、急流部を一気に洪水が流下し、ひとたび氾濫すると甚大な被害が発生する。</li> <li>・近年においても、平成9年、16年、17年と立て続けに洪水による浸水被害が発生している。</li> <li>・東九州自動車道の整備が進み、平成22年7月に高鍋IC～西都ICの供用が開始され、宮崎市まで繋がるなど、交通の要衝となっていることから、小丸川流域では、周辺地域を含めた今後の更なる開発・発展が期待される。</li> <li>・流域内の浸水常襲地帯である高鍋町から治水対策への要望が出されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・治水安全度の向上を図るため、小丸川中流において河道掘削や堤防整備等を実施するとともに、浸水被害の解消へ向け内水対策を実施している。</li> <li>・平成16年8月洪水(既往第2位)と同規模の洪水を安全に流下させるため、小丸川中流において堤防整備等を実施している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、掘削等による発生土の有効利用や、新技術・新工法の採用によりコスト縮減に取り組んでおり、今後も一層のコスト縮減に努める。</li> <li>・当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
網走川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	再々評価	191	564	340	1.7	<p>(水環境整備) ・湖内負荷削減対策、流域汚濁負荷対策により、青潮発生の抑制、アオコ発生頻度の低減、湖内閉鎖性水域の水質改善が期待される。</p> <p>(水辺整備) ・河川管理用道路(ボックスカルバート)、取付道路、案内看板、街灯、ボックスカルバート内照明等の整備により、網走川河口から大曲湖畔園地に至る水辺の動線及び、安全な水辺へのアクセス、安全・安心な水辺利用環境が確保される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・網走湖の水質は改善傾向にあり、引き続き水環境整備を実施することにより水質改善が期待される。 ・網走かわまちづくりについては、網走市のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、地域資源の有効活用や地域活性化を目指す。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・網走湖水環境整備は着実に進捗しているが、流域市町村等からは事業推進に強い要望があり、引き続き関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ・網走かわまちづくりは、流域の地方公共団体等からは事業推進に強い要望があり、今後、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・これまで、流域市町および関係機関との連携によりコスト削減を図っており、引き続き連携しながら、コスト削減に努めている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)	
沙流川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	その他	6.6	163	8.2	19.9	<p>(水辺整備) ・整備済みの水辺空間整備(本町地区)箇所は、アイヌ文化の保全・伝承活動に活用するためのアイヌ有用植物(キビ、ヒエなど)の植栽空間として利用されている。 ・また、平取町では整備箇所等で収穫した植物を用いて、アイヌの伝統的儀式の体験や、伝統料理の体験など、様々な学習・教育活動や文化伝承活動を積極的に進めており、自治体のまちづくりと一体となった河川整備が実施されている。</p>	<p>・平成28年3月に平取町かわまちづくり計画の変更が行われ、事業内容に変更が生じたため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平取町かわまちづくり(本町地区)については、平取町のまちづくりと一体となった河川整備により、アイヌ文化保存・伝承、振興に必要な水辺空間としての機能向上が図られている。 ・平成28年3月にはかわまちづくり計画の変更が行われ、整備済み箇所を含めたより一層の河川空間利用を行うための整備を行うこととなった。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・沙流川総合水系環境整備事業は着実に進捗しています。が、流域の地方公共団体からは、かわまちづくりの事業推進の要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・これまでの事業では、未舗装の管理用道路は再生骨材を使用し、コスト削減を図っている。代替案の可能性については、現計画については、立案段階から沙流川流域イ・オル構想平取町推進協議会や水辺空間検討部会で議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
釧路川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	再々評価	76	601	84	7.2	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧川復元(茅沼地区)の整備により、旧川復元区間が氾濫原となり、旧川復元区間への土砂流入量を減少し、河川水位・地下水水位の上昇と氾濫頻度の増加により、湿原植生の生育面積の回復が見られる。また、魚類の産卵数や種類数が増加し、生息環境や湿原景観なども本来の環境に近づいてきている。</li> <li>旧川復元(ヌマオロ地区)の整備により、湿原中心部への土砂流入量が約4割減少し、旧川水位・地下水水位の上昇と氾濫頻度の増加により、湿原植生の生育面積が約28ha再生すると期待される。また、魚類などの生息環境や湿原景観なども湿原本来の環境に近づくと期待される。</li> <li>久帯川における湿原流入部土砂調整地の整備により、湿原内部に流入する土砂量が年間約620m<sup>3</sup>/年削減されることが期待される。</li> <li>湿原再生(幌島地区)により、外来種は除去され、地表面と地下水が近づくと湿原植生が回復し、湿原景観が復元することが期待される。また、埋め戻した未利用排水路周辺では地下水水位の状態が回復し、ハンノキの生長が抑制されることが期待される。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緩傾斜護岸等主要な施設整備が完了した平成22年度以降、年間1回～2回の割合で「水辺の乗体験事業」等、自然体験、環境教育のイベントが開催されており、環境教育の拠点として水辺における多様な活動が展開されている。</li> </ul>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>釧路川総合水系環境整備事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、自然再生事業推進の強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>釧路川総合水系環境整備事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、自然再生事業推進の強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで、施設構造の改善や現地発生材の利用によりコスト削減を図ってきているが、引き続きコスト削減に努めていく。また、代替案の可能性については、計画立案段階から釧路湿原自然再生協議会で議論を重ねており、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局川 環境課 (課長 小俣 篤)	
北上川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	再々評価	101	490	167	2.9	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北上川上流部では、伐採等によりハリエンジュ群落の分布が減少し、湿地植物群落の分布の増加が確認され、レキ河原や湿地環境に生息する指標種や重要種が事業着手前に比べて増え、良好な河川環境が保全・再生されている。</li> <li>北上川下流部では、瑞波洗堰新設魚道にて大量の魚類遡上が確認され、上流での確認数が増加した。また、磨谷間の遡上実験では多様な魚類の遡上が確認されている。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川の特徴を活かした水辺空間が整備されることにより、様々なイベント等が開催されるようになり、人々の交流の場としての活用が増え、地域の活性化に寄与している。</li> <li>整備を行った散策路等では、JRの「駅からハイキング&amp;ウォーキング」等において、観光資源として有効に活用された実績があり、観光振興に寄与している。</li> <li>整備された水辺空間を利用した様々なイベント等が開催され、地域の活性化に寄与している。</li> </ul>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適正な保全と利用を図るための計画的に整備を実施してきており、これまで整備した地区では利用者が増加し、河川清掃活動など地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。</li> <li>自然再生事業では、レキ河原の再生によりレキ河原に依存する生物の保全が確認され、魚道改良ではこれまで遡上の確認できなかった魚種が確認されるなど、事業の効果が認められる。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>盛岡地区かわまちづくりは、学識者や地域の代表者と意見交換をしながら検討・整備を進め、平成32年度に整備完了を目指している。</li> <li>北上川上流部自然再生は、学識者や地域の代表者と意見交換をしながら、平成29年度に整備完了を目指している。</li> <li>北上川下流部自然再生は、地元学識者や漁協の意見をいただきながら、平成30年度に整備完了を目指している。</li> <li>石巻地区かわまちづくりは、学識者等により組織された検討会をしながら検討・整備を進め、平成32年度に整備完了を目指している。</li> <li>各事業とも整備完了後5年間のモニタリング・分析評価等を行い、平成37年度に完了する予定である。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備に使用する土砂を他事業の掘削により発生する土砂を利用しているほか、維持管理においても地域住民より清掃活動等が行われている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局川 環境課 (課長 小俣 篤)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
馬淵川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	8.1	64	10	6.4	<p>(自然再生) 左岸せせらぎ式魚道では、代表魚9種のうち、6種の遡上が確認されており、多様な魚種の連続性が改善されている。</p> <p>(水辺整備) 八戸地区水辺の乗校周辺の利用者数は、経年的にみるとバラツキはあるが、整備前より増加しており、整備完了後の効果は維持されている。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・馬淵川は、釣りや散策による利用をはじめ、高水敷では野球場や各種運動広場などの整備が行われ、スポーツ、レクリエーション、環境学習会などに利用されており、市民の交流やふれあいの場、自然体験の場として重要な空間となっている。 ・また、川と海を行き来するサケやアコ、ワカサギなどのほか、重要種に指定されるウツセミカンジカやタナゴなど、多様な魚種が確認されているため、生態・生育環境の連続性を確保する必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・自然再生は左岸魚道改良が完了し、右岸魚道についても平成28年度に改良が完了する予定である。今後、馬淵大風魚道検討委員会での指導及び助言を得ながらモニタリング・分析評価等を進め、平成33年度に完了する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・整備に伴う現地発生土砂を築堤や仮設工事に利用しているほか、維持管理においても地域住民により清掃活動等が行われている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)		
高瀬川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	59	159	51	3.1	<p>(水環境整備) 整備を行ったことで、ゴミの回収が容易となり清掃活動の効果も上がっている。住民からは、「あらためてゴミの多さを思い知らされる事になりました。小川原湖をきれいに保つため今後も継続的に清掃活動に参加していきたい。」との意見も寄せられている。</p> <p>(水辺整備) 弘沼地区の年間河川利用者数は、整備前よりも増加しており、効果は概ね維持されている。 ・散策路や高水敷整正等の整備を行ったことにより、子供たちの総合学習(環境学習)の場等に活用され、人々の交流の場としての機会が増加し地域活性化に寄与している。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・小川原湖は、湖水浴場やジミの遊歩場、ウインドサーフィン等水辺や水面を利用したレジャーや自然体験活動の場として重要な空間となっている。 また、小川原湖の生態系の保全、利活用の維持・向上のため、環境基準(COD3.0mg/L)を大きく超過している水質の改善が必要である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備は、平成20年度に整備が完了し、塩水対策等の水環境整備は、平成40年度に整備が完了する予定である。 ・小川原湖水環境技術検討委員会での指導及び助言を得ながらモニタリング等を進め、平成45年度に完了する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・覆砂・養浜工に使用する砂を購入から、河川改修事業の放水路拡幅で発生する掘削土の利活用に変更することでコスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
米代川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	3.0	9.5	3.9	2.4	<p>(水辺整備) ・福田地区では、年数回地域イベントが開催され、地域の交流の場として活用されている。また、8月には伝統行事であるひな祭り等の灯籠流し会場として活用され、地域活性化に寄与している。 ・米代川川下りが毎年8月に開催され、田代地区までの舟下りを楽しむ等、環境整備箇所が有効に活用され、観光振興に寄与している。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済み箇所については、地元自治体やNPO等が主催するイベントなども活用され、利用者が増加しているとともに、地域住民等による維持管理の組織が立ち上がり、自発的な除草や清掃が行われるなど、地域との協力体制も構築され、河川愛護の意識が高まってきている。 ・整備中、整備を予定している箇所においても、地元自治体等からは、地域活性化の核となるとともに、より良い河川環境を創出する本事業の実施に対して要望活動が行われるなど、地域活性化に寄与することが期待されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 「長井地区かわまちづくり」は平成26年度から事業着手しており、平成28年度に整備完了を目標としている。また、整備完了後はモニタリング・分析評価を実施し、平成33年度に完了予定である。 「二ツ井きままち地区かわまちづくり」は、平成28年度に事業評価を受け平成29年度から事業着手を予定しており、平成31年度に整備完了を目標としている。また、整備完了後はモニタリング・分析評価を実施し、平成36年度に完了予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削の土砂を高水敷整正に流用することでコスト削減に努めているほか、維持管理においても地域の団体により清掃活動が行われている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)		
最上川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	53	324	96	3.4	<p>(水辺整備) ・子どもたちの総合学習(環境学習)の場として活用されている。 ・水辺空間の整備により様々なイベントが開催され、地域の活性化に寄与している。また、整備を行った散策路、案内看板等は観光資源として有効に活用され、観光振興に寄与している。 ・福田地区では、平成14年より「蓬田水辺の乗校推進協議会」によって河川の美化活動等を積極的に実施されている。また、白鳥観察会、魚のつかみ取り体験等の地域イベント等も実施されている。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適切な保全と利用を図るため、計画的に整備を実施してきている。またこれまで整備した地区では、利用者が増加し、継続的な利用がみられ、河川清掃活動やソフト施策の地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 「須川かわまちづくり」は、山形市の整備と併せ、平成24年度より河川管理施設の整備を行い、平成28年度に整備完了の予定である。また、整備完了後はモニタリング・分析評価を実施し平成33年度に完了する予定である。 「長井地区かわまちづくり」は、地域の代表者や長井市と整備の活用、維持管理などの意見交換をしながら検討を進め、平成29年度より置賜白川右岸の水辺整備を実施し、平成34年度の整備完成を目標としている。また、整備完了後はモニタリング・分析評価を実施し、平成39年度に完了する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・整備に使用する土砂を、他事業で発生する土砂での流用を図るほか、維持管理においても地域の団体により清掃活動が行われている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
赤川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	18	91	25	3.6	<p>(自然再生) ・ハリエンジュの伐採・伐根及び中州掘削により、礫河原が創出され、良好なエコトーンが維持されている。 ・魚道の整備が完了した3箇所は回遊魚であるアユ、サケなど多くの魚類が魚道を利用して上流域に移動していることが確認された。 ・水制工設置箇所については、横断測量と魚類調査・河川水辺の国勢調査結果の分析により湖の形成状況や水生生物の利用状況を把握した。横断測量結果によると、水制工の先端では、洗滌作用によりサクラマスの越冬環境に適した湖の形成が確認された。</p> <p>(水辺整備) ・河川空間・拠点の整備により、「菜の花まつり」「ざっこしめ」等のイベント範囲を拡大し、レクリエーション・スポーツ活動の促進、町民の新たな憩いの場所の創出が期待されている。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・自然再生については、かつて赤川が有していた本来の自然を取り戻すことを目的に、外来種伐採による礫河原の再生、魚道設置による魚類などの向上・低下が確認されるほか、水制工による湖・淵の再生についても多様な魚類の生息が確認されるなど事業の効果が認められる。 ・三川町かわまちづくりについては、三川町による河川公園の拡張整備とあわせ、まちづくりと一体となった河川空間・拠点の整備により既存イベントの拡大や地域住民の交流促進、健康増進の充実を図り、町の更なる活性化を図るためにも必要である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・三川町かわまちづくりについては、三川町による河川公園の拡張整備やかわまちづくり推進協議会などと連携を図り、平成30年度の整備完了を目指している。 ・整備完了後もモニタリング、分析評価を実施し、平成35年度に事業が完成する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・環境事業で発生する伐採木について、伐採した樹木を市民に無償で提供することでコスト削減に努めているほか、維持管理においても地域の団体により清掃活動が行われている。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)	
荒川総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	再々評価	11	22	10	2.2	<p>(自然再生) たんぼの再生・保全により、平成28年度の調査において「トミヨ」の生息地点数が4箇所確認され、事業着手時に比べ3箇所増加した。 ・また、タコノアシやミクリなど、重要種も含む水生植物の確認種数が増加するなど、多様な水辺環境の形成が進んでいる。 ・平林たんぼの事例では、トミヨの営巣に適しているミクリの生育密度が年々増加し、あわせてトミヨの営巣数の増加も確認されている。 ・費用便益比は、全体事業で2.2、残事業で3.1である。</p> <p>(自然再生) たんぼの再生・保全により、平成28年度の調査において「トミヨ」の生息地点数が4箇所確認され、事業着手時に比べ3箇所増加した。 ・また、タコノアシやミクリ(多年生草本)など、重要種も含む水生植物の確認種数が増加するなど、多様な水辺環境の形成が進んでいる。 ・平林たんぼの事例では、トミヨの営巣に適しているミクリの生育密度が年々増加し、あわせてトミヨの営巣数の増加も確認されている。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・たんぼの再生・保全により、平成28年度の調査において「トミヨ」の生息地点数が4箇所確認され、事業着手時に比べ3箇所増加した。 ・また、タコノアシやミクリなど、重要種も含む水生植物の確認種数が増加するなど、多様な水辺環境の形成が進んでいる。 ・平林たんぼの事例では、トミヨの営巣に適しているミクリの生育密度が年々増加し、あわせてトミヨの営巣数の増加も確認されている。 ・費用便益比は、全体事業で2.2、残事業で3.1である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでの整備により、たんぼが保全・再生され、トミヨを代表とする助産物の生息・生育・繁殖環境の向上が確認されている。また、学識者等で構成する「荒川たんぼの保全・創出検討会」を開催し、専門的・技術的な助言を得ながら事業を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待できる。 ・今後の事業実施予定箇所については、事業進捗に伴う大きな課題や障害はなく、着実な進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・樹木伐採時の伐採木の無償配布等、施工段階においてコスト削減を図るとともに、これまでに得られたたんぼに関する知見のフィードバックや市民団体と連携したモニタリング等により一層の効率化を図り、更なるコスト削減を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
信濃川総合水系環 境整備事業 北陸地方整備局	再々評価	79	604	112	5.4	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 自然再生事業は、千曲川中流域において礫河原に生息・生育する動植物が減少し、アレチウリ、ハリエンジュなどの外来種が急激に侵入・繁殖していることから、地域における外来種駆除の取り組みも盛んに行われており、広大な礫河原を有する本来の自然環境を保全・再生する取り組みとして地域より、望まれている事業である。</p> <p>(自然再生) ・樹林化していた高水敷を掘削し、平成27年度までに約20haの礫河原を再生した。 ・平成26年度に整備した「戸倉地区」では、礫河原に依存するコナドリ、イカルチドリ等の営巣数が顕著に増加した。また、河原の水際部では、オガイスタダなどの在来種の群落が、整備前に比べ約2.1ha増加。</p> <p>(水辺整備) ・年間利用者は増加しており、今後も様々なイベント活動や防災教育の場としての利活用が期待。 ・長岡市連湖地区は背後に市街地を有し、川とのふれあいや憩いの場として多くの人に利用されている。 ・側帯盛土・堤防緩傾斜化により、整備後は日常的に散策、サイクリング、ジョギング等、健康増進の場としても活用されている。 ・桜づつみとあわせて整備した遊歩道や管理道路は、地域住民の健康増進の場としての利活用が期待される。</p> <p>(水環境整備) ・取り組みにより、流況改善が図られ、魚類の生息・生育環境や良好な河川景観に寄与するものと考えられる。</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益:164億円 水辺整備の効果による便益:426億円 水環境整備の効果による便益:12億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) ・千曲川中流域自然再生事業 支払い意思額:385円/世帯/月 受益世帯数:143,212世帯 (水辺整備) ・やすらぎ堤水辺整備事業 支払い意思額:271円/世帯/月 受益世帯数:239,158世帯 ・上須頃地区水辺整備事業 支払い意思額:340円/世帯/月 受益世帯数:61,621世帯 ・連湖地区水辺整備事業 支払い意思額:428円/世帯/月 受益世帯数:82,838世帯 ・長沼地区水辺整備事業 支払い意思額:442円/世帯/月 受益世帯数:99,275世帯 (水環境整備) ・大町ダム水環境改善事業 支払い意思額:268円/世帯/月 受益世帯数:32,913世帯</p> <p>【内訳】 (自然再生) 建設費 27億円 維持管理費 0.50億円 (水辺整備) 建設費 72億円 維持管理費 9.7億円 (水環境整備) 建設費 2.1億円</p>	<p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・自然再生事業では、これまでの整備により、礫河原が再生するとともに、在来の動植物の生息・繁殖が増加している。また、アレチウリやハリエンジュ等の外来種の抑制に効果があることが確認され、有識者からも事業効果を確信しており、今後の整備においても環境の向上が期待できる。 ・水辺整備事業の実施箇所において、事業進捗に伴う支障となる課題等はなく、着実な進捗が見込まれる。また、整備箇所については、今後も地域の交流拠点としてより多くの人に利用されることが期待される。 ・水環境改善事業の実施により、瀬切れの解消に必要な流量を推定し、流況改善が図られた。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削で発生する土砂の築堤材への活用等、施工段階においてコスト削減を図るとともに、モニタリング調査等においても効率化し、更なるコスト削減を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
木曾川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	その他	186	548	218	2.5	<p>(東加賀野井自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワンドが再生され、イタセンバラ等の個体数が増加している。</li> <li>・自然観察や環境学習の場として、地域住民に活用される。</li> <li>・地域住民や関係機関と協働し、環境学習や保護バトロール等の維持管理が継続され、ワンドが保全されている。</li> </ul> <p>(木曾三川下流部自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・干潟、コン原の再生箇所では生物が増加傾向にあり、下流域における多様な生態系の保全、再生が期待される。</li> <li>・自然観察や環境教育など地域活動の場としても活用されている。</li> </ul> <p>(杭瀬川自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緩流域が再生され、ヤリタナゴ等の魚種が増加している。</li> <li>・地域住民と協働し、勉強会等による普及・啓発活動を通じ、緩流域の保全につなげている。</li> </ul> <p>(南派川自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂礫河原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持されることが期待される。</li> </ul> <p>(忠節等自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂礫河原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持される。</li> <li>・自然観察や環境学習の場として、地域住民に活用される。</li> <li>・地域住民と協働し、勉強会等による普及・啓発活動を通じ、砂礫河原の維持・河原植物の保全につなげている。</li> </ul> <p>(大山自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流れが穏やかな場所を創出することで、オオサンショウウオの生息場の拡大が期待される。</li> <li>・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されることが期待される。</li> </ul> <p>(万石自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワンドが再生され、イタセンバラ等の魚類の生息場の拡大が期待される。</li> <li>・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されることが期待される。</li> </ul> <p>(笠松トノボ池自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トノボ池等の湿地環境の再生により水生生物の生息環境が改善され、トノボ池の個体数が増加している。</li> <li>・地域住民や小学校と協働し、勉強会等による普及・啓発活動を通じ、トノボ池の保全につなげている。</li> </ul> <p>(鹿井等自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・魚道が再生され、回遊魚が増加している。</li> <li>・根室川では回遊魚のオアヨシノボリが、根室川ではゴクラクハゼが上流側の頭首工付近で確認されるようになるなど、連続性が回復している。</li> </ul> <p>(美濃加茂水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・親水護岸等を整備したことで、水辺及び拠点へのアクセスが向上し、イベントなどの場として活発に利用されるようになった。</li> <li>・散策路等を整備したことで、川沿いを連続して移動できるようになり、利便性が向上し、日常の散策路としても利用されている。</li> </ul> <p>(可見水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防斜面が急なため緩傾斜堤防等を整備することで、イベント等の場として活発に利用されることが期待される。</li> <li>・堤防天端等を整備することで川沿いを連続して利用できるようになり、沿川の資源を導く周遊性の向上が期待される。</li> </ul> <p>(一宮北部水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・親水護岸を整備したことで、水辺及び拠点へのアクセスが向上し、水辺に親しむ空間として活発に利用されるようになった。</li> <li>・散策路を整備したことで、川沿いを連続して利用できるようになり、利便性が向上し、日常の移動路としても利用されている。</li> </ul>	<p>【内訳】</p> <p>自然再生の効果による便益:496億円 残存価値:0.04億円 水辺整備の効果による便益:52億円 残存価値:0.24億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生)</p> <p>支払い意志額: 東加賀野井自然再生:296円/世帯/月 受益世帯数:66,059世帯 木曾三川下流部自然再生:287円/世帯/月 受益世帯数:200,376世帯 杭瀬川自然再生:286円/世帯/月 受益世帯数:39,991世帯 南派川自然再生:208円/世帯/月 受益世帯数:109,077世帯 忠節等自然再生:300円/世帯/月 受益世帯数:97,404世帯 大山自然再生:268円/世帯/月 受益世帯数:65,671世帯 万石自然再生:246円/世帯/月 受益世帯数:51,748世帯 笠松トノボ池自然再生:185円/世帯/月 受益世帯数:22,979世帯 鹿井等自然再生:282円/世帯/月 受益世帯数:45,169世帯</p> <p>(水辺整備)</p> <p>支払い意志額: 美濃加茂水辺整備:219円/世帯/月 受益世帯数:21,152世帯 可見水辺整備:219円/世帯/月 受益世帯数:22,189世帯 一宮北部水辺整備:236円/世帯/月 受益世帯数:34,766世帯</p> <p>【内訳】 (自然再生) 建設費 175億円 維持管理費 5.3億円 (水辺整備) 建設費 33億円 維持管理費 4.5億円</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿川市町村人口は近年は横ばい傾向で推移しており、世帯数は年々増加傾向にある。</li> <li>・木曾三川の利用者数は増加傾向にあり、河川空間に対する利用ニーズが増大していることが伺える。</li> <li>・流域では環境保全や環境学習など継続的な住民の活動が行われており、河川環境に対する住民の意識は高い。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗率は、平成28年度末事業費ベースで約63%であり、事業の進捗にあたっては、地域と連携した取り組みにより、関係者と合意形成を図りながら進めていることから、事業の実施にあたっての支障はない。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土(ワンド深土)の処分において、建設発生土を高水敷の整正に活用する事で、処分費を削減する。</li> <li>・建設発生土(河道深土)の処分において、建設発生土を干潟再生の養浜材料で活用する事で、処分費を削減している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣篤)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
櫛田川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	再々評価	4.4	15	4.2	3.6	<p>(櫛田川魚道改善自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アユをはじめとした回遊魚が遡上できるようになり、連続する堰上流において多様な生物が生息する環境が再生される。</li> <li>・生物生息環境が回復することにより、生物観察など、環境学習の場としての利用の活発化が期待できる。</li> <li>・アユが増加することにより、アユを活用した地域の活性化が期待できる。</li> </ul>	<p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・櫛田川沿川では、地域住民による河川清掃や環境学習、希少種保全など、環境保全等に関する様々な取り組みが行われており、櫛田川の環境に対する意識が高く、さらなる事業の推進が期待される。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗率は、平成20年度末事業費ペースで約46%であり、事業の推進にあたっては、学識経験者や有識者、地域の活動団体、関係機関等からなる「櫛田川自然再生推進会議」を設立し、意見交換や情報交換を行いながら進めており、事業の実施にあたっての支障はない。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、試験施工により効果を確認しながら整備を進めていくこととしており、既存魚道の部分的な改良など、工法の工夫等により、コスト削減に努めている。</li> <li>・施工にあたり、堰管理者と共同で行うことにより、コスト削減を図ることとしている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣篤)	
加古川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	26	326	56	5.8	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・わんど・たまりの再生箇所では、緩やかな流れや止水を好む魚類等の生息が確認され、多様な生物の生息、生育、繁殖環境が再生されている。</li> <li>・魚道改良により、多様な魚類、底生動物類の移動環境が改善されている。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・散策、スポーツ、水遊びなど、活動、憩いの場として定着している。</li> </ul>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画について、流域懇談会をH25.12に開催した。環境整備に関して、わんどの再生において本来の種の復元も行うことが望ましい等、事業の進め方について有識者の意見を伺った。</li> <li>・平成25年からNPO団体と連携した大塚下流の生物モニタリングを行うなど加古川を題材とした出前講座や水生生物調査のニーズが高まっている。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上下流の連続性の再生4箇所、わんど・たまりの再生5箇所を整備した。今後はモニタリングで確認し、必要に応じ改善する。</li> <li>・今後、生物の生息場の回復を優先的に整備するとともに、関係機関との協議を重ね、農業用水の改修等と連携し効果の高い箇所から流域との連続性を回復させ平成50年度に完了予定。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
揖保川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	116	493 【内訳】 水環境整備の効果による便益:363億円 残存価値:0.04億円 自然再生の効果による便益:78億円 残存価値:0.01億円 水辺整備の効果による便益:51億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 (水環境整備) 支払い意思額:357円/世帯/月 受益世帯数:163,880世帯 (自然再生) 支払い意思額:280円/世帯/月 受益世帯数:142,722世帯 (水辺整備) 支払い意思額:307円/世帯/月 受益世帯数:62,044世帯	235 【費用】 (水環境整備) 建設費 174億円 維持管理費 0.65億円 (自然再生) 建設費 21億円 維持管理費 0.80億円 (水辺整備) 建設費 38億円 維持管理費 0.90億円	2.1	(水環境) ・林田川及び揖保川下流部では、かつて水質が悪化して いたが、流域関係者が連携し河川底泥浚渫等の水質改善 に取り組み、H6年度以降、水質が飛躍的に改善している。 ・林田川では、揖保川流域下水道の供用開始に伴い、河川流 入量が減少し、水漏れが発生していたが、揖保川から林田川 への導水によって、H18以降、水漏れは解消している。 (自然再生) ・魚道の改良により、上下流の連続性が改善され、H27の遡上 調査において、アユ、ヨシノボリ類など多様な魚類の遡上が確 認され、遡上機能は十分発揮されている。 ・改良後の調査において、環境では、アユ、ゴクラクハゼ等20 種類の魚類、テナガエビ等5種類の底生動物の遡上が確認さ れ、与位井堰では、アユ、ウグイ等18種の魚類、テナガエビ等 4種の底生動物の遡上が確認された。 ・丸石河原の再生により、樹林化の進行した箇所自然裸地が 再生され、平成26年度施工区では、河原に特徴的に見られ る植物カワラヨモギ(11個体)、メドハギ(16個体)が確認され ている。 (水辺整備) ・国による低水護岸等、基盤整備は完了し、散策などの日常 利用の他、まちづくりと連携し、地域の祭り、イベント等、隣接 する市街地活性化の拠点となっている。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・河川整備計画について、流域懇談会をH28.2に開催し た。環境整備に関して、知識や経験、技術が所内で引き 継がれる仕組み作りが必要であること等、事業の進め方 について有識者の意見を伺った。 ・地域住民と一体となった生物モニタリングがたつ市の市や 兵庫県で42から継続的に実施される等、環境への関心 が高まっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・上下流の連続性の再生2箇所、三川分派地区整備1箇 所を整備した。今後はモニタリングで生物生息状況等を 確認し、必要に応じ改善する。 ・今後、生物の生息場の回復として、丸石川原の再生を 優先的に整備するとともに、関係機関との協議を重ね、 農業用水の改修等と連携し効果の高い箇所から流域と の連続性を回復させ平成50年度に完了予定。引き続き事 業を推進し、早期の供用を目指す。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、 コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)
円山川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	52	111 【内訳】 自然再生の効果による便益:111億円 残存価値:0.40億円 【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:550円/世帯/月 受益世帯数:59,852世帯	65 【内訳】 (自然再生) 建設費 64億円 維持管理費 1.1億円	1.7	(自然再生) ・魚道整備の効果を確認するために行った遡上調査の結果、 多くの魚類が魚道を遡上に利用していることを確認した。 ・連続性が回復したことにより、魚類が約160haの水田につな がる水路を行き来可能になった。 ・湿地再生を実施した箇所は、未整備の箇所と比較して、コウ ノボリの飛来回数が多い。 ・加隣湿地を再生した事により、タモロコ、メダカ類等の目標種 としている魚類8種うち、3〜7種を毎年確認している。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・行政・住民の連携協働によるコウトリ野生復帰事業に より、地域活性化・経済効果が生まれている。 ・地域では、環境の保全・再生等への取り組みの進展に 対する機運が高まっている。 ・野外のコウトリ個体数は、91羽まで増加しており、採餌 環境が不足している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで、湿地再生約15ha、魚道整備2箇所などを実施 し、多様な生物の生息・生育・繁殖環境を再生している。 ・事業進捗上の課題として、モニタリングの結果による湿 地形状の変更等が生じたため、全体事業費の増額(7億 円)及び事業期間の延伸(3年間)が必要。 ・今後も引き続き、関係機関との連携及び継続したモニタ リングによる効果分析から、順応的・段階的な整備を行 う。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、 コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
高梁川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	再々評価	3.7	64	【内訳】 自然再生の効果による便益:64億円 残存価値:0.02億円  【主な根拠】 (自然再生) 支払い意志額:328円/世帯/月 受益世帯数:67,742世帯	4.4	【内訳】 (自然再生) 建設費 3.9億円 維持管理費 0.43億円	14.8	(自然再生) ・魚道整備を行い、河川の生息環境の連続性を確保し、魚類等の生息環境の改善が期待できる。  ・潮留堰の魚類遡上環境の改善に対する地元要望は強く、地元や学識者等からの意見を取り入れ、効果を確認しながら進めている。更にモニタリング調査による整備効果の確認を予定しており、特に問題はない。  ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・地元や学識者等からの意見を取り入れながら事業を実施している。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要はないと考えている。	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)
江の川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	再々評価	13	33	【内訳】 水辺整備の効果による便益:33億円 残存価値:0.10億円  【主な根拠】 (水辺整備) ・三次市三川合流部かわまちづくり 支払い意志額:383円/世帯/月 受益世帯数:20,520世帯 ・甲田地区水辺の楽校整備 支払い意志額:258円/世帯/月 受益世帯数:11,169世帯	21	【内訳】 (水辺整備) 建設費 21億円 維持管理費 0.25億円	1.6	(水辺整備) 《三次市三川合流部かわまちづくり》 ・河川管理用通路等の整備を行い、親水施設の周遊性及び利便性、安全性の向上が期待できる。 《甲立箇所水辺の楽校整備》 ・護岸等の整備を行い、水辺に近づきやすく、安全に水辺の利用ができる水環境の向上が期待できる。  ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・事業の進捗率は74%(事業費ベース)である。(総事業費15.6億円のうち、整備済みは11.6億円であり、建設事業はH33で完了) ・三次市三川合流部かわまちづくりは「かわまちづくり」支援制度を活用し、三次市と連携して地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めており、今後事業進捗する上で支障はない。 ・甲立箇所は水辺の楽校整備に対する地元要望が強く、地元住民・市教育委員会・市民団体等の意見を取り入れながら、事業を進めていくこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。  ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコスト削減に努める。また、除草作業や清掃などは、地域住民との協力体制を確立することによりコストの削減を図る。 ・地元や有識者等からの意見を取り入れながら事業を実施している。 ・事業の進捗状況並びに残事業における費用対効果も高いことから、代替案を検討する必要はないと考えている。	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
佐波川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	13	97	22	4.5	<p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アオコ対策施設の本格稼働後はアオコの発生は抑制され、水質改善施設の稼働後は底層の酸素濃度が低下しており、ダム貯水池の水質障害・景観障害が抑制されている。</li> <li>(水環境整備)</li> <li>アオコ対策施設の本格稼働後はアオコの発生は抑制され、水質改善施設の稼働後は底層の酸素濃度が低下しており、ダム貯水池の水質障害・景観障害が抑制されている。</li> <li>(自然再生)</li> <li>魚道整備を行い、河川の生態環境の連続性を確保し、魚類等の生態環境の改善が期待できる。</li> <li>(水辺整備)</li> <li>水辺に近づきやすく、安全に水辺の利用ができる水環境の向上が期待できる。</li> </ul>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>佐波川及び島地川沿川の山口市、防府市、周南市の人口・世帯数は大きな変化がみられない。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗率は73%(事業費ベース)である。(総事業費13.5億円のうち、整備済は9.9億円)</li> <li>地域の河川利用に資する水辺整備の要望は強く、関係機関や住民等の意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、今後事業進捗する上で支障はない。特に、佐波川水辺整備(新橋箇所)は、「かわまちづくり」支援制度を活用し、防府市と連携して地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めており、今後事業進捗する上で支障はない。</li> <li>地元住民などから、魚が回避する環境整備の要望が強く、今後事業進捗する上で支障はない。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河道の掘削土と盛土等へ流用するなど整備費の削減を行う。また、除草作業や清掃など地域住民との協力体制を構築し、コスト削減に努める。</li> <li>堰周辺の河道掘削で発生する確等により、山口県で取り組まれた安備で効果的な魚類等の遡上環境の改善のガイドラインである「川辺の小さな活用や既設魚道の構造を極力利用するなどにより工費等の削減を図ることが可能である。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)		
肱川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	3.0	17	4.7	3.6	<p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>親水的な河川利用が活発化する。</li> <li>来訪者の活動の多様化と滞在時間が増大する。</li> <li>オープンスペースの増大による来訪者が増加する。</li> <li>多彩なイベント開催の可能性が拡大する。</li> <li>日常の維持管理の効率性が向上する。</li> <li>河川景観が向上する。</li> <li>大洲市のイメージアップに貢献する。</li> <li>地域協力が活発化する。</li> </ul>	<p>・総事業費が約2.2億円から約3.0億円に増加し、事業期間を平成28年完了予定から平成31年完了予定に延長することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河畔に竹などが繁茂しており、水辺へのアクセスが良くない。</li> <li>川を休憩できるような取手ができない。</li> <li>イベントなど様々な活動に利用できるオープンスペースが少ない。</li> <li>広々とした開放的でつろげる空間が少ない。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川利用者の親水性・利便性並びに安全・安心性の確保のため、今後、河岸の階段整備等を改善し、平成31年度までに完了する。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も大洲農業高校や「肱川を美しくお花はん」などの市民団体と協働連携し、植栽会等を実施することで除草等の維持管理費の削減を図っていく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
本明川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	再々評価	15	31	20	1.6	<p>(水辺整備) ・水辺整備事業により、安全・安心な高水数や水辺利用が可能となり、夏祭りやウォーキング大会、地元小学校の駅伝大会など地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている天満・永昌地区についても同様の効果が期待できる。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・天満・永昌地区では本明川沿いを安全に楽しくめぐることができるとして歩行者ネットワークの確保などを掲げた「藤早駅周辺整備基本構想」や「藤早駅周辺整備計画」を策定し再整備、中心市街地活性化を進めている。 ・同地区は、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に安心して利用できる水辺空間の整備が強く望まれている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・天満・永昌地区では地域住民や学識者、藤早市等で構成される「本明川河川利用懇談会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)	
嘉瀬川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	再々評価	5.8	72	7.2	10.1	<p>(水辺整備) ・水辺整備事業により、安全・安心な高水数や水辺利用が可能となり、スポーツ利用やカヌーなどの水辺利用、日常の散策等に利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・今後整備を行う嘉瀬川ダム地区についてもボート競技等の開催や野外学習等の利用が見込まれ、同様の効果が期待できる。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・佐賀市ではまちづくりの重点プロジェクトの一つに「森と湖に囲まれた交流と滞在のまちづくり」を掲げ、市民の身近な娯楽や憩いの場としての水辺空間を整備していくこととしている。 ・嘉瀬川ダム地区では、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に安心して利用できる水辺空間の整備が望まれている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・嘉瀬川ダム地区では、引き続き水辺地域ビジョンを推進していくための、「嘉瀬川ダム利活用推進協議会」の開催や野外学習やボート大会など継続的な利用が予定されており、順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
川内川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	再々評価	30	79	34	2.3	<p>(水辺整備)</p> <p>・水辺整備事業により、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、周辺観光拠点等の地域資源を活かした、観光・交流拠点として地域活性化に寄与している。</p> <p>・川内川水系がわまちづくり推進協議会や実践組織となる「幹事会」及び「地区協議会」を継続的に開催し、整備や利活用、維持管理等について、活発な議論を行っており、地域の協力により、順調な事業進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局川 環境課 (課長 小俣 篤)		
五ヶ瀬川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	再々評価	15	95	24	4.0	<p>(自然再生)</p> <p>・自然再生事業により水質浄化施設の設置、河畔林の再生・保全を行った結果、アカメ等の魚類の生息場所となるコマモ群生の範囲が増加し、良好な河川環境が再生された。また、河川環境学習等が実施されており、人と生物とのふれあいの場として利用されている。</p> <p>(水辺整備)</p> <p>・現在整備を進めている川中地区において、水辺整備事業により安全・安心な水辺利用が可能となり、地域資源を活かした観光拠点、日常的な交流拠点として利用されており、地域活性化に寄与しており、今後、さらなる効果が期待できる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局川 環境課 (課長 小俣 篤)		

※1: 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

該当基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算決定された事業（平成28年7月、8月もしくは12月に評価結果を公表済の事業を再掲）

【ダム事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
サンルダム建設事業 北海道開発局	その他	559	1,650	809	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、天塩川流域(サンルダムより下流)では、最大孤立者数(避難率0%)は約7,800人と想定されるが、事業実施により約2,000人に軽減される。</li> <li>・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、天塩川流域(サンルダムより下流)では、電力の停止による影響人口が約7,100人と想定されるが、事業実施により約1,700人に軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本計画を変更する事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・北海道のおそれがある区域を含む市町村の総人口は平成23年から平成27年にかけてやや減少しているものの、総世帯数はほぼ横ばいで大きな変化はない。</li> <li>・水田・畑の面積は平成22年から平成26年にかけてほぼ横ばいで大きな変化はない。</li> <li>・水送用水として参画している名寄市及び下川町に対して、平成28年4月に「サンルダムの建設に関する基本計画」の変更について照会した際、事業の参画内容変更の申し出はなく、それ以降も変更の申し出はない。</li> <li>・発電として参画している、ほくでんエコエナジー株式会社に対して、平成24年12月に「サンルダムの建設に関する基本計画」の変更について照会した際、水車・発電機合成功率等の変更に伴い発電能力の見直しを行ったため最大出力を1,100kWに変更すると申し出があり平成25年5月に基本計画を変更した。また、平成28年4月に変更について照会した際も、事業の参画内容変更の申し出はなく、それ以降も変更の申し出はない。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム本体工事については、平成28年3月末現在、転流工及び基礎掘削が完了しており、本体打設工事は4%の進捗状況(事業費ベース)。</li> <li>・平成28年3月末までに、事業費約427億円投資、進捗率は76%(事業費ベース)。</li> <li>・今後のスケジュールについては、引き続き本体工事等を実施予定。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者等の委員で構成する、「サンルダム工程コスト検討委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト縮減策等について報告している。</li> <li>・上下流橋脚構造物部分の打設に使用するL型プレキャスト型枠の設置は、当初は全ての断面に設置する計画だったが、確認試験(端部法面締固め)の結果、十分な強度を得られることが確認できたため、左右岸往來のための仮橋脚設置部のみとすることで、コスト縮減を図る。</li> <li>・今後も引き続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・平成22年度から平成24年度に実施したサンルダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領(細目)」に基づき現計画案(サンルダム案)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価。最も有利な案は、現計画案(サンルダム建設事業)と評価している。</li> <li>・今回のサンルダム基本計画の工期、総事業費の変更により、洪水調節、新規利水、流水の正常な機能の維持の目的別の総合評価において、その「コスト」や「時間的な観点から見た実現性」から、「現計画案(サンルダム案)」が有利とのダム検証時の評価を覆すものではなかった。</li> </ul> </li></ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
思川開発事業 独立行政法人水資源機構 (※1)	その他	1,907	2,414	1,991	1.2	<p>思川開発事業のダム検証を実施。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利根川流域は日本の国土総面積の約4.5%を占め、総人口の約10分の1に相当する約1,279万人が居住している。流域の人口の多くは利根川中流部及び江戸川に集中しており、東京のベッドタウン等として発展している。なお、1都5県の人口の推移を国勢調査で見ると、戦後特に昭和30年以降東京都を中心に人口が大幅に増加し、その後も緩やかな増加傾向にある。</li> <li>思川流域の開発自治体は、宇都宮市、栃木市をはじめ、6市3町(26.4時点)からなり、平成23年現在の人口は約119万人で栃木県全体の約6割を占めており、近年はほぼ横ばいとなっている。</li> <li>現在、生活再建に係る工事として、付替築造工事等を実施中。</li> <li>平成28年3月末までに事業費約870億円を投資。進捗率約46%</li> <li>(事業費ベース:総事業費約1,907億円に対する進捗率)</li> </ul> <p>【検証対象ダム事業等の点検】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費及び工期の点検については、現計画の事業費を対象に平成27年度までの実施内容や今後の変動要因、平成27年度単価を考慮して分析評価を行うとともに、検証による中断、遅延によるコストを点検した結果、残事業費は約1,037億円であることを確認し、これを今回の検証に用いた。また、完成までの工期については、平成27年度時点までに得られている最新の情報の事業進捗状況等を踏まえ、検証完了時期から事業完了までに要する工事等の必要な工程を算定した結果、本体工事及び導水路工事の入札公告から試験灌水の終了までに3ヶ月程度必要であり、この工程の他、本体工事及び導水路工事の公告までの機手続、各種補償に必要な期間を要すると見込んでいる。また、埋砂計画、過去の洪水実績など計画の前提となっているデータ等を点検した。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>【目的別の検討】</p> <p>「洪水調節」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、思川開発事業を含む5案の治水対策案を抽出し、7つの評価軸について評価した。</li> <li>各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「新規治水地案」が有利と評価した。</li> </ul> <p>「新規利水」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「利水参画者に対し、ダム事業参画継続の意思があること、必要な開発量は2,984m<sup>3</sup>/sであることを確認した。</li> <li>検討主体に対して、必要量の算定が妥当に行われていることを確認した。</li> <li>利水参画予定者に確認した必要な開発量を確保することを基本として、思川開発事業を含む3案の新規利水対策案を抽出し、6つの評価軸について評価した。</li> <li>各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「思川開発事業案」が有利と評価した。</li> </ul> <p>「流水の正常な機能の維持」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、思川開発事業を含む3案の流水の正常な機能の維持対策案を抽出し、6つの評価軸について評価した。</li> <li>各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「思川開発事業案」が有利と評価した。</li> </ul> <p>「異常洪水時の緊急水の補給」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「河川整備計画において想定している南磨ダムに10,000千m<sup>3</sup>の容量を確保することを基本として、思川開発事業を含む3案の異常洪水時の緊急水の補給対策案を抽出し、6つの評価軸について評価した。</li> <li>各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「思川開発事業案」が有利と評価した。</li> </ul> <p>【検証対象ダムの総合的な評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各目的別の検討を踏まえて、検証の対象とするダム事業(思川開発事業)に関する総合的な評価を実施した。</li> <li>新規利水、流水の正常な機能の維持、異常洪水時の緊急水の補給について最も有利な案は「思川開発事業案」となり、洪水調節について有利な案は「新規治水地案」であった。</li> <li>目的別の総合評価の結果が全ての目的で一致せず、「新規治水地案」、「思川開発事業案」が残ったため、「新規治水地案」を軸とし、「思川開発事業案」を含む4案について比較を行い、検証対象ダムの総合的な評価において、最も有利な案は「思川開発事業案」と評価した。</li> </ul>				



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
ハツ場ダム建設事業 関東地方整備局	その他	5,320	28,484	4,508	6.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本計画を変更する事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利根川流域では、近年において、平成10年9月、13年9月、14年7月、16年10月、19年9月、27年9月に浸水被害が発生している。</li> <li>・利根川では、昭和47年から平成28年の間に16回の洪水が発生している。</li> <li>・ハツ場ダムでは、1都4県で約1m<sup>3</sup>/sの暫定豊水水利権を許可している。(開発水量約22m<sup>3</sup>/sの約半分)</li> <li>・利根川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市区町の人口や利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画の対象市区町村の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。</li> <li>・ハツ場ダムは、群馬県、高崎市、埼玉県、東京都、千葉県、北千葉広域水道企業団、印旛郡市広域市町村圏事務組合及び茨城県の水運用水の供給、並びに群馬県、千葉県工業用水の供給のための水運施設として位置づけられている。各事業主では、水運用水については「水道施設整備事業の評価実施要領」に基づき、平成21年度から平成26年度に再評価が実施され、工業用について「工業用水道に係る政策評価実施要領」に基づき、直近では平成26年度に事後評価が実施され、「事業継続」の評価を受けている。</li> <li>・社会的要因、現地状況の変化に係る要因等により、事業費の増額(約4,600億円から約5,320億円)が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム本体建設工事については、本体コンクリート打設が本格化するなど、着実に進捗を聞いている。</li> <li>・また、用地については、平成28年4月22日に土地収用法に基づく事業認定が告示された。平成31年度までの事業完了に向け、任意協議と並行して収用手続きも進めている。</li> <li>・平成27年度末までに、事業費約4,013億円を投資、進捗率約75%(事業費ベース)</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年度より加、関係自治体、利水者からなる「ハツ場ダム建設事業のコスト管理等に関する連絡協議会」を設置し、コスト縮減の達成状況等の協議を行いながら、事業費等の管理を進めている。</li> <li>・平成23年度に実施したハツ場ダムの検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領目録」に基づき「洪水調節」、「新規利水」、「流水の正常な機能の維持」を目的別にダム案(ハツ場ダム)とハツ場ダム以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、総合的な評価の結果としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面から、ダム案(ハツ場ダム)が優位と評価している。</li> <li>・上記評価において、今回の総事業費の変更を考慮したとしても、ダム案(ハツ場ダム)と代替案とのコスト面での優劣に変化はなく、ダム案(ハツ場ダム)が優位との総合的な評価の結果には影響を与えないことを確認した。</li> </ul> </li></ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
利賀ダム建設事業 北陸地方整備局 (※1)	その他	1,276	1,969	1,313	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>利賀ダム建設事業のダム検証を実施。</li> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・庄川流域の人口は昭和95年ごろから横ばいであるが、世帯数は増加傾向となっている。</li> <li>・庄川下流部に所在する現状では、喜山県の主要都市である高岡市、福波市、射水市などが位置し、基幹交通ネットワークとして、北陸新幹線、あいの風とやま鉄道、北陸自動車道、東海北陸自動車道、一般国道8号、156号があるなど交通の要衝となっている。</li> </ul> </li> <li>【検証対象ダム事業等の点検】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費及び工期について、現在保有している技術情報等の範囲内で、今後の事業の方向性に関する判断とは一切関わりなく、現在の事業計画を点検をした結果、総事業費の点検結果は約1,276億円であり、検証に用いる総事業費(平成28年度以降)は点検結果である約944億円を使用することとした。工期については、工事用道路(転流工路)着工から、残事業の完了までの必要期間を点検した結果、13年程度を要する見込みであり、その他、入札契約に必要な期間が必要であることを確認した。また、増設計画の妥当性、過去の洪水実績など計画の前提となっているデータ等を点検した。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>【目的別の検討】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水調節 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利賀ダム整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、利賀ダムを中心とした対策案に加えて流域を中心とした対策案を含めて治水対策案を立案し、現行計画(利賀ダム案)と概略評価により抽出した4案の合計5つの治水対策案について、7つの評価軸について評価した。</li> </ul> </li> <li>・新規利水 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利水参画者に対しダム事業参画継続の意思があること、必要な開発量0.1m<sup>3</sup>/sは変更しないことを確認した。</li> <li>・検討主体における水需給状況の点検確認を行い、開発水量については、指針に沿って算出されていることを確認した。</li> <li>・工業用水として0.1m<sup>3</sup>/sの開発量を確保することを基本として、施設の新設を中心とした対策案に加えて既存施設の有効活用を中心とした対策案を含めて新規利水対策案を立案し、現行計画(利賀ダム案)と概略評価により抽出した2案の合計3つの新規利水対策案について、6つの評価軸について評価した。</li> </ul> </li> <li>・「流水の正常な機能の維持」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・利賀ダム整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、施設の新設を中心とした対策案に加えて既存施設の有効活用を中心とした対策案を含めて流水の正常な機能の維持対策案を立案し、現行計画(利賀ダム案)と概略評価により抽出した2案の合計3つの流水の正常な機能の維持対策案について、6つの評価軸について評価した。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>【検証対象ダムの総合的な評価】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・目的別の検討を踏まえて、検証の対象とするダム事業に関する総合的な評価を実施した。</li> <li>・洪水調節について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案を明確に得られず、有利な案は「河道掘削案」と「利賀ダム案」、新規利水及び流水の正常な機能の維持について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案は「利賀ダム案」となった。これらの結果を踏まえて、目的別の総合評価の結果が全ての目的で一致せず、「河道掘削案」、「利賀ダム案」が浮いたため、「河道掘削案」を主として組み合わせた3案を考えた。利賀ダム案を含む4案について各目的それぞれの評価結果やそれぞれの評価結果が他の目的に与える影響の有無、程度等について、検証対象ダムや流域の実情等に依り総合的に勘案して評価比較を行った結果、検証対象ダムの総合的な評価として、最も有利な案は「利賀ダム案」と評価した。</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
設楽ダム建設事業 中部地方整備局	その他	2,400	3,834	1,852	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、想定死者数は約90人、最大孤立者数は約9,600人と推定されるが、整備を実施することで想定死者数は約5人、最大孤立者数は約990人に低減される。</li> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、国道1号等の主要道路で交通遮断が発生するが、整備を実施することで国道1号等の交通遮断は解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本計画を変更する事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新庄名高道路整備の交通網整備により、今後益々の発展が期待される地域となっている。</li> <li>・流域の人口(3市1町)は、約59万人であり近年横ばいとなっているが、世帯数は増加している。</li> <li>・豊川の水と温暖な気候の恵みを受け、露地野菜や果物、園芸作物などの農業が盛ん。</li> <li>・三河港周辺の臨海工業地帯では自動車産業を中心とした工業生産活動が行われている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム検証において、平成28年4月に国土交通大臣による事業を「継続」とする対応方針が決定され、その後、工事用道路及び付替道路の工事を鋭意進めている。</li> <li>・平成27年12月には生活再建者の全124世帯と家屋移転の契約が完了している。</li> <li>・平成28年3月末までに事業費約563億円を投資。進捗率約23%(事業費ベース)</li> <li>・設楽ダムの建設に関する基本計画(第1回変更)の告示を実施する。</li> <li>・平成28年度より、本体着手に向けて転流工に新規着手する。</li> <li>・地元、関係機関と調整を図り、付替県道設楽根羽線等の工事を実施する。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・学識経験者等の委員で構成する、「設楽ダム事業費等監理委員会」を平成20年8月に設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減策等について意見を頂いている。これまでのコスト削減に加えて、引き続き、設計段階や施工段階において工法の工夫や新技術の積極的な採用など、事業監理に努める。</li> <li>・設楽ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、「洪水調節」、「流水の正常な機能の維持」、「新規利水」について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「設楽ダム案」と評価している。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
川上ダム建設事業 独立行政法人水資源機構	その他	1,180	4,366	1,574	2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川水系では、最大孤立者(なんば線完成前、避難率0%)は約54万人、電力の停止による影響人口(なんば線完成前)は約49万人と想定されるが、事業実施後は最大孤立者(なんば線完成前、避難率0%)は約10万人、電力の停止による影響人口(なんば線完成前)は約9万人と被害軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本体工事の着手にかかる予算を要求しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・淀川流域は、大阪、京都の二大都市と、これらを中心とする都市を抱え、近畿圏の基盤をなす区域である。流域関連市町村の総人口は1,124万人(平成27年国勢調査速報値)であり、近畿の総人口2,150万人(平成27年国勢調査速報値)の約52%を占めている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年度末までに用地取得(114ha/115ha)が実施済み。家屋移転(契約)が完了。</li> <li>・付替県道(3.5km/8.8km)、転流工(仮排水トンネル)が実施済み。</li> <li>・現在、付替県道工事を実施中である。</li> <li>・平成28年3月末までに事業費約644億円を投資。進捗率約55%(事業費ベース)</li> <li>・付替道路工事を実施中であり、今後はダム本体を建設し、平成34年度事業完了を目指す。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・管理用建物について、管理用宿舎は新築とする計画であったが近隣事務所の既設宿舎を共用する計画に見直し、コスト削減を図った。</li> <li>・市道等の代替として価値を生産管理用道路(林道)について、関係者との協議を行い林業の施策実施にあわせてルートの見直しを行い、コスト削減を図った。</li> <li>・今後の工事においても、引き続き合理的な設計、施工の合理化、新技術の活用等による事業費抑制とコスト削減を図り、事業の効果的な執行に努めたい。</li> <li>・平成28年度に実施した川上ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(川上ダム案)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸毎に評価し、最も有利な案は、現計画案(川上ダム案)と評価している。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
大戸川ダム建設事業 近畿地方整備局 (※1)	その他	1,163	1,670	1,520	1.1	<p>大戸川ダム建設事業のダム検証を実施。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・淀川流域は、大阪、京都の二大都市と、これらを中心とする都市を抱え、近畿圏の基礎をなす区域である。流域関連市町村の総人口は1,125万人(平成22年国勢調査)であり、宇治川流域(宇治川沿川)関係市町村の総人口は約30万人(平成22年国勢調査)であり、大戸川流域関係市町村の総人口は約35万人(平成22年国勢調査)である。これは全国の総人口1億2,806万人(平成22年国勢調査)の約9%、淀川流域関係市町村、約0.2%(宇治川流域(宇治川沿川)関係市町村)及び約0.3%(大戸川流域関係市町村)に当たり、近畿圏の総人口2,000万人(平成22年国勢調査)の約9.4%(淀川流域関係市町村)、約1%(宇治川流域(宇治川沿川)関係市町村)及び約2%(大戸川流域関係市町村)を占めている。</p> <p>現在、生活再建工事段階で、付替県道工事を実施中である。平成28年度末時点(見込み)で進捗率は65% (事業費ベース:総事業費1,080億円に対する進捗率)</p> <p>【検証対象ダム事業等の点検】 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川水系では、最大孤立奇数(遊離率0%)は約90万人、電気の停止による影響人口は約79万人と想定されるが、事業実施後は、最大孤立奇数(遊離率0%)は0人、電気の停止による影響人口は0人と被害軽減される。</p> <p>【内訳】 建設費:1,490億円 維持管理費:30億円</p>	<p>継続</p> <p>大戸川ダムのダム本体工事については、淀川水系河川整備計画(平成21年3月)において中・上流部の河川改修の進捗状況とその影響を検証しながら実施時期を検討するとなっていることから、河川法第16条の2に基づき、あらかじめ関係府県知事等の意見を聞く等を経て、同計画を変更するまでは、現在の段階(県道大津橋養老の付替工事)を継続し、新たな段階(ダム本体工事)には入らない。</p>	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
丹生ダム建設事業 水資源機構 (※1)	その他	A案※3 1,717 B案※3 1,311	A案※3 2,919 B案※3 2,899	A案※3 2,058 B案※3 1,738	A案※3 1.4 B案※3 1.7	<p>丹生ダム建設事業のダム検証を実施。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・阿蘇山は、道真の最高峰である伊吹山地に源を有し、流域面積約158km<sup>2</sup>、流域延長約130kmの一級河川であり、支川の野野川、高時川を含んで、琵琶湖に流入する主要な河川の一つである。高時川は、道真・福井県境の橋ノ木峠に源を有し、南下して阿蘇川に合流する流域面積約212km<sup>2</sup>、流域延長約48.4kmの一級河川である。</p> <p>阿蘇川、高時川下流は、古来より穀倉地帯として開けてきた。また、JR北陸本線、北陸自動車道、国道8号などの幹線路が走り、日本海側と太平洋側を結ぶ重要な地域となっている。</p> <p>・大正10年9月洪水や昭和28年9月洪水等では堤防決壊によるはん濫により洪水被害が発生している。近年において、昭和50年6月洪水、平成18年7月洪水等において、家屋が浸水している。</p> <p>・高時川の主な流量観測地点である高時川観音工地上における平均洪水流量(平成11年～平成23年)は0.01m<sup>3</sup>/sであり、高時川下流では、水面が無くなるために干上が「瀬切れ」が毎年のように発生しており、瀬切れの結果、アユ、などが産卵期に大量に死滅し、死んだ魚による悪臭被害も生じている。</p> <p>・昭和40年代後半からの少雨化傾向にあわせて、河川の水がより利用されるようになったことなどの状況の変化により、淀川流域では洪水が頻発する傾向にある。特に琵琶湖では夏から秋、各にかけて長期的な洪水状態に見舞われ取水制限などの洪水対策がとられている。平成6年の洪水では琵琶湖水位が観測史上最高水位である-123m(琵琶湖基準水位)まで低下し、湖内においても当初から取水制限が実施されるなど、当時いずれも非常に厳しい洪水に直面している。</p> <p>②事業の進捗の見込み、コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 【目的別の検討】 「洪水調節」 ・河川整備計画において想定している目標と同程度の目標および河川整備計画相当の目標を達成することを基本として、河川を中心とした対策に加えて流域を中心とした対策を立案し、7案の治水対策案を7つの評価軸について評価した。</p> <p>「流水の正常な機能の維持」 ・高時川の河川整備計画相当として設定した流水の正常な機能の維持に必要な水量を確保することを基本として立案し、3案の流水の正常な機能の維持対策案を6つの評価軸について評価した。</p> <p>「異常洪水時の緊急水の補給」 ・淀川水系河川整備計画において想定している異常洪水時の緊急水の補給のために必要となる容量を確保することを基本として立案し、6案の異常洪水時の緊急水の補給対策案を6つの評価軸について評価した。</p> <p>【検証対象ダムの総合的な評価】 ・各目的別の検討を踏まえて、検証の対象とするダム事業に関する総合的な評価を実施した。 ・目的別の総合評価結果では、河川整備計画相当の目標を設定して検討した結果、戦後最大相当の洪水に対する洪水調節の目的、流水の正常な機能の維持については、「ダム建設を含む案」は有利と判断している。一方、異常洪水時の緊急水の補給の目的については、「丹生ダムB案」が最も有利な案となったが、関係府県からは、水需要など社会情勢の変化を踏まえると緊急性が低いとする意見が出されている。 ・以上より、検証対象ダムの総合的な評価は、「ダム建設を含む案」は有利ではないと判断した。</p>	<p>中止</p> <p>なお、中止後の地域振興については、これまでのダム事業の経緯を踏まえ、関係機関とともに実施する。</p>	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
長安ロダム改造事業 四国地方整備局	その他	885	1,073	901	1.2	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、那賀川流域では、災害時要援護者数は約14,400人から約10,600人に、最大孤立者数(避難率40%の場合)は約15,300人から約9,600人に、電力の停止による影響人口は約12,900人から約6,400人に低減されると想定される。</p> <p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、那賀川流域では、災害時要援護者数は約14,400人から約10,600人に、最大孤立者数(避難率40%の場合)は約15,300人から約9,600人に、電力の停止による影響人口は約12,900人から約6,400人に低減されると想定される。</p>	<p>・河川整備計画の変更(平成28年11月)を行った場合には、再評価の継続が行われたものと位置づけられるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・JR単線、国道等の基幹交通施設があり、徳島県南部から高知県に至る交通の要衝となっている。 ・流域内の那賀市、小松島市、那賀町では、人口は減少傾向にあるものの世帯数は横ばい傾向であり、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が存在していることもあり、工業製品の出荷額は近年増加傾向となっている。 ・那賀川水系においては、平成26年8月洪水で基準地点古庄において戦後最大流量を記録し、約764戸の浸水被害が発生。近年においても、治水対策の必要性は変わらない。 ・洪水についても毎年のように取水制限を行っており、特に平成17年には113日間に及ぶ洪水となり、工業被害額が過去最高の688.5億円にのぼっている。平成25年にも取水制限が実施される等。近年においても、利水安全度の向上に向けた取組の必要性は変わらない。 ・当面の貯水池容量対策として堆砂除去を実施しているものの、貯水池内堆砂量は増加しており、当初計画の約3倍の堆砂が進行している。有効貯水容量を適正に確保するためには大きな課題であることから、効果的・効率的な堆砂対策が必要である。 ・学識者等からなる「長安ロダム貯水池機能保全技術会議」において、堆砂除去土砂運搬設備(ベルトコンベア)による長期的な堆砂対策手法等について検討を行い、当該対策を那賀川水系河川整備計画に位置づけた。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・事業費は約985億円、工期は平成40年度の見通しである。 ・平成28年3月末時点まで事業費約275億円を投資しており、進捗率約31%(事業費ベース)。 ・平成28年度については、主に洪水吐新設、減勢工改造等を継続実施する。 ・関係機関及び地元住民等との協力体制の構築に努めるとともに、引き続き協力体制を維持しつつ、治水・利水効果発現は平成30年度末、一部施設(選択取水設備)は平成31年度完成に向けて事業の推進に努める。 ・今後、長期的堆砂対策について実施。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・選択取水設備の構造型式等、設計段階においてコスト縮減を図っており、施工段階で現在においても、地域との連携や環境に配慮し、掘削土砂の有効活用をする等、更なるコスト縮減に努める。 ・長期的な堆砂対策においても新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくとする。 ・那賀川水系においては、背後地の状況や河川管理上の特性を考慮したうえで、河道への配分流量を最大限に設定していること、また、新たな洪水調節施設の設定には流域内における十分な含意形成が必要であることから、洪水調節を行うにあたっては、既存施設の有効活用を図ることが河川整備基本方針に位置づけられている。また、整備計画では全川にわたる堤防整備には長期間を要することを踏まえ、長安ロダムの改造事業を優先的に実施することとしている。 ・長安ロダムの改造計画については、既設ゲート改造案(クレスト切欠)、新設ゲート設置案(クレスト新設)、トンネル洪水吐案について比較検討を行い、技術的な実現性、経済性等の観点から現計画案(新設ゲート設置案)を採用している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 治宏)		
筑後川水系ダム群連携事業 九州地方整備局 (※1)	その他	429	945	459	2.1	<p>・平成に入ってからも概ね2年に1回の頻度で取水制限が実施されている。農業用水取水後に河川流量が極端に不足する傾向が見られ、特に取水が集中する代かき期の6月に、河川流量が極端に減少する状況が発生している。 ・ダム群連携事業後は、利水計画期間(S30～S39年)において瀬/下地点流量40m<sup>3</sup>/sが確保され、近年においても大洪水年を除いて、概ね確保可能となる。</p> <p>・平成に入ってからも概ね2年に1回の頻度で取水制限が実施されている。農業用水取水後に河川流量が極端に不足する傾向が見られ、特に取水が集中する代かき期の6月に、河川流量が極端に減少する状況が発生している。 ・ダム群連携事業後は、利水計画期間(S30～S39年)において瀬/下地点流量40m<sup>3</sup>/sが確保され、近年においても大洪水年を除いて、概ね確保可能となる。</p>	<p>筑後川水系ダム群連携事業のダム検証を実施。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・筑後川流域の関係自治体は、日田市や久留米市をはじめ18市12町1村からなり、平成17年現在で流域内人口は約111万人となっている。流域内人口は概ね増加傾向となっている。 ・現在、調査段階であり、平成28年度末時点(見込み)で進捗率は6%(事業費ベース)総事業費約429億円に対して)</p> <p>【検証対象ダム事業等の点検】 ・事業費及び工期の点検については、平成12年度の新規事業採択時評価に提示した総事業費及び工期について点検を行った結果、平成28年度以降を対象とした残事業費は、約403億円であることを確認し、これを今回の検証に用いた。また、建設事業着手から事業完了まで概ね6年程度を要する見込み。なお、建設事業着手までに、調査設計、関係機関との協議に最低3年程度を要すると見込んでいる。</p> <p>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性の視点 【目的別の検討】 ・流水の正常な機能の維持 ・河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、複数の流水の正常な機能の維持対策案から4案を抽出し、6つの評価軸について評価した。</p> <p>【検証対象ダムの総合的な評価】 ・目的別の検討を踏まえて、検証の対象とするダム事業に関する総合的な評価を実施した。 ・流水の正常な機能の維持について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案は「ダム群連携案」である。 ・筑後川水系ダム群連携は流水の正常な機能の維持のみを目的とする準水施設であることから、目的別の総合評価結果を踏まえ、検証対象ダムの総合的な評価の結果として、最も有利な案は「ダム群連携案」である。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 治宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
城原川ダム建設事業 九州地方整備局 (※1)	その他	485	597	441	1.4	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、城原川流域では、想定死者数が避難率90%で1人、避難率40%で3人、避難率0%で6人、又、電力停止による影響人口約8,700人と想定されるが、事業実施により、被害が解消される。</p> <p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、城原川流域では、想定死者数が避難率90%で3人、避難率40%で9人、避難率0%で15人、又、電力停止による影響人口約15,200人と想定されるが、事業実施により、被害が解消される。</p>	<p>城原川ダム建設事業のダム検証を実施。</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・城原川流域の関係自治体は、佐賀市及び神埼市の2市からなり、平成22年現在で約27万人となっており、高度経済成長期から人口増加し、近年はほぼ横ばいとなっている。佐賀市及び神埼市は佐賀県内の主要都市であり、県内の社会、経済活動等に大きな役割を果たす重要な地域である。 ・現在、調査・調査・地元説明の事業段階にあり、平成28年度末時点(見込み)で、進捗率は約10%(事業費ベース総事業費約485億円に対して)</p> <p>【検証対象ダム事業等の点検】 ・事業費及び工期の点検については、平成15年度の事業評価で用いた総事業費について最新のデータ等で点検を行った結果、平成29年度以降を対象とした総事業費は、約439億円であることを確認し、これを今回の検証に用いた。また、完成までの工期については、建設事業着手からダム事業が完了するまで約13年が必要であることを確認した。また、堆砂計画、過去の洪水実績など計画の前提となっているデータ等を点検した。</p> <p>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性の視点 ・城原川ダムは、筑後川水系河川整備計画において、洪水対策に必要な施設として位置づけているが、不特定容量の確保の必要性については、調査・検討することとしている。このことから城原川における水利用については、従前より様々な検討がなされてきたところであるが、関係行政機関からなる「城原川の整備と水利用に関する検討会」において、治川の取水施設の改善や水路の再編等による水利用の合理化を図ることで、城原川の水に不足は生じないことを確認できた。城原川ダムにおける「不特定容量の確保の必要性」はないと判断している。よって、城原川ダムは、洪水調節のみを目的とした流水型ダムとして検証を行った。</p> <p>「洪水調節」 ・河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、河川を中心とした対策に加えて流域を中心とした対策を含めて7案の治水対策案を抽出し、7つの評価軸について評価した。</p> <p>【検証対象ダムの総合的な評価】 ①目的別の検討 ・城原川ダムは、洪水対策に必要な施設として位置づけているが、不特定容量の確保の必要性については、調査・検討することとしている。このことから城原川における水利用については、従前より様々な検討がなされてきたところであるが、関係行政機関からなる「城原川の整備と水利用に関する検討会」において、治川の取水施設の改善や水路の再編等による水利用の合理化を図ることで、城原川の水に不足は生じないことを確認できた。城原川ダムにおける「不特定容量の確保の必要性」はないと判断している。よって、城原川ダムは、洪水調節のみを目的とした流水型ダムとして検証を行った。</p> <p>②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案等の可能性の視点 ・城原川ダムは、筑後川水系河川整備計画において、洪水対策に必要な施設として位置づけているが、不特定容量の確保の必要性については、調査・検討することとしている。このことから城原川における水利用については、従前より様々な検討がなされてきたところであるが、関係行政機関からなる「城原川の整備と水利用に関する検討会」において、治川の取水施設の改善や水路の再編等による水利用の合理化を図ることで、城原川の水に不足は生じないことを確認できた。城原川ダムにおける「不特定容量の確保の必要性」はないと判断している。よって、城原川ダムは、洪水調節のみを目的とした流水型ダムとして検証を行った。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後の設計や施工段階で新技術の積極的な活用や、本明川ダム建設事業費等監理委員会より意見を伺いながら、コスト縮減に努める。 ・平成25年度に実施した本明川ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領項目」に基づき今回変更計画案(本明川ダム案)と今回変更計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、今回変更計画案(本明川ダム案)が最も有利と評価している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		
本明川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	500	653	523	1.2	<p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口は約10,400人、浸水により被災する事業所の従業員数は約7,500人、最大孤立者数は約5,000人、通信停止の影響人口は約6,800人が軽減される。</p> <p>・計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口は約1,800人、浸水により被災する事業所の従業員数は約900人、最大孤立者数は約1,700人、通信停止の影響人口は約3,200人が軽減される。</p>	<p>・河川整備計画の変更(平成28年3月)を行った場合には、再評価の手続きが行われたものとして位置づけられるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定はん区区域内人口は、ほぼ横ばいである。 ・本明川中流部の諫早市街地では、宅地、小学校、道路の開発が進み、資産は増加傾向にある。今後も九州新幹線の開通により、諫早駅周辺の開発が進むと見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本明川ダム建設事業は平成2年に実施計画調査に着手し、現在は、本体の着工に向け、用地調査、地質調査、環境調査等を実施している。 ・平成28年3月までに、事業費約88億円を投資、進捗率約16%(事業費ベース) ・今後ダム本体工事に着手し、平成26年度に完了する見込みである。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・今後の設計や施工段階で新技術の積極的な活用や、本明川ダム建設事業費等監理委員会より意見を伺いながら、コスト縮減に努める。 ・平成25年度に実施した本明川ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領項目」に基づき今回変更計画案(本明川ダム案)と今回変更計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、今回変更計画案(本明川ダム案)が最も有利と評価している。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
鶴田ダム再開発事業 九州地方整備局 (※1)	再々評価	711	845 (※2)	【内訳】(※2) 被害防止便益:824億円 減存備蓄:21億円 【主な根拠】(※2) 年平均浸水軽減戸数:137戸 年平均浸水軽減面積:30.5ha	734 (※2)	【内訳】(※2) 建設費 701億円 維持管理費 33億円	1.2 (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口の推移においては、大きな変化はない。</li> <li>・薩摩川内市では、JR九州新幹線や国道3号等の基幹交通施設に加え、南九州西回り自動車道も完成し、交通の要衝となっている。</li> <li>・河川事業においては市街部改修事業(引堤事業)を薩摩川内市の土地区画整理事業等と連携実施しており、これにより治水安全度の向上が図られ、新しい市街地が形成されている。</li> <li>・河川改修および鶴田ダム再開発事業の促進に向けて鹿児島県知事を会長とする「川内川改修促進期成会」、薩摩川内市長を会長とする「川内川下流改修促進期成会」より事業促進に向けて要望がなされている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、増設減勢工打設、付替発電管が完了し、既設減勢工改修工事に着手。平成28年度より治水効果発現。</li> <li>・平成29年3月末(見込み)までに事業費約657億円を投資。進捗率約92%(事業費ベース)</li> <li>・今後は既設減勢工の改造及び右岸法面対策工等を速やかに実施し、平成29年度の事業完成を目指す。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴田ダム再開発事業では、これまで新技術を活用するなどのコスト削減を図り、ダム事業を進めている。今後着手予定の工事においても、引き続き更なるコスト削減を図っていく。</li> <li>・既設減勢工改造の新設マット部において、岩着部を含めRCD工法の検討を行い、施工合理化及び単位セメント量を低減し、コスト削減を図る。</li> <li>・前回事業再評価時に代替案の比較検討を行い、鶴田ダム再開発事業の妥当性を確認している。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

※1 本資料については、検討主体から国土交通大臣に報告された、ダム事業の検証に係る「検討結果の報告書」等に基づき作成している。

※2 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

※3 (ダム検証で設定した諸元)

丹生ダムA案:ロックフィルダム 堤高118m 堤頂長391m 総貯水容量 約84,500千m<sup>3</sup> 有効貯水容量約77,500千m<sup>3</sup>

丹生ダムB案:重力式コンクリートダム 堤高89m 堤頂長300m 総貯水容量 約36,700千m<sup>3</sup> 有効貯水容量約36,000千m<sup>3</sup>

該当基準

一定期間未着工:事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階:準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【砂防事業等】  
 (砂防事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								費用の内訳
樽前山直轄火山砂防事業 北海道開発局	再々評価	568	2,871	【内訳】 被害防止便益:2,871億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:4,924ha 世帯数:15,745世帯 事業所:1,244施設 主要交通機関:JR室蘭本線、道央自動車 道、国道36号	743	【内訳】 建設費 743億円	3.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>樽前山南麓には、苫小牧市街中心部が位置し年々宅地が増加し開発が進んでおり、病院や特別養護老人施設などの要配慮者利用施設も多く立地している。また、JR室蘭本線、道央自動車道、国道36号などの重要交通網や製紙工場などの重要産業が集積しているとともに、樽前山周辺は、支笏洞爺国立公園に指定されており、毎年多くの観光客が訪れる地域であることから、火山噴火による被害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>樽前山は、気象庁の常時観測火山に指定されており、現在も噴煙活動がやや活発化しているため、いつ噴火してもおかしくはない火山である。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 ・樽前山は、山麓に北海道の中核都市の苫小牧市が存在し、苫小牧港・苫小牧臨海工業地帯やJR室蘭本線・道央自動車道・国道36号などの物流拠点や重要交通網が集中している。また、樽前山周辺は、支笏洞爺国立公園に指定されており毎年多くの観光客が訪れる地域であることから、火山噴火による被害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きいと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・セル堰堤の土砂の投入を従来のクラムシェルによる投入からダンプトラック搬入とすることにより、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)
最上川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	814	1,528 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,517億円 残存価値:11億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:11,474ha 世帯数:20,576世帯 主要交通機関:山形自動車道、国道7号、 JR陸羽西線 等	542 (※1)	【内訳】 建設費 533億円 維持管理費 9.7億円	2.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本流域は上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には山形県の社会経済活動を担う重要交通網(山形自動車道、国道7号、JR陸羽西線など)および酒田市街地が位置し、土砂・洪水氾濫が生じた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>本流域は火山噴出物からなる脆弱な地質であり、流域には崩壊地や地すべり地が多数存在するなど古くから土砂生産が活発であることから、流域内では土砂災害が繰り返し発生している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 ・本流域は荒廃地など上流からの土砂流出により、河道内に土砂が堆積し、河床が上昇することにより、洪水時には、山形県の社会経済情勢を担う重要交通網である山形自動車道、国道7号、JR陸羽西線などや、最上川沿川の主要市街地である酒田市、寒河江市などに甚大な被害が発生する。また、土石流危険渓流の氾濫区域内にある人家、公共施設、道路等で土石流被害が生じる。このため、洪水・土砂氾濫被害を防止・軽減するための砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生材を使用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減による本体工事のコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
浅間山直轄火山砂防事業 関東地方整備局	長期間継続中	250	711	224	3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>浅間山周辺には、上信越自動車道、国道18号や北陸新幹線等の重要公共施設が存在する。</li> <li>近年では2004年、2008年、2009年、2015年に噴火が発生しており、また1973年には火砕流に伴う融雪型火山泥流が発生している。</li> <li>浅間山は中規模噴火がいつ発生してもおかしなほど非常に活動が活発であり、積雪期の火砕流による融雪型火山泥流や、噴火後の土石流が生じた場合、広範囲に及び社会経済的な影響が懸念される。</li> <li>また、周辺には軽井沢等の著名な観光地が広がっており、噴火すると直接的な被害を与えるおそれがある。</li> <li>計画規模の融雪型火山泥流および噴火後の土石流が発生した場合、事業実施により浅間山流域で最大孤立者数は約1,550人から約80人に、電力の停止による影響人口は約1,460人から約100人に低減される。</li> <li>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>浅間山は、群馬県と長野県の県境に位置する火山で、北側の溪流は吾妻川(利根川水系)に、南側の溪流は千曲川(信濃川水系)に流下する。</li> <li>中規模噴火が20年に一度程度発生しており国内の火山の中でも極めて活発な火山であり、明治以降約4,900回以上も噴火し、ここ約10年間で平成16(2004)年、平成20(2008)年、平成21(2009)年、平成27(2015)年に噴火している。</li> <li>明治34(1901)年に降7回の火砕流に伴う噴火が発生しており、積雪期(11月~4月)に発生した噴火は5回で、そのうち融雪型火山泥流が発生した噴火は4回記録されている。</li> <li>浅間山山麓には、国道18号や北陸新幹線、上越自動車道などの重要交通網が整備されており、定住人口は多く、また別荘地として利用されていることから、火山噴火に伴い土砂災害が発生した場合には住民・観光客の孤立化や、資産等の被害や物流への影響が及ぶことが想定されるため砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の開発や新工法の採用等の可能性を検討するとともに、現地発生材料を有効活用する等、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)		
利根川水系直轄砂防事業 (利根川) 関東地方整備局	再々評価	1,590	1,134 (※1)	1,021 (※1)	1.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本流域は、草津温泉や尾瀬といった豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原野菜の主要産地等、地元経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には高崎市や前橋市等の主要な都市が位置する。また、国道18号等の主要な道路やJRなど地域の生活や観光に不可欠な重要交通網が通っている。土砂災害や土砂流出による洪水氾濫等によって、交通網の寸断、住民・観光客の孤立化、電力停止等、大きな被害を受けた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>本流域は、火山噴出物や断層、破砕帯等による脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発しており土砂流出による被害も多数発生している。</li> <li>計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により、吾妻川・片品川・鳥川・神流川流域で電力の停止による影響人口は約8,978人から約7,045人に軽減されると想定される。</li> <li>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>利根川は国内最大の流域面積を有し、国土の基幹をなす交通施設の要衝となっているとともに、下流域には人口や資産が集中し、首都圏さらには日本の政治・経済・文化を支える重要な河川となっている。</li> <li>利根川上流域である吾妻川、片品川、鳥川流域は、浅間山、草津白根山、日光白根山等の活火山も多く、流域の広い部分が火山噴出物に覆われているほか、神流川では断層が多く破砕が進んでおり、荒廃している。</li> <li>昭和10年鳥川災害や昭和22年カスリーン台風などによる災害により、山地から多量の土砂が利根川本川まで流出し、土砂・洪水氾濫被害が発生している。</li> <li>また、流域内には国内外から観光客が訪れる尾瀬や草津温泉等の日本屈指の観光地があることから、土砂災害が発生した場合には地域の経済活動に大きな影響が及ぶことが想定されるため砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の開発や新工法の採用等の可能性を検討するとともに、現地発生材料を有効活用する等、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
富士川水系直轄砂防事業 関東地方整備局	再々評価	1,448	1,144 (※1)	【内訳】 被害防止便益: 1,129億円 残存価値: 15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積: 46.94km <sup>2</sup> 世帯数: 38,179世帯 主要交通機関: 国道20号、県道南アルプ ス公園線 等	947 (※1)	【内訳】 建設費 935億円 維持管理費 11億円	1.2 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域は、南アルプスに係る観光産業や良質な地下水を利用した食品・飲料水工場、地形や豊富な水量を利用した水力発電施設等が多数立地し、下流部には地域社会・経済の中心である甲府盆地が位置する。また、国道20号等の重要交通網のほか、地域社会に欠かせない主要道路が整備されている。土砂災害や土砂流出による洪水氾濫等によって、交通網の寸断、住民・観光客の孤立化、電力停止等、大きな被害を受けた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・流域内には、糸魚川-静岡構造線が縦断し、断層による脆弱な地質に加えて、急流河川であることから土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発して、昭和34年や57年など、過去に甚大な土砂災害が多数発生している。</li> <li>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により、富士川流域で電力の停止による影響人口は約4,073人から約3,306人に軽減されると想定される。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・富士川は鋸岳(2,685m)を源流とし、土砂生産量の多い大武川、御勲使川等を含ませ、甲府盆地を貫流し、途中笛吹川が合流する。その後、約56kmの山間渓谷部を抜け、途中早川を含ませ、再び扇状地形の富士平野を貫流し駿河湾に注いでいる。</li> <li>・また、糸魚川-静岡構造線が縦断し、基岩には亀裂が多く、風化作用を受けており、極めて脆い地質のため、土砂の生産・流出が活発な地域となっている。</li> <li>・富士川は、平均河床勾配は約1/240と典型的な急流河川で、その流域は古来より幾多の災害に見舞われてきた歴史があり、昭和34年など過去に甚大な土砂災害が多数発生している。</li> <li>・富士川流域は、国道20号などの重要幹線を有するとともに、土砂流出による土砂・洪水氾濫により、山梨県の文化・経済の中心である甲府盆地等では、甚大な被害が想定される。</li> <li>・また、早川渓谷内の唯一の幹線道路である県道南アルプス公園線は、被災すると地元住民や観光客の孤立化が生じるため砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の開発や新工法の採用等の可能性を検討するとともに、現地発生材料を有効活用する等、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)
信濃川上流水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	473	654 (※1)	【内訳】 被害防止便益: 644億円 残存価値: 11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積: 6,496ha 世帯数: 9,687世帯 主要交通網: 国道158号、国道147号 等	387 (※1)	【内訳】 建設費 374億円 維持管理費 14億円	1.7 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信濃川上流水系は、土石流による直接的な被害のほか、洪水時の大量の土砂流出による河床上昇が起因と想定される洪水氾濫被害が多数発生しており、流域内には松本市、大町市等の市街地が発展しているほか、集落、国道158号等の重要交通網、観光施設等が整備されている。</li> <li>・本流域は、急峻な地形、脆弱な地質条件から荒廃が著しく、土砂生産が活発であり、多雨・多雷といった気象条件から土砂災害が発生しやすい。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・梓川上流域の上高地(特別名勝特別天然記念物)は、年間約130万人もの観光客や登山客が訪れる日本でも屈指の観光地(平成28年8月には「山の日」記念全国大会)上高地が開催)であり、梓川沿いに交通の拠点となるバスターミナル(沢渡ナショナルパークゲート)が存在するほか、高瀬川支川笹川流域には、世界的山岳観光地である立山黒部アルペンルートの長野県側からの玄関口である扇形駅があり、多くの観光客が利用している。</li> <li>・流域内の人命、財産を土砂災害から防御し、地域発展の基盤となる砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・掘削残土の有効活用としての砂防ソイルセメント工法を使用することにより本体工事のコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
信濃川下流水系直轄砂防 事業 北陸地方整備局	再々評価	1,411	1,460 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,437億円 残存価値:23億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:5,030ha 世帯数:7,277世帯 主要交通網:関越自動車道、国道17号、 上越新幹線、JR上越線 等	1,014 (※1)	【内訳】 建設費 1,003億円 維持管理費 11億円	1.4 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>信濃川下流水系は、豊かな自然環境(自然景観)、温泉、スキー場などの観光資源に恵まれ、都市域からのアクセスも良いことから、多くの観光客が訪れる国内でも有数の観光圏を形成し、古くから関東地方と日本海側をつなぐ交通・物流の要所となっており、重要な交通網が集中している。</li> <li>流域内には湯沢町などの市街地や観光拠点、さらに国道17号、関越自動車道、JR上越線などの重要交通網があり、甚大な被害が懸念される。</li> <li>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>掘削残土の有効活用としての砂防ソイルセメント工法や、地盤改良新技術のパワーブレンダー工法を使用することにより本体工事のコスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	
姫川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	646	1,200 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,185億円 残存価値:15億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:1,581ha 世帯数:1,564世帯 主要交通網:国道148号、JR大糸線 等	563 (※1)	【内訳】 建設費 531億円 維持管理費 32億円	2.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>姫川流域は、観光資源に恵まれ、中下流域にかけて自然と文化に富む糸魚川ジオパークが広がっている。また上流域は四季を通じて豊かな自然を楽しめるリゾート地であり、有名なスキー場も多くある。</li> <li>流域内には、地域の重要交通網である国道148号やJR大糸線があり、昭和初期より砂防事業に取り組み、砂防堰堤等が整備されてきたが、平成7年豪雨災害では、集落や重要交通網に多大な被害が発生しているため砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>新粗石コンクリート工法、掘削残土の低減、摩耗対策の省力化などにより本体工事のコスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
手取川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	417	921 (※1)	【内訳】 被害防止便益:914億円 残存価値:7.1億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:13,050ha 世帯数:67,891世帯 主要交通網:国道8号、国道157号、国道 305号、JR北陸本線、北陸鉄道石川線 等	282 (※1)	【内訳】 建設費 282億円 維持管理費 0.22億円	3.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>手取川流域の一部は、白山国立公園に指定され、特別天然記念物「岩間噴泉塔群」や白山スーパー林道、キャンプ場、温泉施設や登山などのほか、流域全体が「白山手取川ジオパーク」として日本ジオパークの認定を受け、多くの観光客が訪れる拠点となっている。</li> <li>下流域は、石川県第2の人口をもつ白山市を含む資産が集中する石川県の中心部であり、重要交通網への甚大な影響も懸念されるため砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>新粗石コンクリート工法、掘削残土の低減、摩耗対策の省力化などにより工事のコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	
黒部川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	124	114 (※1)	【内訳】 被害防止便益:113億円 残存価値:1.2億円  【主な根拠】 温泉施設:3箇所 発電施設:4箇所 主要交通網:黒部峡谷鉄道 等	93 (※1)	【内訳】 建設費 93億円 維持管理費 0.36億円	1.2 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>黒部川流域は、年間降水量が多く、早くから水力発電の宝庫として注目されてきた。その豊かな水量を利用して、現在は流域内に21箇所の水力発電施設が整備されている。これらの施設から得られる電力は、関西都市圏の産業・生活を支えている。</li> <li>流域内には、峡谷地形を呈す雄大な自然、宇奈月温泉や黒部温泉等の温泉施設、黒部峡谷鉄道のトロッコ電車などを求めて約68万人の観光客が黒部峡谷鉄道を利用している。平成27年3月に開通した北陸新幹線の効果で、黒部峡谷鉄道の利用者は約20%増加し、年間約80万人の来訪となった。また、黒部峡谷は立山黒部地域の観光拠点であり、立山黒部アルペンルートを訪れる観光客は年間約90万人の入込数を誇る。</li> <li>黒部川流域における事業者と観光客の人命、財産を土砂災害から防御し、地域発展の基盤となる砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>大型建設機械の共用及びコンクリート製造プラント設備によりコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
天竜川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	1,587	1,924 (※1)	【内訳】 被害防止便益: 1,919億円 残存価値: 5.4億円	1,042 (※1)	【内訳】 建設費 986億円 維持管理費 56億円	1.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している伊那市・駒ヶ根市・飯田市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、伊那市・駒ヶ根市・飯田市等の被害にとどまらず、長野県南部地方全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地で発生する巨石等の利用によりコスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul> <p>・本流域は上流域に集落が分布し、下流域には長野県伊那地域の行政・経済の中心的存在である飯田市や駒ヶ根市街地等が位置する。また、中央自動車道、国道152号、JR飯田線等の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は中央構造線がはしり中央アルプスと南アルプスの険しい地形と脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や飯田市街地や駒ヶ根市街地等での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	
越美山系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	611	1,900 (※1)	【内訳】 被害防止便益: 1,893億円 残存価値: 6.8億円	433 (※1)	【内訳】 建設費 406億円 維持管理費 27億円	4.4 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している本巣市・揖斐川町市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、本巣市・揖斐川町の被害にとどまらず、下流域の三重県・岐阜県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減等により、コスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul> <p>・本流域の上流域には観光資源や国指定重要無形文化財があり、下流域には本巣市、揖斐川町の市街地が位置する。また、国道21号、国道157号、国道303号やJR東海道本線等の重要交通網や幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、濃尾断層帯をはじめ多数の断層がはしり、脆弱で地殻変動が激しい地質という地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
狩野川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	233	1,139 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,138億円 残存価値:0.98億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:21.76km2 世帯数:11,794世帯 主要交通機関:国道136号、国道414号、 県道12号、県道19号、県道59号、伊豆箱 根鉄道駿豆線 等	159 (※1)	【内訳】 建設費 150億円 維持管理費 10億円	7.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域の上流部には景勝地や温泉施設があり、下流部には伊豆市・伊豆の国市街地が位置する。また、国道136号、国道414号等の幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・本流域は、急峻な地形と火山岩や火山堆積物で構成された脆弱な地質により崩壊の危険性が高い地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が繰り返し発生している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している伊豆市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、伊豆市等の被害にとどまらず、伊豆半島全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地で発生する巨石等の利用によりコスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)
九頭竜川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	44	61 (※1)	【内訳】 被害防止便益:60億円 残存価値:1.1億円  【主な根拠】 重要公共施設:3施設 国道:157号 等	38 (※1)	【内訳】 建設費 38億円 維持管理費 0.54億円	1.6 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域は緊急輸送路である国道157号及び発電所等の重要公共施設が存在する。また、福井県と岐阜県を結ぶ重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・昭和40年、平成16年の豪雨災害により大きな被害が発生しており、昭和40年の奥越豪雨では、総戸数272戸の内194戸が被災している。また、平成16年の福井豪雨では、多数の公共施設が被災している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年の福井豪雨では土石流により国道・公園・発電所等の公共施設が被災し、さらに、国道157号の長期的な交通途絶が発生した。また、笹生川ダムは堆砂の進行が著しく計画堆砂容量に迫っている。そのため、砂防設備の整備が必要</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現地発生材の利用や仮設工事費の削減などにより、コスト削減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
六甲山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	2,392	5,264 (※1)	【内訳】 被害防止便益:5,252億円 残存価値:12億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:2,829ha 世帯数:131,624世帯 重要公共施設:137施設 重要交通機関:国道2号、国道43号、JR神 戸線、阪急電鉄 等	1,237 (※1)	【内訳】 建設費 1,188億円 維持管理費 49億円	4.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>六甲山系は神戸市、芦屋市、西宮市の大都市を保全対象にもち、山と海に挟まれた狭い地域に国道2号、43号、JR神戸線、阪急電鉄、阪神電鉄等の重要交通網が密集し、土砂氾濫により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>昭和13年、昭和36年、昭和42年に豪雨災害による土砂災害が、平成7年に兵庫県南部地震による土砂災害が発生している。</li> <li>神戸市を中心に都市域が山麓に拡大し、新たな危険箇所が増加など災害に対する潜在的な危険性が増加している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している神戸市、芦屋市、西宮市等市街地の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、事業区域内の被害にとどまらず、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>現地発生材の利用や既存施設の改築・改良や除石管理型施設としての機能向上により、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)
広島西部山系直轄砂防事業 中国地方整備局	再々評価	900	5,758	【内訳】 被害防止便益:5,736億円 残存価値:22億円  【主な根拠】 人家:約7,000戸 事業所:約500施設 公共施設:約40施設 重要交通網:JR山陽新幹線、JR山陽線、 国道2号、山陽自動車道、広島岩国道路、 中国自動車道 等	962	【内訳】 建設費 942億円 維持管理費 20億円	6.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>広島西部山系は、人口・資産・公共施設等が集中し、山陽自動車道・新幹線等の近畿と九州を結ぶ重要交通網が横断する社会経済的に重要な地域であるが、昭和20年の枕崎台風や昭和26年のルース台風による災害、平成11年6月29日、平成26年8月20日の土砂災害など、繰り返し大規模な土砂災害が発生している。</li> <li>この地域では、土石流の氾濫が予想される区域に重要な多くの保全対象が分布しているが、土石流による被害は広範囲かつ甚大になる可能性が高いことから集中的に土石流対策を推進する必要がある。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>都市化に伴い宅地開発が山麓斜面に進展しており、土石流による土砂災害が発生する危険性のある渓流が非常に多く集中していることから砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>ソイルセメントの活用や他事業工事への現地発生土砂の流用等でコスト縮減による事業の効率化を図っている。今後も小規模渓流対応型施設の採用等の新技術を積極的に取り入れ、さらなるコスト縮減に取り組む。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
吉野川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	879	644 (※1)	【内訳】 被害防止便益:616億円 残存価値:28億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:12,901ha 世帯数:51,703世帯 事業所:6,337施設 主要交通機関:国道11号、国道192号、JR 高德線、JR徳島線 等	577 (※1)	【内訳】 建設費 559億円 維持管理費 18億円	1.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・吉野川の中・上流域は地形・地質的に崩壊しやすく、洪水時には、上流域から土砂が一気に流下すると河川氾濫により、人口、資産、重要交通網が集中している徳島平野では甚大な被害が発生する。この場合、徳島県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土の有効活用(砂防ソイルセメント工法)等によりコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)	
雲仙直轄砂防事業(水無川上流) 九州地方整備局	再々評価	820	1,447	【内訳】 被害防止便益:1,447億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:8.39km <sup>2</sup> 世帯数:1,793世帯 事業所:453施設 重要公共施設:64施設 重要交通網:国道251号、国道57号、広域農道 等	1,388	【内訳】 建設費 1,388億円	1.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・水無川上流には平成噴火による大量の不安定土砂が堆積しており、これらの流出による土石流が現在でも発生している。さらに、流域上流の溶岩ドームが崩壊した場合、さらに土石流流出が激しくなることが考えられる。また、本事業の早期完成を求める地域の声は強く、地元自治体から積極的な事業推進要望がなされていることから、砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂防ソイルセメント工法(現地発生土砂とセメントを混合し、敷均し・転圧により構造物を構築する工法)を採用することにより、掘削土砂の処分にかかる費用や工期短縮によるコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	1,268	5,393	2,813	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土石流氾濫範囲に桜島地域の人家・事業所・公共施設・重要交通網が分布し、土石流が発生した場合、甚大な被害が発生する。</li> <li>・近年、桜島の噴火回数が増大している。噴火は主に昭和火口より発生し、火山灰や不安定土砂が昭和火口周辺や桜島源頭部に堆積している。噴火回数の増加に伴い、土石流の発生回数も増加している。また、山頂部周辺に火山灰や不安定な土砂堆積が進み、今後のガリー侵食の発達により、大規模な土石流発生の危険性が高まっている。</li> <li>・計画規模1/100の土石流が発生した場合、事業実施により、災害時要配慮者数は約332人から約0人に、社会福祉施設等利用者は約63人から約0人に、入院患者数は約55人から約0人に、解消される。</li> <li>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・桜島源頭部には大量の不安定土砂が堆積し、大規模な土石流発生の危険性が高まっている。また、本事業の予算の確保や事業の継続実施を求める声は強く、地元自治体から積極的な事業推進要望がなされているところであり、砂防設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・砂防ソイルセメント工法(インセム工法)の採用や残存型枠を採用することにより、掘削土砂の処分にかかる費用や工期短縮によるコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井一之)		



(地すべり対策事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進 捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
月山地区直轄地すべり対策 事業 東北地方整備局	再々評価	246	399 (※1)	209 (※1)	1.9 (※1)	<p>・月山地区地すべりは、集落や温泉等の観光施設が存在するとともに、重要交通網である国道112号や自動車専用道が位置しており、地すべりが活動した場合、地域に与える影響は大きい。また下流には寒河江ダム、月山ダムが位置しているため、天然ダム及び湛水地が形成され、これが決壊すると貯水地内に土砂が流入し、ダムの治水・利水機能に大きな影響を及ぼす可能性がある。</p> <p>・本地域は豪雪地帯であるため、融雪期には地下水位が上昇することにより地すべりが度々活動し、重要交通網が被災するなどの被害が繰り返されている。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・地すべりが活動すると地すべり地内の人家の倒壊、重要交通網の寸断が生じる。さらに天然ダムが形成され、これが決壊した場合、下流の貯水ダムに大量の土砂が流入し、ダムの治水・利水機能が阻害されるため、その被害は当該地域にとどまらず、より広域な社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり対策施設の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・集水井工の集水管に恒久集排水ボーリング保孔管を使用し、維持管理を考慮したコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)	
滝坂地区直轄地すべり対策 事業 北陸地方整備局	再々評価	230	5,473 (※1)	393 (※1)	13.9 (※1)	<p>・滝坂地すべりの大きさは、北約2.1km、東西約1.3km、地すべり層厚最大約140mで、推定地すべり移動土体量は約4,800万m<sup>3</sup>であり日本最大級。</p> <p>・滝坂地すべりの末端となる阿賀川には「鏡子の口」と呼ばれる狭窄部があり、増水時に著しく河川水位が上昇して地すべり活動が活発化し、上下流に甚大な被害が発生することが想定される。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・想定被害範囲の中に掛かるJR磐越西線は、週末には蒸気機関車が走行し多くの観光客で賑わっているほか、福島県会津地方と新潟県を結ぶ国道49号や磐越自動車道、西会津町国民健康保険西会津診療所、上野尻発電所が存在する。また、阿賀川渓谷の中でも特に有名な景勝地として「鏡子の口」が存在する。</p> <p>・滝坂地すべりの活動が活発化した場合、移動した土塊が阿賀川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流に位置する福島県西会津町、喜多方市、会津坂下町、湯川村において甚大な浸水被害が発生し、河道閉塞部が越流決壊することにより下流に位置する新潟県阿賀町において甚大な土砂災害が発生することが想定されることから、地すべり活動を抑制し、阿賀川への土塊の移動を防止する必要があるため地すべり防止施設の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・排水ボーリング工に新技術の大口径鋼管を採用し、排水トンネルの覆工については曲線区間にスライドセントルを使用することにより本体工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進 捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
由比地区直轄地すべり対策 事業 中部地方整備局	再々評価	301	1,466 (※1)	【内訳】 被害防止便益:1,466億円 残存価値:0.00億円  【主な根拠】 想定被災影響範囲:45ha 世帯数:2世帯 主要交通機関:国道1号、JR東海道本線、東名高速道路 等	289 (※1)	【内訳】 建設費 285億円 維持管理費 3.9億円	5.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区は日本の大動脈である国道1号、東名高速道路、JR東海道本線の重要交通網が分布し、地すべり災害により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・本地区は糸魚川-静岡構造線の東側に位置し、サツ峠付近には小規模な複数の断層が分布している。また、東海地震の地震防災協会対策区域に含まれていることから、地すべりや斜面崩壊などの土砂災害が繰り返し発生している。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時に、地すべりが発生した場合、重要交通網が著しく集中している由比地区に甚大な被害が発生する。この場合、静岡市の被害にとどまらず、日本全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり防止設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)
亀の瀬地区直轄地すべり対 策事業 近畿地方整備局	その他 (社会経済情 勢の急激な 変化、技術革 新等により再 評価の実施 の必要が生 じた事業)	945	93,657	【内訳】 被害防止便益:93,656億円 残存価値:1.1億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:約5,400ha 想定湛水面積:約600ha 世帯数:約18万世帯 主要交通機関:国道25号、JR関西本線	3,023	【内訳】 建設費 3,018億円 維持管理費 5.5億円	31.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・亀の瀬地すべりは大阪府と奈良県の府県境で生駒山地と金剛山地に挟まれた渓谷に位置し、一級河川大和川中流部の右岸斜面である。対岸には国道25号とJR関西本線が走り交通の要衝となっている。</li> <li>・地すべりを起因とする河道閉塞により洪水・氾濫被害が発生した場合、洪水区域内の想定死者数2,282人、最大孤立者数442,714人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。</li> <li>・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・亀の瀬地区直轄地すべり対策事業は、地すべり地内にある家屋、耕地、国道25号、JR関西本線等の地すべりによる直接的な被害の防止や地すべりを起因とする河道閉塞による洪水・氾濫被害の防止のため昭和37年度より事業に着手。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>・本体ブロックの一部である稲葉山地区において局所的な変位が認められ、追加調査等の評価の結果、急激な地すべり変動に移行する可能性は現在のところ低いが、今後も累積変動の継続が想定されるため地すべり対策が必要。</li> <li>・今後は稲葉山地区において排土工及び鋼管杭工を実施するとともに、亀の瀬地すべり全体の挙動についてモニタリングを継続していく予定。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで452箇所に観測機器を設置し、モニタリングを実施してきたが、ブロック境やブロックを代表する箇所を選定し、観測機器の統廃合を実施。また、今後実施する稲葉山地区の対策では、発生土の再利用や鋼管杭等における新技術・新工法の採用により、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 今井 一之)

※1: 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

該当基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【海岸事業】  
【直轄事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
仙台湾南部海岸直轄海岸 保全施設整備事業 東北地方整備局	再々評価	520	487	403	1.2 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・粘り強い構造の海岸堤防(緑の防潮堤)とすることで、「施設計画規模」の津波(数十年～百数十年の頻度で発生している津波)を超える津波が発生し、海水が堤防を越流した場合でも、施設が破壊、倒壊するまでの時間を少しでも長く、施設が完全に流失した状態である全壊に至る可能性を少しでも減らす効果が期待される。</li> <li>・東日本大震災時(最大クラス)の津波発生時における被害軽減効果について、粘り強い構造の海岸堤防(緑の防潮堤)の実施により浸水区域内人口(約13,100人)は約1割減、想定被害者数(約2,000人)は約2割減となることが想定される。</li> <li>・沿岸域では貴重な動植物が東日本震災後においても確認されており、今後これら貴重種に配慮して工事を実施していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 【岩沼海岸(蒲崎工区)】 ・浸水想定区域内の宅地、畑は、市町復興計画に伴う集団移転や土地区画整理により多くが田へと変わる。また、嵩上げ道路(二線堤)により、浸水面積が減少。</li> <li>・再建家屋は、H25に比べ17戸減少、事業所については、自然エネルギーを活用した太陽光発電所の進出により4事業所が増加。</li> <li>【山元海岸(笠野・中浜工区)】 ・浸水想定区域内の宅地、田は市町復興計画に伴い多くが畑(町産のいちご栽培畑)へと変わる。また、嵩上げ道路(二線堤)により、浸水面積が減少。</li> <li>・山元町復興計画では、浸水想定区域内全域において畑への土地利用が計画されているため、再建家屋は、H25に比べ280戸減少、事業所も19事業所が減少と大きな変更となっている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成12年(工事着手年)に事業着手し、平成28年度末で約31% (事業費ベース)の進捗率となる予定である。</li> <li>・今後は、緊急整備区間のヘッドランドを早期に完成させることに努めるとともに、併せて養浜も実施して早急に砂浜の維持・再生を図る予定である。</li> <li>・今後も養浜の効果をモニタリングしつつ、汀線変化の状況等により、施設計画の見直しなど、投資の効率化を再検討して行く予定である。</li> <li>・平成25年度より新たに整備を進めている事業(粘り強い構造の海岸堤防(緑の防潮堤))は、植樹箇所内の樹木の成育状況をモニタリングし、データが蓄積され、適応性の分析評価がなされる段階で、学識者等専門家による検討の枠組みも考えていく予定である。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ヘッドランドの構造の見直し、洗掘防止マットを現場施工とし、使用するマットの数量を減らすことによりコスト縮減に取り組む。</li> <li>・ヘッドランド整備の代替案として、離岸堤、新型離岸堤、人工リーフ等が考えられる。等深線変化モデルによりこれらの工法のうち効果及び事業費、工期等を踏まえた最適な対策案として現計画(ヘッドランド+養浜)を策定している。</li> <li>・引き続き、新技術の導入や施工計画の見直し、代替案の検討により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 内藤 正彦)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	427	1,912	1,121	1.7	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石川海岸では、厳しい冬季風浪等により、著しい侵食が発生している。</li> <li>・過去より厳しい冬季風浪等により、数多くの堤防決壊等の災害を受けてきた。</li> <li>・小松・片山津工区では、海岸堤防などの施設被災が頻発している状況にあり、特に沖合施設が整備されていない箇所では現在もなお高波浪来襲時には越波が発生すると共に、越波による海岸堤防内部の空洞化による天端陥没等が発生している。</li> <li>・平成16年度より直轄事業に着手した片山津工区は、漁業が盛んなことや国定公園内に位置していることから、片山津海岸保全対策技術検討会にて環境・利用により配慮した保全対策を検討し、事業内容の一部を変更する。</li> <li>・小松工区は、近年は企業進出が進むなど、背後地は産業が盛んで地域経済や雇用を支えると共に、建材産業(間仕切り)全国トップクラスのシェアを占める企業も立地しており、高波浪による浸水被害の影響が危惧される。</li> <li>・背後地では市街地や産業が発展し、北陸自動車道を中心に道路網整備も進み、海岸保全の必要性は高い。</li> <li>・背後地の資産防護・土地利用を総合的に勘案して、侵食防止・浸水防止を図る必要がある。</li> <li>・事業実施にあたっては環境に配慮するとともに、地域と連携し整備を推進する。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸保全施設の整備率は事業費ベースで81%(平成28年度末)となる予定であり、侵食が進行し危険な箇所から順次整備進捗を図ってきている。</li> <li>・事業を進めるにあたっては、緊急性の高い区間より順次対策を進めることとし、平成16年度に直轄事業へ編入された小松・片山津工区における整備を重点的に実施していく。</li> <li>・事業の推進を地元から強く望まれており、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立体型ブロック構造の人工リーフは、従来型の平型ブロック構造の人工リーフと比較すると、同等以上の機能を有し、かつ断面形(天端幅)が小規模となることからコスト縮減を図っている。</li> <li>・引き続き、新技術の導入や施工計画の見直し、代替案の検討により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 内藤 正彦)			
			<p>【内訳】 侵食防護便益:26億円 浸水防護便益:1.877億円 残存価値:8.8億円</p> <p>【主な根拠】 侵食防護面積:65ha 浸水防護面積:677ha 浸水防護戸数:2,240戸</p>	<p>【内訳】 建設費 1,118億円 維持管理費 2.6億円</p>							

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業(※3) 東北地方整備局	再々評価	1,200	1,986	1,200	【内訳】 建設費：1,200億円	1.7 (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤の整備により、津波被害の影響を受ける人が減少し、身体的被害、精神的被害の軽減が図られる。</li> <li>・防波堤の整備により、航行船舶の定時性、安定性が確保され、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。</li> <li>・防波堤の整備による静穏性向上により、静穏水域の利用(海洋性レクリエーションの機会)が増加する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、浸水区域の縮小と被害の軽減を図る必要がある。</li> <li>また、沖合を航行する船舶の荒天時の海難事故を回避するため、安全に避泊できる水域を確保する必要がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新構造断面(半没水上部斜面ケーソン堤)を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図っている。</li> <li>・海上打継場を整備し、ケーソン製作期間を短縮することで、工期短縮、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 村岡 猛)	

※1 粘り強い構造の海岸堤防について、コンクリートによる粘り強い構造の海岸堤防の破堤時間の遅延を3分、緑の防潮堤(コンクリートの海岸堤防に盛土を行い、一体的に樹林を設置)の破堤時間の遅延を5分、避難率を80%とし、家屋被害額・人的被害額・公共土木施設等被害額の軽減を算定すると、事業全体の費用便益比は、B/C=1.3となる。

※2 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

※3 港湾整備事業(久慈港湾口地区防波堤整備事業)と一体的に評価

#### 該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【道路・街路事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
函館・江差自動車道 (一般国道228号) 茂辺地木古内道路 北海道開発局	再々評価	707	729	651	1.1 (※1)	<p>①主要都市間の利便性向上 ・函館市と江差町の所要時間が短縮され、渡島西部・檜山南部地域の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②物流の利便性向上 ・マクロやスルメの流通利便性が向上し、松前町「総合計画」の目標としている水産物のブランド化による漁業関係者の所得向上に貢献し、地域の生産性向上が期待される。</p> <p>・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、知内町から道内外に運ばれるニラの流通利便性が向上し、知内町「まちづくり総合計画」のニラ生産量増加に貢献。また、輸送時のトマトの荷傷み等が軽減され生産量増加と品質確保によるブランド力向上に貢献し、地域の生産性向上が期待される。</p> <p>③観光地への利便性向上 ・木古内町と函館市との所要時間短縮や利便性向上が図られ、広域観光の活性化を支援し、観光入込客数の目標達成に貢献する。</p> <p>④救急搬送の安定性向上 ・松前町から函館市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の迅速性・安定性向上が期待される。</p> <p>⑤道路交通の安全性向上 ・並行環道から当該道路への交通転換が見込まれ、隣接区間同様に道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑦日常生活の利便性向上 ・移動時間の短縮が図られ、販売地区の増加や販売時間の延長など、日常生活の利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,854 (t-CO2/年) の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、北斗市、木古内町を經由して江差町に至る延長約70kmの自動車専用道路である。 このうち茂辺地木古内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援を目的とした、北斗茂辺地インターチェンジから木古内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率62%（うち用地進捗率99%） ・平成31年度：北斗茂辺地IC～木古内IC（仮称）間 延長16.0km（2/4）開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネル掘削パターンの変更や不良土対策の見直し及び埋蔵文化財調査費の変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
深川・留萌自動車道 (一般国道233号) 幌糠留萌道路 北海道開発局	再々評価	522	659	526	1.3 (※1)	<p>①主要都市間の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>留萌市と旭川市間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</li> </ul> <p>②重要港湾の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>並行国道の渋滞箇所や信号交差点を回避することにより、速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、留萌港から上川方面等に運ばれる貨物の流通及び留萌港の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>③物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、留萌管内から運ばれる水産品の流通利便性向上が期待される。</li> <li>留萌管内から旭川市等へ運ばれる畜産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>④救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>留萌市の医療施設から第三次救急医療機関への搬送時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>留萌管内と道央圏を結ぶ広域観光ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥“音楽合宿のマチ”留萌市への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>楽器輸送時間が短く、揺れの少ない安定性の高いルートが確保され、“音楽合宿のマチ”留萌市への利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び安定性の高い運行ルートが確保され、都市間バス利用者の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑧CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車からのCO2排出量5,377(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>深川・留萌自動車道は、深川市を起点とし、秩父別町、沼田町、北竜町を経由して留萌市に至る延長約49kmの自動車専用道路である。</li> <li>このうち幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾留萌港への物流効率化等の支援を目的とした、留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジ(仮称)に至る延長13.0kmの事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成8年度</li> <li>事業進捗率78%(うち用地進捗率97%)</li> <li>平成31年度：留萌大和田IC～留萌IC(仮称)間 延長4.1km(2/4)開通予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル掘削バタンの変更、軟弱地盤対策工の見直し等による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
日高自動車道 (一般国道235号) 門別厚賀道路 北海道開発局	再々評価	959	1,164	963	1.2 (※1)	<p>①主要都市間の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</li> </ul> <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</li> </ul> <p>③拠点空港への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、浦河町や新ひだか町から新千歳空港への農産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>④物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、軽種馬の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤救急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥地域プロジェクト推進の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急搬送の安定性向上</li> <li>新ひだか町から苫小牧市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦日常生活の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、高齢者の日常生活の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑧観光地への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑨CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車からのCO2排出量1,925(t-CO2/年)の削減が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。</li> <li>このうち門別厚賀道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、日高富川インターチェンジから厚賀インターチェンジ(仮称)に至る延長20.0kmの事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成5年度</li> <li>事業進捗率64%(うち用地進捗率98%)</li> <li>平成29年度：日高門別IC～厚賀IC(仮称)間 延長14.2km(2/4)開通予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>法面復旧工の追加による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
日高自動車道 (一般国道235号) 厚賀静内道路 北海道開発局	再々評価	578	1,000	525	1.9	<p>①主要都市間の利便性向上 ・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港への利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、浦河町や新ひだか町から新千歳空港への農産品等の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、軽種馬の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・新ひだか町から苫小牧市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥地域プロジェクト推進の支援 ・速達性及び安定性の高いアクセスルートが確保され、交流人口の拡大や企業誘致等、地域プロジェクトの推進が支援される。</p> <p>⑦日常生活の利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、高齢者の日常生活の利便性向上が期待される。</p> <p>⑧観光地への利便性向上 ・日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量8,071(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚賀町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を經由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 このうち厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港への物流効率化等の支援を目的とした、厚賀インターチェンジ(仮称)から静内インターチェンジ(仮称)に至る延長16.2kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率15%(うち用地進捗率41%) 【コスト縮減等】 ・津波浸水予測区域の見直しによる計画ルートの変更。 引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
函館新外環状道路 (一般国道278号) 空港道路 北海道開発局	再々評価	639	1,037	565	1.8 (※1)	<p>①交通混雑の緩和 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通過する交通の転換が見込まれ、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港への利便性 ・速達性及び安定性の高いルートが確保され、北斗市から函館空港までの所要時間が短縮されるなど函館空港への利便性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ・ウニ加工品の品質低下防止や定時性の確保が見込まれ、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤函館空港への速達性及び安定性の高いルートが確保され農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥工業団地等の利便性向上 ・工業団地から函館空港などの主要交通拠点や主要都市へのアクセス向上が見込まれ、企業立地の促進と函館市の税収増加など、地域経済の活性化が期待される。</p> <p>⑦拠点開発プロジェクトの支援 ・道内や新幹線駅及び函館空港などの主要拠点からのアクセスが高まり、施設利用の利便性向上とともに、地域プロジェクトの円滑な推進及び運営を支援する。</p> <p>⑧観光地への利便性向上 ・産業道路に代わる円滑で安定性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、観光拠点への利便性向上が期待される。</p> <p>⑨救急搬送の安定性向上 ・七飯町から函館市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、救急搬送の迅速性・安定性向上が期待される。</p> <p>⑩CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,884(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・函館新外環状道路は、函館市栴檀町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和と交通安全の向上を目的とした函館インターチェンジから函館空港インターチェンジに至る延長10.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率49%(うち用地進捗率98%) ・平成32年度：函館IC～赤川IC間 延長2.4km(4/4)、赤川IC～函館空港IC間 延長7.6km(2/4) 開通予定 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
道央圏連絡道路 (一般国道337号) 泉郷道路 北海道開発局	再々評価	253	546	283	1.9	<p>①物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港地域と苫小牧港間の所要時間が短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②国際拠点港湾への利便性向上 ・並行する国道からの交通転換が見込まれ、交通事故の減少や所要時間短縮により、拠点港湾への流通利便性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港への利便性向上 ・道内出荷地と拠点空港を結ぶ速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、拠点空港への流通利便性向上が期待される。</p> <p>④観光産業への支援 ・旭川市からの所要時間が短縮されるなど、道北・オホーツク方面から新千歳空港への利便性向上が見込まれ、観光産業の支援が期待される。</p> <p>⑤企業立地の促進 ・新千歳空港周辺の利便性向上が見込まれ、更なる交通事業者等の企業立地の促進が期待される。</p> <p>⑥救急搬送の安定性向上 ・速度減少箇所の回避が可能となり、周辺地域から医療施設までの所要時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑦交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通が減少し、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑧道路交通の安全性向上 ・並行する国道を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,819 (t-CO2/年) の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。 このうち泉郷道路は、北海道縦断自動車道千歳東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした中央ランプから南長沼ランプに至る延長8.2kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率42% (うち用地進捗率100%) ・平成31年度：中央ランプ～南長沼ランプ間 延長8.2km (2/4) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・埋蔵文化財調査や軟弱地盤対策の見直し及び土工計画の変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂徳)		
道央圏連絡道路 (一般国道337号) 中樹林道路 北海道開発局	再々評価	204	389	194	2.0 (※1)	<p>①物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港地域と苫小牧港間の所要時間が短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②国際拠点港湾への利便性向上 ・並行する国道からの交通転換が見込まれ、交通事故の減少や所要時間の短縮により拠点港湾への流通利便性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港への利便性向上 ・道内出荷地と拠点空港を結ぶ速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、拠点空港への流通利便性向上が期待される。</p> <p>④観光産業への支援 ・旭川市からの所要時間が短縮されるなど、道北・オホーツク方面から新千歳空港への利便性向上が見込まれ、観光産業の支援が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・大型車の回避が可能となり、周辺地域から医療施設までの所要時間が短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通が減少し、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑦道路交通の安全性向上 ・並行する国道を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑧日常生活の利便性向上 ・南幌町から札幌市や江別市への所要時間が短縮されるなど、日常活動圏中心城市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑨冬期走行環境の安全性向上 ・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</p> <p>⑩CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,993 (t-CO2/年) の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。 このうち中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌ランプから江別市江別太に至る延長7.3kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率22% (うち用地進捗率90%)</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂徳)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局	再々評価	498	768	713	【内訳】 事業費 : 679億円 維持管理費 : 34億円	1.1	<p>①交通混雑の緩和 ・釧路市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、更なる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③地点空港への利便性向上 ・釧路市内から釧路空港までの所要時間が短縮されるなど、釧路空港への利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上 ・臼糠町等から釧路市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤物流の利便性向上 ・乳用牛生産地から家畜市場や道内外への所要時間が短縮されるなど、畜産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・苫小牧港や小樽港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・釧路空港、苫小牧港等への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥観光地への利便性向上 ・釧路市街地内の交通混雑を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や避難階段設置による津波時の緊急避難道路として活用、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量9,085 (t-CO2/年) の削減が期待される。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。 ・釧路新道は、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長8.8kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率78% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)
一般国道38号・44号 釧路外環状道路 北海道開発局	再々評価	953	1,197	1,019	【内訳】 事業費 : 982億円 維持管理費 : 36億円	1.2 (※1)	<p>①交通混雑の緩和 ・所要時間の短縮による釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消や交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・釧路市内を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や津波発生時の緊急避難道路として活用、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ・釧路空港、苫小牧港等への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・釧路港、苫小牧港、小樽港への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、畜産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・乳用牛生産地から家畜市場や道内外への所要時間が短縮されるなど、畜産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・周辺地域から釧路市の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥観光地への利便性向上 ・釧路市街地内の交通混雑を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,673 (t-CO2/年) の削減が期待される。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。</p> <p>・釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路西インターチェンジから釧路別保インターチェンジに至る延長16.8kmの一般国道のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率77% (うち用地進捗率99%) ・平成30年度：釧路東IC～釧路別保IC間 延長6.9km (2/4) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・冠水箇所回避による接続位置の変更。引き続き、コスト削減に取り組んでいく。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道452号 盤の沢道路 北海道開発局	再々評価	212	487	414	【内訳】 事業費 : 379億円 維持管理費 : 34億円	1.2 (※1)	<p>①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、時間短縮が図られることにより、移住・定住促進や交流人口拡大などの地域計画の支援が期待される。</p> <p>②地点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏域の人口が16千人増加するなど、旭川空港の利便性向上が期待される。</p> <p>③新たな広域周遊観光ルートの形成を支援 ・芦別市、美瑛・富良野地域、旭川空港を結ぶ新たな広域周遊観光ルートの形成を支援する。</p> <p>④農産物の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被害想定地域と空港等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>⑥物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地から旭川空港への利便性が向上することで、輸送コストの縮減や新規受注の増加など、物流効率化による生産性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量2,606(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。 このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市真金町から上川郡美瑛町宇ルベシベに至る延長18.5kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率44%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道452号 五稜道路 北海道開発局	再々評価	254	487	414	【内訳】 事業費 : 379億円 維持管理費 : 34億円	1.2 (※1)	<p>①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、時間短縮が図られることにより、移住・定住促進や交流人口拡大などの地域計画の支援が期待される。</p> <p>②地点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏域の人口が16千人増加するなど、旭川空港の利便性向上が期待される。</p> <p>③新たな広域周遊観光ルートの形成を支援 ・芦別市、美瑛・富良野地域、旭川空港を結ぶ新たな広域周遊観光ルートの形成を支援する。</p> <p>④農産物の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被害想定地域と空港等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>⑥物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地から旭川空港への利便性が向上することで、輸送コストの縮減や新規受注の増加など、物流効率化による生産性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量2,606(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。 このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市真金町から上川郡美瑛町宇ルベシベに至る延長18.5kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率95%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道45号 天間林道路 東北地方整備局	長期間継続中	260	605	247	2.4	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：11.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約3割削減</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：114分）</p> <p>③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道45号 上北天間林道路 東北地方整備局	その他	269	1,059	274	3.9 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：51.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5割削減</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：114分）</p> <p>③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	再々評価	430	1,110	626	1.8 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・前潟地区から第三種空港である花巻空港へのアクセスが向上（64分→61分）</p> <p>②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとして盛岡南新都市土地区画整理事業と連携</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道4号 金ヶ瀬拡幅 東北地方整備局	再々評価	84	156	93	1.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>②安全で安心でできるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる（現況：28分→整備後：23分）</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	再々評価	243	381	293	1.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間346.0万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減</li> </ul> </li> <li>②安全で安心できるくらしの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次救急施設へのアクセス向上 (現況：45分→整備後：43分)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。</li> <li>仙台拡幅は、仙台市宮城野区苦竹から宮城野区鶴ヶ谷における延長4.6kmの6車線拡幅事業である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成元年度</li> <li>・事業進捗率73%（うち用地進捗率99%）</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・建物近接箇所の引込み沈下対策として固結工法から人工軽量盛土材を使用した荷重軽減に変更</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)		
一般国道108号 古川東バイパス 東北地方整備局	再々評価	340	411	290	1.4 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> </ul> </li> <li>②安全で安心できるくらしの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (現況：28分→整備後：22分)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道108号は、宮城県石巻市から秋田県利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。</li> <li>古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ塚から大崎市古川稲葉に至る延長5.1kmの4車線道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成2年度</li> <li>・事業進捗率32%（うち用地進捗率63%）</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術（超高減衰積層ゴム支承）の導入</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)		
一般国道13号 河辺拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	301	226	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・大崎市協和地区から第二種空港である秋田空港へのアクセス性が向上（現況：26分→整備後：23分）</li> </ul> </li> <li>②安全で安心できるくらしの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・大崎市協和地区から三次救急医療施設である秋田赤十字病院（秋田市）へのアクセス性が向上 (現況：27分→整備後：23分)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長369.6kmの主要な幹線道路である。</li> <li>このうち河辺拡幅は、交通混雑の解消、通学路の安全確保、三次救急医療施設へのアクセス性の向上等を目的とした、秋田市河辺神内字神内から秋田市上北手古野に至る延長6.6kmの4車線道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成3年度</li> <li>・事業進捗率51%（うち用地進捗率68%）</li> <li>・平成11年度以降、平成25年度までにL=3.0kmの4車線化が図られている。</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に係る問題はない。</li> <li>・車両用防護柵3本ビームから2本ビームに減らすことにより、透過性や眺望性に優れ、コスト削減が可能。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道7号 二ツ井今泉道路 東北地方整備局	長期間継続中	150	192	【内訳】 走行時間短縮便益：153億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：13億円  【主な根拠】 計画交通量 12,600台/日	140	【内訳】 事業費：131億円 維持管理費：9.5億円	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・第三種空港（大館能代空港）へのアクセス向上が見込まれる（能代市役所～大館能代空港、43分～39分）。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（能代港）へのアクセス向上が見込まれる（能代港～小坂町役場、87分～75分）。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間（能代市～大館市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（大館市役所～能代市役所、74分～61分）。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（世界遺産「白神山地」）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある（一般国道7号は秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において「第1次緊急輸送道路」に指定）。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・二ツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成し、道路の安全性及び災害時のリダンダンシー確保、地域の基礎産業の支援を目的とした能代市二ツ井から北秋田市今泉を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：17%（うち用地進捗率70%） 【コスト縮減等】 ・機能補償のため設置する交差道路2路線の集約、及び道橋を側道切回しに変更し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
東北中央自動車道 米沢～米沢北 東北地方整備局	再々評価	334	400	【内訳】 走行時間短縮便益：294億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：37億円  【主な根拠】 計画交通量 10,700台/日	352	【内訳】 事業費：322億円 維持管理費：30億円	1.1 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：29.5万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：6割削減。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間（福島市～米沢市（現況59分⇒整備後55分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ③個性ある地域の形成 ・I0等からのアクセスが向上する主要な観光地（松岬公園（H27観光入込数129万人））が存在する。 ④安全で安心できるくらしの確保。 ・米沢市から公立置賜総合病院（現況30分⇒整備後26分）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・並行区間等の運搬排雪に伴う通行規制区間（上り合計6.2km 下り合計6.4km）の代替路線を形成する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道（米沢～米沢北）は、東北中央自動車道の一部を形成し、米沢市万世町から米沢市窪田町に至る延長9.0kmの自動車専用道路であり、並行区間の渋滞緩和や拠点都市間（福島市～米沢市）連絡ルートの強化を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度（直轄権限代行） ・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%） ・平成29年度：全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・橋梁の伸縮装置に新技術（アルミ合金鋳物製ジョイント）を導入し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道13号 泉田道路 東北地方整備局	長期間継続中	190	227	【内訳】 走行時間短縮便益：194億円 走行経費減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：28億円  【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日	161	【内訳】 事業費：135億円 維持管理費：26億円	1.4 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：18.1万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：9割削減。 ②物流効率化の支援 ・最上地域は県内最大の産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・泉田地区市街地部区間は幅員が狭く、特に冬期は路肩の堆雪により更に狭くなるため、現道における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・金山町から県立中央病院（現況80分⇒整備後72分）へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・泉田道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、新庄市十日町から新庄市大字昭和に至る延長8.2kmの自動車専用道路であり、並行区間の交通渋滞の緩和、農作物の流通の利便性向上、現道の冬期間のすれ違い困難区間の解消や三次医療施設へのアクセス向上を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率50%） 【コスト縮減等】 ・橋梁の支保に新技術（コンバクト支保）を導入し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
日本海沿岸東北自動車道 (酒田みなと～遊佐) 東北地方整備局	再々評価	310	540	324	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から庄内空港（現況：48分→整備後：42分<sup>※</sup>）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・にかほ市から酒田港（現況：39分→整備後：38分<sup>※</sup>）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市 現況：122分→整備後：109分<sup>※</sup>）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・遊佐町（吹浦）から日本海総合病院（現況：30分→整備後：24分）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>⑤災害への備え ・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が強いられる区間の代替路線を形成する ※他の事業中区間の効果も含む</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。 酒田みなと～遊佐間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、広域的な連携・交流の促進、災害時のリダンクンシーの確保、重要港湾酒田港へのアクセス強化に寄与することを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率27%（うち用地進捗率77%）</p> <p>【コスト削減等】 ・函楽の削減等により引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道47号 余目酒田道路 東北地方整備局	再々評価	655	776	696	1.1 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・主要渋滞箇所である国道7号大宮交差点や国道47号余目土堤下交差点の旅行速度の改善が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・新庄市から酒田港（現況：80分→整備後：70分<sup>※</sup>）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（新庄酒田道路）の位置づけあり ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市（酒田市から新庄市 現況：71分→整備後58分<sup>※</sup>）間を最短時間で連絡する路線を構成する</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・庄内町立川地区から日本海総合病院（現況：30分→整備後24分）へのアクセス向上が見込まれる ※他の事業中区間の効果も含む</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道47号は、仙台市から酒田市に至る延長178.5kmの主要な幹線道路である。 余目酒田道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を形成し、庄内町から酒田市に至る延長12.7kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率78%（うち用地進捗率99%） ・平成29年度起点～新郷10間（延長6.8km（2/4））開通予定（全線開通（2/4））</p> <p>【コスト削減等】 ・市街地部の構造変更等により引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道13号 福島西道路 II期 東北地方整備局	長期間継続中	245	315	183	1.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・福島市南部の交通容量を確保し、国道4号の交通混雑を解消（国道4号並行区間の混雑度 現況1.07→整備後0.76） ・環道を走行する路線バス（医大・蓬萊団地～福島駅東口）の定時性が向上</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・福島市西部から県立医大病院へのアクセスが向上</p> <p>③災害への備え ・東北自動車道（二本松10～福島西10）が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道13号は福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長約387kmの主要な幹線道路である。 福島西道路（II期）は、福島市街地の環状道路の一部を形成する福島市松1町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率4%（うち用地進捗率12%） ・事業の進捗に係る問題はない</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネル坑口部の補助工法で新技術（多重先受工法：エコリムーブ併用）を導入。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道121号 湯野上バイパス 東北地方整備局	長期間継続中	240	261	196	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>①国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活圏中心城市間(南会津町～会津若松市)のアクセスが向上(57分→52分)</li> <li>・冬期積雪時の現道の大型車同士のすれ違い困難箇所(幅員狭小箇所)を回避するルートを形成</li> </ul> </li> <li>②安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上(70分→65分)</li> </ul> </li> <li>③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間を回避するルートを形成</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道121号湯野上バイパスは、会津縦貫南道路の一部を形成し、南会津郡下郷町高崎から同町塩生に至る延長8.3kmの2車線の自動車専用道路で、高規格ネットワーク形成による地域間交流の連携促進、現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保を図るものである。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率5%（うち用地進捗率53%）</li> <li>・事業の進捗に係る問題はない</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル路側側溝の新技术を導入、トンネル内舗装工の見直しを実施。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道4号 鏡石拡幅 東北地方整備局	再々評価	112	334	132	2.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所である不時沼交差点の旅行速度の改善が期待される(16.3km/h→25km/h)</li> </ul> </li> <li>②安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に立地する鏡石第一小学校への通学路の安全が確保される</li> </ul> </li> <li>③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北自動車道(矢吹IC～須賀川IC)が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道4号鏡石拡幅は、岩瀬郡鏡石町久米石から同町高久田に至る延長4.5kmの4車線道路で、交通混雑の解消、交通事故の減少を目的に計画された道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成15年度</li> <li>・事業進捗率72%（うち用地進捗率97%）</li> <li>・事業の進捗に係る問題はない</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の側溝・舗装の再利用。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道6号 常盤バイパス 東北地方整備局	その他	1,050	3,991	2,657	1.5 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の渋滞損失時間：40万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減</li> </ul> </li> <li>②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域道路整備計画(福島県)に位置づけのある広域道路(交流促進型)を形成する</li> </ul> </li> <li>③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する (いわき勿来IC～いわき四倉IC)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道6号は、東京都から宮城県仙台市に至る約427kmの主要な幹線道路である。</li> <li>・常盤バイパスは、福島県いわき市内を通過する延長27.7kmの4車線道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和41年度</li> <li>・事業進捗率95%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・総事業費の増加により再評価を実施</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アルミ合金積物製ジョイントの導入。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡) 宮古～箱石 東北地方整備局	その他	1,080				1.1 (1.03) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南1Cへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地）現況：113分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</li> </ul> </li> <li>⑤災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</li> <li>宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。</li> <li>線形不良による交通隘路区間の解消</li> <li>三次医療施設へのアクセス向上</li> <li>沿岸地域の産業・経済の復興支援等</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成23年度</li> <li>事業進捗率28%（うち用地進捗率9%）</li> <li>平成30年度：宮古西道路（県施工区間） 延長3.3km (2/2) 開通予定</li> <li>平成31年度：下川井地区 延長2.0km (2/2) 開通予定</li> <li>平成32年度：宮古西道路 延長4.0km (2/2) 開通予定</li> </ul> </li> <li>関連事業（宮古盛岡横断道路）との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施</li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>仮設材（工事用道路）として使用した洗掘防止剤（袋詰根固材）を根固として転用</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡) 平津戸・岩井～松草 東北地方整備局	その他	387	2.453	2.278	<ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】 走行時間短縮便益：2.162億円 走行経費減少便益：221億円 交通事故減少便益：71億円</li> <li>【主な根拠】 計画交通量 5,200台/日</li> </ul>	1.1 (0.5) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南1Cへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地）現況：113分→84分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</li> <li>平津戸・岩井～松草はその一部を形成し、岩手県宮古市平津戸から宮古市区界第4地割に至る延長7.0kmの2車線道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成23年度</li> <li>事業進捗率51%（うち用地進捗率72%）</li> <li>総事業費増により再評価を実施</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁（下部工）の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡) 区界～築川 東北地方整備局	その他	463			1.1 (0.5) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南1Cへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地）現況：113分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</li> <li>区界～築川は宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成23年度</li> <li>事業進捗率43%（うち用地進捗率9%）</li> <li>平成32年度：全線2車線開通予定</li> </ul> </li> <li>総事業費増により再評価を実施</li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネルの路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡) 都南川目道路 東北地方整備局	その他	318			1.1 (1.2) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：138分→整備後：110分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南1Cへのアクセス性が向上（現況：112分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～岩手県高度救命救急センター（移転予定地）現況：113分→整備後：84分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道106号（宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡）は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</li> <li>都南川目道路はその一部を形成し、岩手県盛岡市川目第5地割から盛岡市手代森に至る延長6.0kmの2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成9年度</li> <li>事業進捗率69%（うち用地進捗率90%）</li> <li>平成31年度：田の沢1C～手代森1C 延長3.4km (2/2) 開通予定</li> </ul> </li> <li>総事業費増により再評価を実施</li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネルの路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道283号 東北横断自動車道 釜石秋田線(釜石～花巻) 釜石～釜石西 東北地方整備局	その他	265	1,731	864	2.0 (1.01) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・釜石市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況:89分→整備後:78分)</p> <p>②物流効率化の支援 ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上(現況:90分→整備後:79分)</p> <p>③個性ある地域の形成 ・ラグビーワールドカップ2019釜石会場での円滑な大会運営を支援(花巻空港～釜石鶴住居復興スタジアム(予定地) 現況:100分→整備後:79分)</p> <p>④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(釜石市～岩手医科大学附属病院 現況:122分→整備後:111分)</p> <p>⑤災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道283号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>⑥災害にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道283号(東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻)は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る延長約85kmの幹線道路である。 釜石～釜石西はその一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～岩手県釜石市甲子町第7地割に至る延長6.0kmの2車線道路であり、重要港湾釜石港の利便性向上、救急搬送時の速達性・安定性向上、地域産業の振興支援、遠野市・沿岸地域の観光拠点へのアクセス性向上等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率約50%(うち用地進捗率約93%) ・平成30年度:釜石JCT(仮)～釜石西IC(仮) 延長6.0km(2/2)、遠野住田IC～遠野IC 延長11.0km(2/2) 開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネル路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道283号 (東北横断自動車道 釜石秋田線 釜石～花巻) 遠野住田～遠野 東北地方整備局	その他	310			2.0 (1.7) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・釜石市から第三種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況:89分→整備後:78分)</p> <p>②物流効率化の支援 ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上(現況:90分→整備後:79分)</p> <p>③個性ある地域の形成 ・ラグビーワールドカップ2019釜石会場での円滑な大会運営を支援(花巻空港～釜石鶴住居復興スタジアム 現況:100分→整備後:79分)</p> <p>④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(釜石市～岩手県高度救命救急センター 現況:122分→整備後:111分)</p> <p>⑤災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道283号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道283号(東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻)は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る約80kmの高規格幹線道路である。 遠野住田～遠野はその一部を形成し、岩手県遠野市上郷町平倉から遠野市線織町新里に至る延長11.0kmの2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率46%(うち用地進捗率100%) ・平成30年度:全線2車線開通予定 ・関連事業(東北横断自動車道釜石花巻線)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・機能補償道路の横断方法の変更によりコスト縮減対策に取り組んでいる。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 山田～宮古南 東北地方整備局	その他	570				1.5 (2.0) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：162分→整備後：135分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：67分→整備後：49分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分→整備後：95分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</li> <li>・災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石JCT（仮）～宮古中央IC）は、岩手県釜石市～岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。</li> <li>・山田～宮古南は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡山田町山田～宮古市金浜に至る延長14.0kmの2車線の自動車専用道路である。</li> <li>・災害に強いネットワークの形成</li> <li>・高次救急医療施設への速達性向上</li> <li>・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成23年度</li> <li>・事業進捗率64%（うち用地進捗率97%）</li> <li>・平成29年度：全線2車線開通予定</li> <li>・関連事業（三陸沿岸道路）との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施</li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤置換工の材料変更</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道45号 三陸沿岸道路 釜石山田道路 東北地方整備局	その他	1,018	2,195	1,440	<ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】 走行時間短縮便益：1,729億円 走行経費減少便益：314億円 交通事故減少便益：152億円</li> <li>【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・山田町から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：128分→整備後：109分）</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・山田町から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：39分→整備後：30分）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～大船渡病院 現況：114分→整備後：95分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手県地域防災計画において、国道283号が「第一次緊急輸送道路」に指定</li> <li>・災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石～宮古）は、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る延長約50kmの復興道路である。</li> <li>釜石山田道路は、その一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～下閉伊郡山田町船越に至る延長23.0kmの2車線道路であり、災害に強いネットワーク整備、高次救急医療施設への速達性向上、基幹産業の物流支援と地域産業の復興等を目的に計画された道路である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成5年度</li> <li>・事業進捗率約76%（うち用地進捗率約96%）</li> <li>・平成30年度：釜石JCT（仮）～釜石南石IC 延長5.6km（2/2）開通予定</li> <li>・平成30年度：大槌IC（仮）～山田南IC 延長8.0km（2/2）開通予定</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術（高所法面掘削機による掘削工法）を採用することによりコスト縮減対策に取り組んでいる。</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道45号 三陸沿岸道路 吉浜～釜石 東北地方整備局	その他	868				1.2 (1.6) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石～釜石）は、宮城県釜石市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・大船渡市吉浜地区から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上（現況：114分→整備後：95分）</p> <p>②物流効率化の支援 ・大船渡市から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上（現況：47分→整備後：41分）</p> <p>③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（釜石市～大船渡病院 現況：43分→整備後：35分）</p> <p>④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道283号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>⑤災害にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約51%（うち用地進捗率約99%） ・平成30年度：吉浜IC～釜石JCT(仮) 延長14.0km(2/2) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・総事業費増により再評価を実施 ・枝・抜根材を補生素材吹付チップへ利用することによりコスト削減対策に取り組んでいる。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 唐桑北～陸前高田 東北地方整備局	その他	684				1.2 (0.8) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道45号（三陸沿岸道路 釜石IC～釜石JCT）は、宮城県釜石市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</p> <p>①災害への備え ・宮城県、岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>②災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率5%（うち用地進捗率99%） ・平成30年度：全線2車線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・総事業費増により再評価を実施 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 気仙沼～唐桑南 東北地方整備局	その他	1,071				1.2 (1.4) (※2)	<p>①安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分）</p> <p>②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率46%（うち用地進捗率90%） ・平成31年度：気仙沼IC(仮)～気仙沼港IC(仮)間 延長1.7km(2/2) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・総事業費増により再評価を実施 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 東北地方整備局	その他	255	5,409	4,370	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,401億円 走行経費減少便益：754億円 交通事故減少便益：255億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,900台/日</p>	1.2 (1.7) (※2)	<p>①安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分）</p> <p>②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率95%（うち用地進捗率100%） ・平成29年度：全線2車線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・総事業費増により再評価を実施 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (Ⅱ期) 東北地方整備局	その他	237				1.2 (1.1) (※2)	<p>①安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市～石巻赤十字病院 現況:102分一整備後:69分)</li> </ul> <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</li> <li>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</li> </ul> <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</li> <li>・本吉気仙沼道路(Ⅱ期)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市内を通過する延長4.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度:平成23年度</li> <li>・事業進捗率70%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・平成30年度:全線2車線開通予定</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 歌津～本吉 東北地方整備局	その他	625				1.2 (1.4) (※2)	<p>①安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市本吉～石巻赤十字病院 現況:73分一整備後:51分)</li> </ul> <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</li> <li>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</li> </ul> <p>③災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</li> <li>・三陸沿岸道路(歌津～本吉)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度:平成23年度</li> <li>・事業進捗率50%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・平成30年度:歌津IC(仮)～卯名沢IC(仮)間 延長10.0km(2/2)開通予定</li> <li>・平成32年度:全線2車線開通予定</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関協議による函渠の統合</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 南三陸道路 東北地方整備局	その他	291				1.2 (1.8) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上(現況:112分一整備後:95分)</li> </ul> <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(南三陸町歌津～石巻赤十字病院 現況:59分一整備後:42分)</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</li> <li>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</li> </ul> <p>④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。</li> <li>・南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度:平成20年度</li> <li>・事業進捗率92%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・平成28年度:志津川IC～南三陸海岸IC(仮)間 延長3.0km(2/2)開通済</li> <li>・平成29年度:全線2車線開通予定</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・蛇玉川橋上部工形成を見直し</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C	
			便益の内訳及び主な根拠							費用の内訳
一般国道115号 東北中央自動車道 相馬～相馬西 東北地方整備局	その他	350				1.1 (1.04) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。</li> <li>相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市山上から同市山上に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成23年度</li> <li>事業進捗率65%(うち用地進捗率99%)</li> <li>総事業費の増加により再評価を実施</li> <li>平成30年度：全線2車線開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道115号 東北中央自動車道 阿武隈東～阿武隈 東北地方整備局	その他	176				1.1 (1.1) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。</li> <li>阿武隈東～阿武隈は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市東玉野から伊達市霊山町石田に至る延長5.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成23年度</li> <li>事業進捗率68%(うち用地進捗率100%)</li> <li>総事業費の増加により再評価を実施</li> <li>平成29年度：全線2車線開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道115号 東北中央自動車道 霊山道路 東北地方整備局	その他	416	2,079	1,809	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,724億円 走行経費減少便益：217億円 交通事故減少便益：137億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：1,677億円 維持管理費：357億円</p>	1.1 (1.3) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。</li> <li>霊山道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町石田から同市霊山町下小国に至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成20年度(直轄権限代行)</li> <li>事業進捗率76%(うち用地進捗率100%)</li> <li>総事業費の増加により再評価を実施</li> <li>平成29年度：全線2車線開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道115号 東北中央自動車道 霊山～福島 東北地方整備局	その他	668				1.1 (1.2) (※2)	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。</li> <li>霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大学松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成25年度</li> <li>事業進捗率16%(うち用地進捗率79%)</li> <li>総事業費の増加により再評価を実施</li> <li>平成32年度：福島北JCT～国道4号IC 福島保原線IC～霊山IC間 開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道468号 首都圏中央 連絡自動車道 (五霞~つくば) 関東地方整備局 東日本高速道路株 式会社	その他	2,999	3,989	3,380	1.2	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,539億円 走行経費減少便益：277億円 交通事故減少便益：174億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,600台/日～30,100台/日</p> <p>【内訳】 事業費：3,032億円 維持管理費：348億円</p>	<p>①沿道環境の改善 ・国道354号の死傷事故率は、77.5件/億台・km。 ・事故類型では、追突事故が約6割を占めている。 ・圏央道（五霞~つくば）の整備により、並行する区間の通過交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。 ②企業活動・地域づくり支援 ・圏央道（五霞~つくば）の整備により、沿線の8市2町において高速10までの所要時間30分圏域が拡大し、広域交流圏域の拡大が図られる。 ・高速10へのアクセス向上により、茨城県をはじめ、地域内外の交流・連携や企業誘致の促進、観光客が増加しており、五霞・境古河10周辺に大型物流倉庫の建設や坂東10工業団地に企業（梱包業、食品製造業）の進出が決定するなど、活力ある地域づくりの支援が期待される。 ③救急医療活動の迅速化 ・圏央道（五霞~つくば）の整備により、第三次救急医療施設（救急救命センター）までの所要時間の短縮が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路となっており、このうち、五霞~つくば区間（39.6km）は、首都圏の道路交通の円滑化、沿道環境の改善、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率85%（うち用地進捗率99%） ・平成28年度：境古河10~つくば中央10間 延長28.4km(2/4) 開通予定。 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
東関東自動車道 水戸線（潮来~銚田） 関東地方整備局	再々評価	710	1,037	645	1.6 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：727億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：120億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,400～15,100台/日</p> <p>【内訳】 事業費：575億円 維持管理費：71億円</p>	<p>①観光への支援（広域的な集客効果） ・茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客の割合は増加傾向。 ・さらに、他の高速道路とネットワーク化が図られ、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、周遊機会の増加が期待される。 ・茨城空港から県内観光地や首都圏へのアクセスが向上することにより、旅客数の増加が期待できる。 ②茨城県の特産品（メロン）出荷への寄与 ・茨城県の特産品であるメロンは、全国1位の出荷量となっており、県内では銚田市で最も多く生産されている。 ・大田市場における茨城県の青果物取扱推移は増加傾向となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来~銚田）の整備によりJA銚田~大田市場へのアクセスが向上し、特産品出荷額の増加が期待される。 ③港湾との連携 ・鹿島港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（我が国のとうもろこしの約7割は飼料に使用）の取扱量、背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国1位となっており、畜産業産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要となっている。 ・また、常陸那珂港（首都圏北側ゲートウェイ）は、平成30年代前半には対平成26年比で約2倍の需要を見込んでおり、京浜港からの物流分散に対応した交通軸の整備が必要となっている。 ・東関東自動車道水戸線（潮来~銚田）の整備により、常陸那珂港、鹿島港へのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減、物流の効率化が見込まれる。 ④事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー） ・常磐道が通行止めとなった場合、北関東方面から首都圏、千葉方面への高速ネットワークによる代替路が不足。 ・東日本大震災時において、常磐自動車道および国道51号は「第1次緊急輸送路」に指定されているものの、常磐自動車道および国道51号の一部が通行不能となり、輸送路としての機能が低下。 ・当該路線の整備により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東関東自動車道水戸線（潮来~銚田）は、茨城県潮来市延方を起点に、銚田市飯名に至る延長30.9kmの高速自動車道である。 当該事業の整備により、高速ネットワークの形成、国際バルク戦略港湾等や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシーの確保等に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率約16%（うち用地進捗率約78%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期) 関東地方整備局	長期間継続中	239	256	187	1.4	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：214億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：6.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,000～16,900台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：180億円 維持管理費：6.8億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・日立バイパス(Ⅱ期)に並行する国道6号(現道)の損失時間は、257.9千人時間/年・km。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、新たな南北軸の道路ネットワークの形成による慢性的な交通混雑解消が地域から期待されている。 ②安全安心な通行の確保 ・日立バイパス(Ⅱ期)に並行する国道6号(現道)の死傷事故率は、115.3件/億台・km。 ・船川交差点では、渋滞を要因とする交通事故が多発しており、死傷事故率が255.8件/億台・km。 ・また、車両相互の追突事故が多発。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 ③物資輸送の定時性・速達性の向上 ・部品生産企業から生産拠点となる製品生産企業への物資輸送が幹線道路の渋滞により遅延している ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備は、国内有数の電機産業地である日立市内の企業間による製造体制の定時性・速達性の改善し、生産効率の向上や企業コストの低減に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号日立バイパス(Ⅱ期)は、茨城県日立市国分町～茨城県日立市旭町間に計画された延長3.0kmのバイパス事業である。 ・当該道路の整備により、並行する国道6号の交通混雑の緩和と安全性の向上を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率2%(うち用地進捗率1%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道6号 千代田石岡バイパス 関東地方整備局	再々評価	272	429	286	1.5 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：367億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,700～21,100台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：266億円 維持管理費：20億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の並行区間である国道6号の損失時間は、196.0千人時間/年・km。 ・千代田石岡バイパスの整備により、並行する国道6号現道の通過交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の並行区間である国道6号の死傷事故率は、106.8件/億台・km。 ・事故類型は追突による事故が多く、全体の7割を占める。 ・千代田石岡バイパスの整備により、並行する国道6号現道の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 ③交通拠点はアクセス向上 ・千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセスが向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号千代田石岡バイパスは、茨城県かすみがうら市市川～茨城県石岡市東大橋間に計画された延長5.8kmのバイパス事業である。 ・当該道路の整備により、並行する国道6号の交通混雑の緩和と安全性の向上に加え、茨城空港へのアクセス機能の強化を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率91%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局	再々評価	83	153	81	1.9	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：132億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：7.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,400～35,600台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：75億円 維持管理費：6.1億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、116.5千人時間/年・kmから121.5千人時間/年・kmと前回評価時から横ばいであり、茨城県平均の約3.7倍。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、85.0件/億台・kmから88.7件/億台・kmと前回評価時から横ばいであり、茨城県平均の約2.0倍。 ・大和田町交差点では、渋滞を起因とする交通事故が多発しており、死傷事故率は253.1件/億台・km。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域連携の強化および地域産業の発展 ・日立市と隣接市町村間の所要時間を短縮させるなど、地域連携の強化に寄与。 ・茨城港日立港区・周辺工場～常磐道日立南太田10間のアクセス性を向上させるなど地域産業の発展に寄与。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号大和田拡幅は、茨城県日立市神田町～茨城県日立市大みか町間に計画された延長3.3kmの現道拡幅事業である。 ・当該道路の整備により、交通混雑の緩和と安全性の向上に加え、地域連携の強化および地域産業の発展を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率40%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道50号 下館バイパス 関東地方整備局	再々評価	387	752	【内訳】 走行時間短縮便益：616億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：27億円  【主な根拠】 計画交通量 12,600～31,800台/日	532	【内訳】 事業費：497億円 維持管理費：34億円	1.4 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道50号の損失時間は81.3千人時間/年・kmで、一部暫定2車線開通時点と全線バイパス区間開通後は、全線バイパス開通効果により現道から交通が転換し、約1割低下。</li> <li>下館バイパスの整備により、旧国道50号区間の通過交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道50号の死傷事故率は107.8件/億台・kmで、一部暫定2車線開通時点と全線バイパス区間開通後は、全線バイパス開通効果により現道から交通が転換し、約3割低下。</li> <li>下館バイパスの整備により、旧国道50号区間の通過交通がバイパスに転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③中心市街地の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道50号を利用してしていた貨物車が、バイパス区間開通によりバイパス経由に変更。</li> <li>筑西市の中心市街地を横断する旧国道50号の大型車混入率は、バイパス区間の全線暫定開通により半減。</li> <li>下館バイパスの整備により、現道を通過する大型車等がバイパスに転換し、中心市街地の環境改善が期待される。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道50号 桜川筑西IC関連 (延伸) 関東地方整備局	再々評価	20	47	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：0.57億円  【主な根拠】 計画交通量 25,200台/日	20	【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：2.8億円	2.3	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の損失時間は44.0千人時間/年・km。</li> <li>桜川筑西IC関連(延伸)の4車線化により、桜川筑西IC周辺の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の死傷事故率は52.8件/億台・km。</li> <li>事故類型は追突による事故が多く、全体の8割を占める。</li> <li>桜川筑西IC関連(延伸)の4車線化により、主要渋滞箇所の解消が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③高速道路への利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>桜川筑西IC関連(延伸)沿道は、高速道路への利便性を活かした桜川市による開発計画が進行しており、工業団地や商業施設が立地。</li> <li>筑西・桜川地域の医療を支えるさくらがわ地域医療センターの建設が決定。</li> <li>桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、企業の立地が促進するなど、新たな雇用創出の貢献や地域医療の支援が期待されている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道51号 潮来バイパス 関東地方整備局	再々評価	26	52	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：8.9億円 交通事故減少便益：5.3億円  【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日	32	【内訳】 事業費：27億円 維持管理費：4.9億円	1.6 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の並行区間である国道51号の損失時間は61.8千人時間/年・km。</li> <li>東西方向に結ぶ唯一の路線であり、周辺に鹿島臨海工業地帯が立地しているため、国道51号の大型車混入率は高い。</li> <li>潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の並行区間である国道51号の死傷事故率は48.6件/億台・km。</li> <li>事故類型は追突による事故が多く、全体の約6割を占める。</li> <li>国道51号は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。</li> <li>潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域連携および地域産業の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>重点港湾鹿島港を有し、日本有数の工業地帯である鹿島臨海工業地帯に位置する神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は4位となっている。</li> <li>国道51号は、狭小幅員の歩道や歩道未整備箇所が多い。</li> <li>東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域連携を支える重要な道路である。</li> <li>潮来バイパスの整備は、鹿嶋市・神栖市への通勤時間短縮など、地域連携の強化に寄与する。</li> <li>また、鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセスの向上など、物流機能を強化し、地域産業の発展にも寄与することが見込まれる。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道4号 古河小山バイパス 関東地方整備局	再々評価	471	2,981	1,002	3.0 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の損失時間は、72.5千人時間/年・km。</li> <li>6車線一部開通前後で比較すると、約1割低下。</li> <li>並行する国道4号(現道)の大堤～三杉町交差点が主要渋滞区間に特定。また、中田町、大山西、友沼、間々田、間々田四丁目、粟宮(南)、粟宮の7つの交差点が主要渋滞箇所特定。</li> <li>古河小山バイパス全線6車線開通により、国道4号(現道)の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>古河小山バイパスに並行する国道4号(現道)の死傷事故率は、66.4件/徳台・km。</li> <li>6車線一部開通前後で比較すると、約4割低下。</li> <li>古河小山バイパスの全線6車線開通により、国道4号(現道)や並行路線からの交通転換が図られ、更に交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道4号は、物の流通、人の交流、地域間の連携などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。</li> <li>国道4号(現道)に対し、国道4号の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東～東北の物流に寄与。</li> <li>古河小山バイパス沿線は、国道50号や圏央道などにアクセスしやすいことから、沿線都市では複数の工業団地が整備され、今後も地域の産業振興に貢献。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号古河小山バイパスは、茨城県古河市柳橋～茨城県結城市小田林間に計画された延長15.9kmのバイパス事業である。</li> <li>当該道路の整備により、古河市、小山市等を通過する国道4号の交通混雑緩和と安全性向上、地域活性化の支援を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和48年度</li> <li>事業進捗率99%(うち用地進捗率100%)</li> <li>平成28年度：大和田～柳橋間 延長3.8km(6/6)開通予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道4号 西那須野道路 関東地方整備局	再々評価	165	192	172	1.1	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西那須野道路に並行する国道4号(現道)の損失時間は、86.1千人時間/年・km。</li> <li>烏ヶ森公園入口～三島(北)交差点間が主要渋滞区間に特定。二区、(仮称)西富山バス停、(仮称)西山南交差点も主要渋滞箇所特定。</li> <li>西那須野道路の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西那須野道路に並行する国道4号(現道)の死傷事故率は、80.2件/徳台・km。</li> <li>西三島交差点の死傷事故率は、318.0件/徳台・kmとなっている。</li> <li>事故類型は追突による事故が多く、全体の約8割を占める。</li> <li>西那須野道路の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原1Cへのアクセス性が良く、沿道には多くの工業団地が集積し、国道4号の大型車混入率(32.0%)が高い。</li> <li>大型車の多い国道4号では西那須野道路の整備により、東北自動車道へのアクセスが向上し、地域開発の活性化や物流効率性の向上を支援する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号西那須野道路は、栃木県那須塩原市三区町～栃木県那須塩原市西富山間に計画された延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。</li> <li>当該道路の整備により、那須塩原市を通過する国道4号の交通混雑緩和と安全性向上、地域活性化の支援を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成18年度</li> <li>事業進捗率67%(うち用地進捗率64%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道17号 群馬大橋拡幅 関東地方整備局	再々評価	300	624	355	1.8 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道(国道17号)の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道のバス路線の利便性や特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地内で行う事業である。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「前橋市中心市街地活性化基本計画(H23.3)」で交通体系の整備として位置付けがあり、拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が見込まれる。</li> </ul> <p>④歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前橋市交通バリアフリー構想の重点整備地区の特定経路に該当し、バリアフリー化される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(前橋赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・群馬県地域防災計画における第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2やSPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「第六次前橋市総合計画(H25.3)」や「はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022群馬県(H25.4)」の中で位置づけられている。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。</li> <li>・群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市において、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全確保を目的とした延長2.4kmの拡幅事業(6車線)である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成元年度</li> <li>・事業進捗率59%(うち用地進捗率65%)</li> <li>・平成23年度までに石倉町三丁目交差点～紅雲町歩道橋間を暫定5車線で開通済み</li> <li>・今後も、整備の優先度を付け用地取得・工事を推進し、早期効果の発現を図る。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道50号 前橋笠懸道路 関東地方整備局	再々評価	427	575	342	1.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道(国道50号)の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道のバス路線の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(貴船神社・岩宿遺跡など)へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(前橋赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量の減少等により、今井町交差点の安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・群馬県地域防災計画における第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路(国道50号)が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2やSPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される。</li> </ul> <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「第六次前橋市総合計画(H25.3)」や「はばたけ群馬・県土整備プラン2013-2022群馬県(H25.4)」の中で位置づけられている。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る延長約160kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。</li> <li>・前橋笠懸道路は、群馬県内の国道50で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5kmのバイパス及び拡幅事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成13年度</li> <li>・事業進捗率14%(うち用地進捗率12%)</li> <li>・平成25年度までにみどり市鹿交差点～笠懸小学校交差点を開通済み</li> <li>・今後、引き続き用地の取得及び工事を推進し、早期効果の発現を図る。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道17号 与野大宮道路 関東地方整備局	その他	180	416	257	1.6	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：398億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 32,500～39,400台/日</p> <p>【内訳】 事業費：254億円 維持管理費：2.7億円</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 ・与野大宮道路は、一般国道17号の交通渋滞の緩和、交通安全・地域の快適性の向上、「さいたま新都心」地区の骨格形成を目的とした延長2.7kmの現道拡幅事業であり、うち1.5kmが事業中である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率75%） ・事業区間1.5kmのうち、0.7kmが平成18年度までに段階的に完成。 ・残事業は、赤山東線～八幡通り線間の延長0.8kmについて4車線化のための拡幅部分の用地取得及び工事。 ・今後引き続き用地取得を進め、4車線化に向けて整備を推進。 ・事業期間変更により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局	その他	1,153	2,880	1,538	1.9	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,624億円 走行経費減少便益：181億円 交通事故減少便益：74億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,300～57,600台/日</p> <p>【内訳】 事業費：1,489億円 維持管理費：48億円</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率95%（うち用地進捗率99%） ・平成28年4月に、事業区間11.0km全線開通。（一部2/4車線） ・環境保全対策における、特定希少植物の移植により、事業費5億円増額及び事業期間3年延伸。 ・上尾道路全線4車線の開通による効果を早期に発現するため、2/4車線区間を4/4車線化に向けて引き続き工事を実施。 ・事業期間変更及び総事業費増により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道298号 東京外かく環状道路 (千葉県区間) 関東地方整備局	再々評価	5,635	9,728	7,909	1.2 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,987億円 走行経費減少便益：657億円 交通事故減少便益：85億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,600～45,600台/日</p> <p>【内訳】 事業費：7,822億円 維持管理費：87億円</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京外かく環状道路（以下「外環道」）は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。 外環道の一部である「千葉県区間」（以下、千葉外かん）は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率100%） ・現在、改良工事、歩道橋、遮音壁工事等を進めており、平成29年度に全線開通予定。 ・開通後は、環境モニタリング調査、埋蔵文化財調査の資料整理等を平成32年度まで実施するため、事業期間は3年延伸。（H29年度～H32年度） 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組んでいく。</p> <p>①周辺道路の渋滞状況 ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、いたるところで渋滞による損失時間が発生している。 ・再評価対象区間の整備により、交通の転換が図られ、周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。 ②地域間の連絡強化 ・再評価対象区間の整備により、例えば内陸の北松戸工業団地と船橋中央頭間における所要時間の短縮が図られるなど、地域間の連絡強化が期待される。 ③周辺道路の事故発生状況 ・再評価対象区間周辺の県道の死傷事故率は、千葉県内の国道・県道平均（58.5件/徳台・km）の約3倍（200件/徳台・km）以上にあたる区間が多数存在している。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	1,040	1,366	930	【内訳】 事業費：759億円 維持管理費：171億円	1.5 (※1)	①沿線地域の活性化 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。圏央道ICの周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅地等の整備が計画されており、周辺地域の活性化に寄与することが期待される。 ②企業活動・地域づくり支援 ・圏央道(大栄～横芝)の開通により、国内の航空貨物取扱量第1位である成田国際空港へのアクセス性を高め、産業集積を支援するとともに産業のポテンシャル発揮を支援する。 ③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時において、内陸部から東京湾沿岸部及び県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・大栄～横芝間は、圏央道(つくば～大栄)に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することとなり、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。 また、災害時に内陸部から東京湾沿岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約9% ・平成25年度：用地着手 ・平成27年度：工事着手 ・再評価実施後、3年間で経過した事により再評価を実施 【コスト削減等】 ・コスト削減に資する調達方法の採用や新技術の積極的な活用など、コスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (東金茂原道路) 関東地方整備局	再々評価	1,168	1,785	1,127	【内訳】 事業費：969億円 維持管理費：159億円	1.6 (※1)	①地域づくり支援 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。圏央道(東金茂原道路)の整備により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光施設の豊富な長生地域がより身近となり、観光客の増加が期待される。 ②救命救急活動支援 ・圏央道東金IC・JCT直近に第三次救命医療施設が開業し千葉県内の30分圏域が拡大し千葉県人口カバー率が95%に向上しており、沿線地域の救命医療の支援に寄与している。 ③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時において、内陸部から東京湾沿岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東金茂原道路は、圏央道(茂原～木更津、横芝～東金)に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道と連絡することとなり、千葉県と東京都及び神奈川県とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成されるとともに、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。 また、災害時に内陸部から東京湾沿岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化：平成13年度 ・用地進捗：暫定2車100% (4車完成99%) ・暫定2車線供用：平成25年4月27日 ・暫定2車線供用後の交通状況を鑑みながら、全線4車線完成に向け事業を推進する。 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道51号 大栄拡幅 関東地方整備局	再々評価	50	82	50	【内訳】 事業費：46億円 維持管理費：3.9億円	1.6 (※1)	①交通混雑の緩和 ・大栄拡幅区間の主要渋滞箇所である桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。 ・大栄拡幅の整備により、カーブ区間による速度低下及び右折車両による直進車両(大型車)の阻害が解消され、国道51号の渋滞緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・大栄拡幅区間の死傷事故のうち、渋滞による停発回数の増加が要因とされる追突事故が約7割と最も多い状況。 ・大栄拡幅の整備により交通事故の減少が期待。 ③安全性向上 ・大栄拡幅区間は、小学校の通学路に指定されているが、歩道幅員の狭い箇所(幅約1.0m)が点在しており歩行者の安全性に問題。 ・大栄拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり道路線形が改善し、良好で安全な道路空間が確保。	【投資効果等の事業の必要性】 ・大栄拡幅は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。 当該道路の整備により東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和64年度 ・事業進捗率57% (うち用地進捗率57%) 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間) 関東地方整備局	再々評価	1,313	19,213	4,122	4.7 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の損失時間は、274千時間/年・kmで、慢性的に渋滞している状況。</li> <li>国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の死傷事故率は、若松交差点の401.0件/億台・kmをはじめ、堀浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等も200件/億台・kmを超過。</li> <li>国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。整備推進により、集積する物流施設等からの物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和45年度</li> <li>事業進捗率81% (うち用地進捗率99%)</li> <li>一般部は平成2年度に全線供用。</li> <li>舞浜立体については、改良・下部工事を推進中。</li> <li>堀浜立体については、周辺地域における開発状況や交通状況を見ながら計画的に整備を進めていく。</li> <li>船橋地区については、調査設計及び工事等を進めていく。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道357号 湾岸千葉地区改良 関東地方整備局	再々評価	318	466	375	1.2	<p>①千葉市中心部の交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湾岸千葉地区改良区間は、主要渋滞箇所であるポトアリーナ前交差点～登戸交差点間を中心に交通混雑が発生。整備後はポトアリーナ前交差点～運輸支局入口交差点において渋滞状況が大きく改善。</li> </ul> <p>②安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湾岸千葉地区改良区間の死傷事故率は、千葉西警察入口交差点の436.4件/億台・kmをはじめ、登戸交差点等でも200件/億台・kmを超過。当該整備により交通事故減少効果が期待される。</li> </ul> <p>③国道357号周辺における交通円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年度までの開通区間により、湾岸千葉地区改良区間の所要時間短縮や並行道路の渋滞解消等の整備効果が発現している。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。</li> <li>東京湾環状道路の一部をなす「湾岸千葉地区改良」は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善を図ることを目的とした立体化事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成15年度</li> <li>事業進捗率95% (うち用地進捗率100%)</li> <li>平成27年度内に花園橋前後区間を除き6車線開通。</li> <li>残る(海側)花園橋前後区間は、平成27年度開通を予定していたが、集中豪雨が多発していることから、より安全で慎重な施工を実施したため約1年延伸し、平成28年10月に開通。</li> <li>加えて、今後、側道部及び一般部の歩道拡幅部における舗装等の残工事により事業期間を3年延伸。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道464号 北千葉道路 関東地方整備局	その他	889	1,071	987	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：841億円 走行経費減少便益：186億円 交通事故減少便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,300～34,200台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：981億円 維持管理費：6.3億円</p>	<p>①道路ネットワークの強化・アクセス向上 ・北千葉道路の整備により、東葛地域などの国道16号周辺地域では成田空港までの所要時間が約27分短縮する（柏市の場合は88分から61分に短縮）。 ・北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークの強化やアクセス向上が図られる。</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線で千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号とも2車線しかなく、いずれも緊急輸送路として脆弱。 ・東日本大震災後の見直しにおいて、「多重防御の視点」に重点を置くことが示された。北千葉道路の整備により東西方向の連絡、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが構築される。</p> <p>③国道464号（北千葉道路と並行する区間）の交通事故状況 ・北千葉道路と並行する国道464号（鎌取北交差点～寺台交差点間）等の死傷事故率は、最も高い日赤成田病院前交差点～不動橋交差点間で435.6件/億台・km。 ・事故類型は、国道51号において沿道の店舗や住宅からの出入り交通と通過交通の錯綜が生じ速度変化が大きいため、追突による事故が多く全体の約5割を占める。 ・北千葉道路の整備により、現道区間の交通が北千葉道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道464号は、千葉県市川市から成田市までの延長約42kmの主要幹線道路である。北千葉道路は、県西地域と成田空港間との道路ネットワーク・アクセス強化、緊急輸送路のネットワーク強化や安全性の向上を目的に計画された、延長9.8kmのバイパス事業である。 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） ・平成25年度：成田市北須賀～成田市船形間 延長1.8km（2/4）開通 ・平成28年度：印西市若萩～成田市北須賀間 延長4.2km（2/4）開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路（関越～東名） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社	再々評価	15,975	28,777	14,996	1.9	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：25,670億円 走行経費減少便益：2,344億円 交通事故減少便益：764億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 76,200～96,200台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：13,986億円 維持管理費：1,010億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 ・都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②交通安全の確保 ・外環（関越～東名）の整備により、環状8号線などを利用していった通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。</p> <p>③災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になっても、外環（関越～東名）の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。</p> <p>④臨海部（羽田空港等）とアクセス性向上 ・外環（関越～東名）の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 ・このうち東京外かく環状道路（関越～東名）は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率20%（うち用地進捗率74%） 【コスト削減等】 ・地中拡幅部（東名JCT）、大泉JCT本線ランプ接合部の工法変更、セグメント・床版構造、横連絡坑の構造変更、発生土の処理の変更に伴い事業費が増加。引き続き、コスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道468号 首都圏中央連絡 自動車道 (横浜湘南道路) 関東地方整備局	再々評価	2,600	4,374	2,410	1.8	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,297億円 走行経費減少便益：704億円 交通事故減少便益：373億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 55,800台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：2,324億円 維持管理費：85億円</p>	<p>①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化し、広域ネットワークを形成することで交通の流れの適正化が図られる。 ・横浜湘南道路の並行路線である国道1号を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号線では事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号線の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。</p> <p>②物流・都市拠点の連絡強化 ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナ碼頭の再編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。</p> <p>③安全・安心な国土づくり ・「三浦半島断層群における地震発生確率高まった可能性がある」との見解が発表されている。(文部科学省地震調査研究推進本部H23.7.11) ・大きい地震が発生し津波で湾岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能(迅速な道路啓閉、非常時の迂回機能の発現)となり、防災上の観点からも効果が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率22%(うち用地進捗率86%) ・平成25年度から、本線に関わる工事(回転立坑工事や橋梁工事など)に着手、平成26年度にトンネル本体工事を契約しシールドマシン製作中。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)
一般国道246号 厚木秦野道路 関東地方整備局	再々評価	653	1,038	664	1.6	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：848億円 走行経費減少便益：148億円 交通事故減少便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,700～10,300台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：628億円 維持管理費：36億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道246号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。 ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号(現道)の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。</p> <p>②交通事故の減少 ・国道246号(現道)の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。 ・厚木秦野道路が整備されることにより、国道246号(現道)の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③沿線地域の観光振興 ・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。</p> <p>④企業立地の促進 ・厚木秦野道路の事業化後、沿線市町村(厚木市、伊勢原市)の工場立地件数が増加。 ・厚木秦野道路の整備に伴い、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。</p> <p>⑤救急活動への支援 ・厚木秦野道路の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。</p> <p>⑥災害発生時の緊急ルート強化 ・新東名高速道路の厚木南IC(仮称)付近の「神奈川県総合防災センター」は、他県や国から応急活動要員の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。 ・厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所までの代替路線が形成され、リダンダンシーの確保が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。 厚木秦野道路は、第一東海自動車道東京湾岸道路(東名高速道路)、新東名高速道路、さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29.1kmのバイパス事業である。このうち、厚木区間・伊勢原区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約8.4kmを事業中である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・厚木地区(延長3.6km)は、圏央道(さがみ縦貫道路)の東厚木ICと国道129号間0.6kmで、平成25年3月に開通したさがみ縦貫道路と一体で用地取得、埋蔵文化財調査を実施済。厚木地区の用地取得率(面積ベース)は約11%(平成28年7月末)。現在は、設計協議、環境調査を実施中。 ・伊勢原地区(延長4.8km)は、平成30年度開通予定である新東名高速道路(伊勢原北IC(仮称))の事業進捗に併せて、伊勢原北IC(仮称)周辺の用地取得を重点的に推進し、用地進捗率は約89%(平成28年7月末)。平成26年度から工事着手。 ・今後は、用地取得を推進し、計画的に事業を実施するとともに、引き続き、地元協議を進めて効果的に事業推進を図る。 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道246号 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井) 関東地方整備局	一定期間 未着工	200	249	154	1.6 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道246号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。</li> <li>・厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)が整備されることにより、国道246号(現道)の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道246号(現道)の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。</li> <li>・厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)が整備されることにより、国道246号(現道)の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③沿線地域の観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客数は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。</li> </ul> <p>④企業立地の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・厚木秦野道路の事業化後、沿線市町村(伊勢原市、秦野市)の工場立地件数が増加。</li> <li>・厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)の整備に伴い、圏央道や東名高速道路、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。</li> </ul> <p>⑤救急活動への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。</li> <li>・厚木秦野道路は、第一東海自動車道東京湾岸道路(東名高速道路)・新東名高速道路・さがみ縦貫道路を相互に連絡する広域ネットワークの形成を目的とした延長29.1kmのバイパス事業である。このうち、伊勢原西～秦野中井区間では、並行する国道246号の慢性的な渋滞緩和、安全性向上を図るため延長約5.2kmを事業中である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊勢原西～秦野中井区間(延長5.2km)は、国道246号と東名高速道路の秦野中井10kmの5.2kmで平成38年度開通予定である。用地取得を平成30年度から着手予定。</li> <li>・今後は、用地取得を推進し、引き続き、地元協議を進めて効率的に事業促進を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道246号 秦野IC開通 関東地方整備局	再々評価	51	100	50	2.0	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道246号(現道)は東京と静岡間の東西方向を結ぶ幹線道路であるが、容量不足による渋滞が発生。</li> <li>・秦野IC開通が整備されることにより、国道246号(現道)の通過交通の転換が図られ、交通混雑緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道246号(現道)の事故発生状況は、渋滞と交差点密度の高さに起因すると考えられる追突と右左折事故が約8割。</li> <li>・秦野IC開通が整備されることにより、国道246号(現道)の交通の転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③沿線地域の観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトドア・トレッキングや温泉など多様な観光資源を有する沿線市町村の入込客数は近年増加傾向にあり、今後更なる観光入込客数の増加が期待される。</li> </ul> <p>④企業立地の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秦野IC開通の事業化後、沿線市町村(秦野市)の工場立地件数が増加。</li> <li>・秦野IC開通の整備に伴い、新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。</li> </ul> <p>⑤救急活動への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秦野IC開通の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院からの30分カバー圏人口が増加し、救命率の向上が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秦野IC開通は、新東名高速道路へのインターチェンジ接続を目的とした延長約0.75kmの道路事業である。</li> <li>・秦野IC開通が整備されることにより、秦野市域の国道246号周辺から新東名高速道路へのアクセスが確保され、また、新東名高速道路、さがみ縦貫道路、厚木秦野道路との広域的に形成された自動車専用道路ネットワークと接続されることによって、これらの地域の経済・文化・産業の発展に寄与する。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・秦野IC開通の事業進捗は、平成21年度に地元説明会を実施し、平成22年度に用地幅積設置を実施。</li> <li>・現在、設計協議、埋蔵文化財調査を実施中で、平成25年度より用地取得に着手し、用地取得率(面積ベース)は約87%(平成28年7月末)。</li> <li>・今後、新東名高速道路の事業進捗に併せて、用地取得を進めるとともに工事着手し、平成32年度完成に向けて、計画的に事業促進を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道7号 新発田拡幅 北陸地方整備局	再々評価	340	381	336	1.1 (※1)	<p>①地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には工業団地等が立地しており、食品工業団地の分譲面積・従業員数が拡大しているなか、国道7号は物流活動における主要搬送ルートとして重要な路線であり、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。</p> <p>②第三次医療施設へのアクセス向上 ・東北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院への30分圏内カバー人口が増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。</p> <p>③生活道路の安全性向上 ・交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換することが期待されるため、歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。</p> <p>④沿道土地利用開発の促進・まちづくり支援 ・新発田市都市マスタープランでは新発田市街地の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、新発田拡幅の整備により、沿道商業施設の活動支援や、新発田市が進めるまちづくりに寄与する。</p> <p>⑤主要観光施設へのアクセス向上 ・新発田市観光振興基本計画(平成19年度)では国道7号を周辺都市と主要観光地間を結ぶ広域観光ネットワークに位置づけられており、新発田拡幅の整備により、主要観光施設へのアクセス性が向上し、地域の観光支援に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道7号新発田拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率44% (うち用地進捗率54%)</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道8号 白根バイパス 北陸地方整備局	再々評価	400	529	438	1.2 (※1)	<p>①新潟市南区における公共交通の機能強化 ・新潟市南区では混雑時間帯等の路線バスの定時性・速達性向上、現道区間から通過交通を排除することによる、現道区間の走行性向上が課題となっており、白根バイパスの整備により「都市基盤と公共交通の機能強化」を進める南区のまちづくりに寄与する。</p> <p>②地域産業の活性化 ・事業区間周辺には複数の工業団地等が立地、航空機産業の支援など新たな産業を支える拠点もあり、白根バイパスの整備は、物流効率化による生産性向上や地域産業の活性化等に寄与する。</p> <p>③第三次医療施設へのアクセス向上 ・白根バイパスの整備により、第三次医療施設である新潟市民病院の南区内における30分圏内カバー人口が増加するなど、迅速な救急搬送に貢献する。</p> <p>④現道区間の沿道環境改善 ・白根バイパスの整備により、大型車等が現道からバイパスに転換することで、騒音など沿道環境の改善が期待できる。</p> <p>⑤冬期における円滑な交通の確保 ・国道8号現道利用者(冬期に関するアンケート)の多くは積雪時の交通集中状況について問題を感じており、白根バイパスの整備により冬期の円滑な交通の確保が可能となる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号白根バイパスは、「交通渋滞の緩和と交通事故削減」、「快適で安心安全なまちづくりの推進」、「物流の効率化による企業の生産性向上と地域産業の活性化」などを目的とした延長5.9kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率58% (うち用地進捗率99%) ・平成30年度：新潟市南区保坂～同区跡瀧間 延長2.0km (2/4) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
一般国道8号 直江津バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	2,008	1,015	2.0 (※1)	<p>①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上 ・平成27年3月に北陸新幹線(上越妙高駅)が開業し、今後は新水族博物館の開館や上信越道4車線化等による観光入込客数の増加が見込まれており、直江津バイパスの整備は、地域の観光支援に寄与する。</p> <p>②第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・直江津バイパスの整備により、上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約1.6千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。</p> <p>③重要港湾直江津港へのアクセス向上 ・直江津港搬出入貨物の約3割は大潟区、頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局	再々評価	302 (残事業 =120)	312 (残事業 =182)	364 (残事業 =111)	0.9 (残事業 =1.6)	<p>①雪国観光圏形成による地域活性化 ・広域的な観光ネットワークの一部を形成し、雪国観光圏整備計画を支援することが期待される。</p> <p>②地域間交流活性化による新たな生活圏の形成 ・八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援することが期待される。</p> <p>③救急医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ・搬送ルートの多様化、それに伴う搬送の確実性・定時性の向上に寄与することが期待される。</p> <p>④緊急時のリダンダンシーの確保 ・信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。</p> <p>⑤冬期除雪降雪の解消 ・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性向上が期待される。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 上越三和道路 北陸地方整備局	再々評価	704	625	599	1.04	<p>①北陸新幹線上越妙高駅と主要観光地のアクセス機能向上 ・北陸新幹線(上越妙高駅)の開業により、上越市への観光客の増加が見込まれており、市内観光施設へのアクセス性向上、域外との交流促進・地域の活性化に寄与する。</p> <p>②第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院の30分圏域カバー人口が約6.2千人増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。</p> <p>③冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期の路面凍結や積雪時の圧雪、路肩狭小区間におけるすれ違い困難などの問題のある国道253号(現道)を回避でき、冬期間の安全性・信頼性が向上する。</p> <p>④日常生活圏の中心都市である上越市街地へのアクセス向上 ・国道253号沿線地域と上越市街地は、通勤・通学・買い物など日常生活で密接なつながりがある ・日常生活圏の中心都市(上越市街地)とのアクセス性が向上し、日常生活の利便性が向上する</p> <p>⑤地元の農産業を支援 ・国道253号沿線地域のしいたけ・山菜等の特産品は新潟県内や上越市内を中心としたJAえちご上越中央物流センターに集荷されるため、国道253号を利用することが多い。 ・上越市へのアクセス性が向上し、地元の農産業を支援する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道8号 富山高岡バイパス 北陸地方整備局	再々評価	570	7,593	2,323	3.3 (※1)	<p>①物流の効率化により企業の生産性を向上 ・坂東交差点の立体化による渋滞緩和により、物流効率化が図られ企業の生産性が向上するとともに、企業立地促進を支援し、高岡市や射水市の更なる産業振興支援が期待される。</p> <p>②第三次医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、救命救急活動支援に寄与することが期待される。</p> <p>③北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上 ・富山県西部の新幹線新駅である北陸新幹線 新高岡駅や主要観光地間のアクセス時間が短縮するとともに、周辺観光などの観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。</p> <p>④緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化等 ・国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路線ネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待される。</p> <p>⑤日常生活圏の各都市間の連携を強化 ・日常生活圏（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡市役所）の所要時間が短縮し、各都市間のアクセスが向上することにより、連携強化が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号富山高岡バイパスは、交通渋滞の解消や死傷事故件数の削減、物流効率化による地域産業振興の支援、主要都市間のアクセス向上などを目的とした、延長24.8kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率99.8%（うち用地進捗率99.9%）</p> <p>【コスト削減等】 ・舗装の再生材利用等によりコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
地域高規格道路 富山高山連絡道路 一般国道41号 大沢野富山南道路 北陸地方整備局	一定期間 未着工	380	552	312	1.8 (※1)	<p>①物流の信頼性の向上 ・中京圏からの有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道が危険物積載車両が通行不可のため、国道41号を利用。 ・ただし、国道41号では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。 ・大沢野富山南道路の整備により、国道41号の災害危険箇所を回避でき、医薬品製造業など地域産業を支える物流の信頼性が向上する。</p> <p>②冬期交通の安定性の確保 ・国道41号の大沢野富山南道路の現道区間は、冬期の堆雪路肩が確保されている区間が少なく、積雪時は大型車のすれ違いが困難となっている。 ・大沢野富山南道路の現道区間は、富山河川国道事務所管内で唯一運搬排雪作業が行われており、冬期に通行規制が生じている。 ・事業中の猪谷楡原道路とともに大沢野富山南道路を整備することにより、堆雪路肩が確保され冬期交通の安定性の確保が期待される。</p> <p>③第三次医療施設等へのアクセス向上 ・国道41号は救急搬送時の重要路線である。 ・岐阜県飛騨市は、妊婦や産婦の健康診査の委託医療機関に富山市の病院を指定しており、妊婦の約1割が富山市内で出産している。 ・大沢野富山南道路の整備により、地域医療施設への救急搬送支援や通院時の快適性・安全性が期待できる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道41号大沢野富山南道路は、「交通混雑の緩和や交通事故の削減」、「物流の信頼性向上や冬期交通の安定性確保」、「第三次医療施設等へのアクセス向上」などを目的とした、延長12.0kmのバイパス整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道8号 加賀拡幅 北陸地方整備局	再々評価	350	723	407	1.8	<p>①主要観光地の連携向上 ・事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路の機能強化 ・災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。</p> <p>③地域の医療施設へのアクセス性向上 ・加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が増加するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。</p> <p>④沿道のにぎわい創出 ・事業中区間の拡幅により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。</p> <p>⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和や死傷事故の削減」「主要観光地へのアクセス向上」「沿道のにぎわい創出」などを目的とした延長6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率82%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道470号 能越自動車道 輪島道路 北陸地方整備局	その他	190	388	【内訳】 走行時間短縮便益：325億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：20億円  【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日	194	【内訳】 事業費：173億円 維持管理費：21億円	2.0	①第1次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線を形成 ・石川県の第1次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。 ・主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次医療施設（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。 ・輪島市と金沢市やのと里山空港を連結するバスの定時性確保・快適性の向上が期待できる。 ③のと里山空港及び輪島港へのアクセス向上 ・のと里山空港や輪島港へのアクセス性が向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・観光地の周遊性向上や輪島市への入込み客数の増加が期待される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道470号輪島道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長4.7kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率47%（うち用地進捗率94%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道470号 能越自動車道 輪島道路（Ⅱ期） 北陸地方整備局	その他	300	311	【内訳】 走行時間短縮便益：259億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：19億円  【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日	237	【内訳】 事業費：222億円 維持管理費：15億円	1.3	①第1次緊急輸送道路の強化、迂回発生時の代替路線を形成 ・石川県の第1次緊急輸送道路としての位置づけがあり、災害に強い道路ネットワークの形成が図られる。 ・主要地方道七尾輪島線が通行止めとなった時の代替路が形成されることで、リダンダンシーが確保される。 ②救命救急活動の支援及びバス交通の定時性確保 ・能登地方唯一の第三次医療施設（能登総合病院）へのアクセス性が向上する。 ・輪島市と金沢市やのと里山空港を連結するバスの定時性確保・快適性の向上が期待できる。 ③のと里山空港及び輪島港へのアクセス向上 ・のと里山空港や輪島港へのアクセス性が向上が期待できる。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・観光地の周遊性向上や輪島市への入込み客数の増加が期待される。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の骨格となる道路であり、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道470号輪島道路（Ⅱ期）は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長6.8kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率18%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道8号 福井ハイパス 近畿地方整備局	再々評価	940	6,198	2,852	2.2 (※1)	<p>①地域産業の活性化 ・福井県地域産業活性化計画に基づき増加する企業立地に関して、残る区間の整備により、さらなる利便性向上、地域活性化が期待される。</p> <p>②交通安全の向上 ・4車線整備済区間より正面衝突事故が多く発生している未整備区間に並行する現道区間において、残る区間の整備により、歩道及び中央帯が整備されることで、事故減少が期待される。</p> <p>③災害時の住民避難支援 ・福井県では原子力発電所が有事の際に県内外に避難する防災計画が定められており、残る区間の整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。</p> <p>④特急停車駅へのアクセス向上 ・坂井市丸岡町～JR芦原温泉駅への所要時間が短縮(14分→12分)</p> <p>⑤共用飛行場へのアクセス向上 ・福井市～小松空港への所要時間が短縮(94分→91分)</p> <p>⑥農林水産品の流通の利便性が向上 ・あわら市、坂井市の主要農産物であるコンヒカリ、スイカ等について、主な出荷先である福井市への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・あわら市～福井市への所要時間が短縮(44分→41分)</p> <p>⑧主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる (金津創作の森:約14.3万人/年、丸岡城:約34.7万人/年)</p> <p>⑨三次医療施設へのアクセス向上 ・あわら市～福井県立病院への所要時間が短縮。(33分→30分)</p> <p>⑩緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・国道8号、主要地方道福井金津線、主要地方道芦原丸岡線(坂井市丸岡町～あわら市熊坂)が通行止めになった場合の代替路線となる。</p> <p>⑪沿道環境の改善 ・国道8号あわら市瓜生(騒音レベル:夜間73dB:改善見込み) ・国道8号坂井市丸岡町一本田(騒音レベル:夜間72dB:改善見込み)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県(富山、石川、福井)の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る延長約570kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済を支えるとともに、北陸自動車道や各神高遠道路などととも広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。 ・福井ハイパスは、あわら市笠岡から越前市塚原町を結ぶハイパスで、地域産業の活性化、交通安全の確保、災害時の住民避難支援を主な目的として計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和41年度 ・事業進捗率96%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道158号 大野油坂道路(和泉・油坂区間) 近畿地方整備局	長期間継続中	595	680	526	1.3	<p>①安全・安心の交通の確保 ・事業区間と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、落石・土砂崩れ等による通行止めが34回発生し、また平面線形が厳しい箇所が10箇所あり、安全・安心な交通の確保が課題となっている。 ・大野油坂道路(和泉・油坂区間)の整備により、これらを解消し、安全・安心の交通の確保が期待される。</p> <p>②医療施設へのアクセス向上 ・事業区間と並行する国道158号は、全区間が異常気象時通行止区間であり、また線形が厳しい箇所もあり、救急搬送時の速達性・走行安定性の確保が課題となっている。 ・大野油坂道路(和泉・油坂区間)の開通によって、旧和泉村周辺から最寄り第二二次医療施設である鷺見病院までの所要時間が36分から27分に9分短縮されるほか、第三次医療施設の中濃厚生病院へのアクセス性も向上するなど、医療サービスの選択肢の拡大が期待される。</p> <p>③農林水産品の流通の利便性向上 ・大野市の主要農産物であるさといもについて、主な出荷先である福井市(福井中央卸売市場)、岐阜市(岐阜市中央卸売市場)への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>④隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ・大野市～郡上市を最短時間で連絡する。 ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・大野市(旧和泉村役場)～郡上市への所要時間が短縮(53分→44分)</p> <p>⑥地点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトや大規模イベントを支援 ・「越前美濃街道広域観光交流」、「大野市和泉地区化石保全計画」や「越前おおのブランド戦略」を支援する。</p> <p>⑦主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。 (大野まちなか観光:約92.4万人/年、九頭竜湖:約30.7万人/年(H27))</p> <p>⑧緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・国道158号(大野市貝血～大野市東市布)が通行止めになった場合の代替路線となる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市・福井県大野市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格幹線道路であり、中央自動車道長野線・東海北陸自動車道・北陸自動車道を相互に連絡し、交通の円滑化を図るなど、重要な役割を担っている。 ・大野油坂道路(和泉・油坂区間)は、中部縦貫自動車道の一部を構成し、安全・安心の交通の確保、医療施設へのアクセス性向上を目的とした延長15.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率2%(うち用地進捗率4%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
中部横断自動車道 (富沢～六郷) 関東地方整備局	その他	2,604 (残事業 =904)	2,344 (残事業 =2,344)	2,620 (残事業 =844)	【内訳】 事業費 : 2,540億円 維持管理費 : 80億円	0.9 (残事業 =2.8)	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。</li> <li>「国土形成計画(全国計画)」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。</li> <li>上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。</li> <li>内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方の震災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。</li> </ul> <p>②物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山梨県を発着する物流動向は、入出荷ともに、静岡県との割合が多く、中部横断沿線は事業所数も多いため、山梨県は国際拠点港湾である清水港(静岡県)の後背地。</li> <li>清水港と直結する国道52号は狭小区間やカーブ区間が多いため、国際海上コンテナが走行するには、徐行に加え前後誘導車の配置が必要となっており、定時性や速達性が課題。</li> <li>中部横断自動車道の整備により、通行支障箇所を通過せずに通行可能となるとともにアクセス時間の短縮により、物流効率化に寄与。</li> </ul> <p>③救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道の周辺地域における救急輸送の平均時間は約51分であり、全国平均の約39分よりも12分も長い時間を要する。</li> <li>中部横断自動車道の整備により、山梨県及び静岡県内の第3次医療施設まで1時間以内で搬送可能な圏域が拡大し、救命率の改善が見込まれる。</li> </ul> <p>④災害時における代替道路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。</li> <li>国道52号においても防災対策を実施しているものの、災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。</li> <li>中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。</li> <li>富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保を図ることを目的とし、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の道路事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成3年12月 吉原JCT～増穂IC間の基本計画決定、平成8年12月 同区間の整備計画決定。</li> <li>平成18年2月 吉原JCT～増穂IC間の整備計画の変更(富沢IC～六郷IC間を直轄高速方式で整備)</li> <li>用地進捗率100%取得済み。</li> <li>平成20年度より工事に着手し、現在、橋梁工事、トンネル工事及び改良工事を実施中。</li> <li>総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道20号 大月バイパス 関東地方整備局	再々評価	338	568	452	【内訳】 事業費 : 442億円 維持管理費 : 9.7億円	1.3 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道20号(現道)の損失時間は、84.5千人時間/年・kmで、1工区開通前後で比較すると、約2割改善。</li> <li>平成23年2月に1工区開通後、旅行速度が改善したものの、国道139号と交差する大月橋東詰交差点を先頭に渋滞が残存。</li> <li>残る2工区の整備により、現道の交通が大月バイパスに転換し、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大月バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、104.9件/億台・kmで、1工区開通前後で比較すると、バイパスへの交通転換により約5割改善。</li> <li>しかし、依然として、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。</li> <li>残る2工区の整備により、現道の交通が大月バイパスに転換し、国道20号(現道)の更なる事故削減が見込まれる。</li> </ul> <p>③利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大月市は、山梨県内で救急医療施設までの平均収容所要時間を最も要する地域であり、市内唯一の二次救急医療機関である大月市立中央病院へ向かうには国道20号(現道)を経由する必要がある。</li> <li>国道20号(現道)は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の渋滞時は救急車両の通行に支障をきたす状態である。</li> <li>大月バイパスの整備により、現道の交通が大月バイパスに転換し、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。</li> <li>大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とし、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパス事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1工区は、平成23年2月に全線2車線で完成形供用済。</li> <li>2工区は、桂川橋上部工事、花咲地区改良工事、大月第2トンネル工事、JR横断函渠工事を実施中。</li> <li>引き続き、全線完成に向けて事業を進める。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局	再々評価	138	189	175	1.1	<p>①交通混雑の緩和 ・国道52号(現道)の損失時間は、約148.5千人時間/年・kmで、2工区開通前後で比較すると、約2割改善。 ・当該区間には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・残る1工区の整備により、交通が4車線区間に転換し、国道52号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・国道52号(現道)の死傷事故率は、約130.9件/徳台・kmと山梨県内の国道52号平均の約1.6倍。 ・事故の内訳は、追突事故が約5割を占めており、要因として、賣川交番前交差点と賣川交番南交差点との交差点距離が短く、国道52号(現道)と2工区へのクラック交通とアルプス通り直進交通などが輻輳状態。 ・輻輳を発生させる原因となっているクラック交通を解消するため、残る1工区の整備を推進し、安全性の向上を図ることが必要。</p> <p>③沿道環境の改善 ・2工区は平成26年4月21日の4車線開通により、現道の交通量が4車線化区間に1,400台/日転換しており、1工区でも同様の転換が見込まれる。 ・歩行空間が狭小な現道から、歩道設置により十分な歩行空間が確保された4車線化区間に転換することで、道路利用者のうち約9割が安心感の向上を実感。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。 ・上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や賣川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全性の向上、沿道環境の改善を目的とした、甲府市富竹一丁目から甲府市寿町までの延長1.0kmの4車線の拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・昭和21年度に都市計画決定、昭和43年度に都市計画変更。 ・平成8年度に事業化され、平成16年度から用地着手。 平成17年度から工事着手。 ・2工区(荒川橋~アルプス通)の0.75kmは平成26年4月に4車線開通。 ・1工区(アルプス通~賣川交差点)の0.25kmの用地取得は、平成24年度から着手。 ・用地交渉や権利者未確定地の相続手続きに時間を要したため、供用開始年度が平成29年度から平成32年度へ3年延期。 ・全体の用地取得率は、68%完了。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道138号 新屋拡幅 関東地方整備局	長期継続 継続中	80	182	72	2.5	<p>①国道138号(現道)の渋滞状況 ・国道138号(現道)の損失時間は、約118.9千人時間/年・km。 ・主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・国道138号(現道)の渋滞が地域住民の移動阻害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。 ・新屋拡幅の整備により、国道138号(現道)の交通容量が拡大し、渋滞緩和や地域生活の快適性向上が見込まれる。</p> <p>②国道138号(現道)の死傷事故発生状況 ・国道138号(現道)の死傷事故率は、新屋拡幅区間で約268.3件/徳台・km。 ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。 ・新屋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。</p> <p>③周遊観光の支援 ・富士北麓地域は富士山世界遺産登録と相まって、近年観光入り込み客数は増加傾向。 ・国道138号新屋拡幅事業の周辺には、道の駅富士吉田や北口本宮富士浅間神社などの観光施設が点在しているものの、富士山五合目と比べ、観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。 ・新屋拡幅の整備により、点在する周辺観光施設間の所要時間が短縮し、更なる観光入込容の伸びが期待。</p> <p>④地域生活の快適性(救急医療活動の支援) ・富士吉田市は、現場までの平均到着時間が県平均を上回る地域となっており、第2次救急医療施設へ向かうためには、国道138号を経由する必要がある。 ・国道138号(現道)は道路幅員が狭いため、追い越しができず、朝夕の渋滞時に救急車両にも支障。 ・新屋拡幅の整備により、安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援。</p> <p>⑤地域生活の快適性(災害時の支援) ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。 ・道の駅「富士吉田」の富士山アリーナは富士吉田市の支援物資集積施設に指定。 ・新屋拡幅の整備により、中央道河口湖ICまで4車線の緊急輸送道路ネットワークを形成し、災害時においても円滑な救援物資輸送が可能となり、防災機能を強化。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道138号は、山梨県富士吉田市を起点として、神奈川県小田原市に至る延長約60kmの幹線道路である。 ・新屋拡幅は、富士吉田市内の混雑の著しい上宿交差点より富士見公園前交差点間の混雑解消を図る延長2.6kmの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成28年3月末時点で、用地取得率は約0.1%。 ・平成22年度に都市計画決定、平成24年度に事業化。平成27年7月に設計説明会を実施。 ・先行整備区間は、平成32年度からの開通を目指して、事業を推進。 ・まちづくり区間は、景観計画、景観条例を平成28年4月策定。 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
中部横断自動車道 (八千穂～佐久南) 関東地方整備局	再々評価	779	938	890	1.1	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県佐久市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、国道141号の渋滞緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の用地取得は完了。</li> <li>引き続き、橋梁工事等を行い、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。</li> <li>土地収用法による用地取得を実施するなど、用地取得に時間を要したこと、また、開通後の残工事を考慮し、全体の事業期間を平成30年度に変更する。</li> <li>今後は改良工事等の進捗を図り、本線の開通を平成29年度に予定、平成30年度に残工事として工事用道路の撤去を実施。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>盛土材としての強度を確保するための掘削土改良（安定処理工）の増加、また、掘削土に含まれる転石処理の追加により、事業費を約84億円増加。</li> <li>今後の事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道18号 上田バイパス(延伸) 関東地方整備局	再々評価	179	395	166	2.4	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194kmの主要幹線道路である。</li> <li>一般国道18号上田バイパス(延伸)は、現道である国道18号の交通渋滞の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的として計画された事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>平成21年度に事業化、平成23年度に用地着手。</li> <li>上田バイパス(延伸)の用地取得率は39%(H28.3時点、面積ベース)。</li> <li>設計協議に時間を要したこと、その後の詳細設計や工程の見直しにより、事業期間を平成30年度から平成34年度に変更。</li> <li>平成29年度から上田市区間の橋梁工事に着手予定。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。</li> </ul> <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号(現道)の損失時間は、約108.2千人時間/年・kmから約120.3千人時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。</li> <li>平成21年3月の暫定2車線開通後、再評価対象区間において所要時間の短縮が見られるものの、大屋交差点周辺(国道152号と接続)や国分1丁目交差点などでは渋滞が残存。</li> <li>上田バイパス(延伸)の整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道18号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号(現道)の死傷事故率は、約128.8件/億台・kmから約130.6件/億台・kmと前回再評価時から横ばい。</li> <li>大屋交差点周辺(国道152号と接続)、常田3丁目交差点周辺では、交通事故が多発しており、死傷事故率が200件/億台・kmを超える交差点が5箇所存在。また、車両相互の追突事故が多発。</li> <li>上田バイパス(延伸)の整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道18号(現道)の事故削減が見込まれる。</li> </ul> <p>③沿線地域の開発・発展等の支援(企業立地の促進)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上田バイパス(1.8km区間)は、平成21年3月の暫定2車線開通により、沿線に大規模小売店が立地。</li> <li>上田バイパス(延伸)の整備により、沿線地域における商業立地の促進が見込まれる。</li> <li>また、上田市の工業生産地域である丸子地区では高速10へのアクセス性が向上し、更なる工業振興が見込まれる。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局	再々評価	231	323	249	1.3 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号の損失時間は、約58.8千時間/年・kmから約130.4千時間/年・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から増加。</li> <li>平成23年6月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、再評価対象区間の損失時間は増加。バイパスの合流部が暫定2車線であるため、旧国道20号側の宮川交差点などでは渋滞が発生。</li> <li>坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②沿道環境の改善（交通事故の減少）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号の死傷事故率は、バイパスへの交通転換により、約111.3件/徳台・kmから約32.3件/徳台・kmと平成23年6月の暫定2車線開通前から7割改善。しかし、依然として車両相互の追突や出合頭の事故が発生。</li> <li>平成23年6月の暫定開通の際、旧国道20号の宮川交差点と当該路線が新たに付け替えられ、交差点での事故が大幅に削減。</li> <li>坂室バイパスの完成4車線整備により、バイパスへの交通転換に伴う旧国道20号の更なる事故削減が見込まれる。</li> </ul> <p>③沿道環境の改善（安全安心な通行の確保）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旧国道20号では、坂室バイパスの平成23年6月の暫定2車線開通により、大型車混入率が21%から7%と3分の1に減少するが、未だに大型車が現道に約1割残存。</li> <li>旧国道20号は、近隣に位置する宮川小学校の通学路としても利用されていることから、当該事業によって、大型車の更なる転換に伴う児童の安全性向上が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通過し、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。</li> <li>一般国道20号坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的として計画された事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年6月までに暫定2車線（3.0km）が供用済み。</li> <li>現道拡幅区間の道路設計・用地調査を実施。</li> <li>全体の用地取得は約93%完了している。</li> <li>引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線4車線供用を目指す。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	再々評価	464	667	512	1.3 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道20号（現道）の損失時間は、約105.5千時間/年・kmから約93.3千時間/年・kmと前回再評価時から横ばい。</li> <li>平成16年3月の暫定2車線開通後に所要時間は短縮したものの、長地交差点（暫定2車線開通区間への接続）や大社通り交差点（国道142号と接続）などでは渋滞が残存。</li> <li>下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道20号（現道）の死傷事故率は、約76.5件/徳台・kmから約76.9件/徳台・kmと前回再評価時から横ばい。</li> <li>大社通り交差点、長地交差点では死傷事故率が200件/徳台・kmを超える交差点が存在しており、追突や出合頭事故といった渋滞や沿道出入りに起因する事故が多発。</li> <li>下諏訪・岡谷バイパスの整備により、バイパスへの交通転換に伴う国道20号（現道）の事故削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通過し、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。</li> <li>一般国道20号下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的として計画された事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成16年3月に暫定2車線（2.9km）が開通済み。</li> <li>国道142号から国道142号バイパス間（1.7km）の道路設計を行うとともに、今井地区で改良工事及び橋梁工事を実施。</li> <li>平成29年度に、岡谷市今井～岡谷インター西區間L=0.8kmを完成2車線で開通予定。</li> <li>用地取得は約85%完了。</li> <li>引き続き、用地の取得、工事の促進を図り、早期の供用を目指す。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道153号 伊南バイパス 中部地方整備局	再々評価	412	997	473	2.1 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</p> <p>②物流支援の効率化 ・現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。</p> <p>③都市の再生 ・市街地再開発、区画整備等の沿道まちづくりと連携あり。</p> <p>④国土・地域のネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。</p> <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・二次医療施設(伊那中央病院)へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑦災害の備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係 ・上伊那地域ビジョンにて、交通の骨格を担う路線として位置づけられている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道153号伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長9.2kmのバイパスであり、長野県からの権限代行を受け、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率79% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂徳)	
一般国道21号 可児御嵩バイパス 中部地方整備局	再々評価	349	1,211	483	2.5 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(杉原千蔵記念博物館等)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道21号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵土に至る延長8.0kmのバイパスであり、現道21号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩10へのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率67% (うち用地取得率は100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂徳)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道21号 岐阜バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	1,717	1,293	1.3 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。</li> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号岐阜バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和35年度</li> <li>・事業進捗率46%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	再々評価	950	3,077	1,527	2.0 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特急停車駅（JR岐阜）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関市山田に至る延長13.4kmのバイパスであり、岐阜市の街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和46年度</li> <li>・事業進捗率58%（うち事業進捗率77%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路 中部地方整備局	再々評価	2,203	3,092	2,233	1.4 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス等）が存在する。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・IC等からアクセスが向上する主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	再々評価	310	1,751	763	2.3 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクトを支援する</li> <li>・主要な観光地（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道1号 笹原山中バイパス 中部地方整備局	その他	174	285	【内訳】 走行時間短縮便益：247億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：4.4億円  【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日	226	【内訳】 事業費：204億円 維持管理費：22億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。</li> </ul> </li> <li>②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。</li> </ul> </li> <li>③適性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地（伊豆地域・箱根地域）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送路の代替路線を形成する。</li> </ul> </li> <li>⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道1号笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から、同市笹原新田に至る延長4.3kmのバイパスであり、走行環境の改善、交通事故の削減や沿道環境の改善を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率64%（うち用地取得率100%）</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 中部地方整備局	再々評価	2,520	5,462	【内訳】 走行時間短縮便益：4,823億円 走行経費減少便益：483億円 交通事故減少便益：156億円  【主な根拠】 計画交通量 36,200台/日	3,601	【内訳】 事業費：3,491億円 維持管理費：110億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス、伊豆箱根バス）が存在する。</li> <li>・新幹線駅（JR三島駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間（沼津市、三島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市（沼津市、三島市、沼津IC～伊豆市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>④適性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想）を支援する。</li> </ul> </li> <li>⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（伊豆地域）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> </ul> </li> <li>⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援の3点を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率92%（うち用地取得率は約88%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	445	1,364	【内訳】 走行時間短縮便益：1,243億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：54億円  【主な根拠】 計画交通量 51,500台/日	878	【内訳】 事業費：801億円 維持管理費：77億円	1.6 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道1号 島田金谷バイパス 中部地方整備局	長期間継続中	240	1,289	【内訳】 走行時間短縮便益：1,200億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：34億円  【主な根拠】 計画交通量 58,800台/日	228	【内訳】 事業費：182億円 維持管理費：46億円	5.6 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトの支援が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	再々評価	125	195	132	1.5 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（富士市バス等）が存在する。</li> <li>・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（田子の浦湊）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・現道等における総重量25t車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。</li> <li>・圏性ある地域の形成</li> <li>・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成5年度</li> <li>・事業進捗率63%（うち用地進捗率82%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（1期） 中部地方整備局	再々評価	260	405	237	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④圏性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部付属静岡病院）へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道414号河津下田道路（1期）は、下田市寅作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5.7kmの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化の3点を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成10年度</li> <li>・事業進捗率約12%（うち用地取得率0%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期) 中部地方整備局	再々評価	375	402	341	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市(下田市～沼津市)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(下田市、南伊豆町などの南伊豆地域)へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(順天堂大学医学部付属静岡病院)へのアクセス向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の特殊運行規制区間(夏季大型車通行規制区間)を解消する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)は、河津町梨本を起点とし、下田市真作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率18%(うち用地取得率59%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局	再々評価	316	3,690	874	4.2 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理(日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等)の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられる。</li> <li>・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和42年度</li> <li>・事業進捗率85%(うち用地取得率100%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	再々評価	376	1,303	【内訳】 走行時間短縮便益：1,202億円 走行経費減少便益：90億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量 32,700台/日	362	【内訳】 事業費：331億円 維持管理費：30億円	3.6	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業）の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の改善が見込まれる</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。</li> <li>・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置付けられる。</li> </ul>	継続	道政局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	再々評価	791	4,242	【内訳】 走行時間短縮便益：4,009億円 走行経費減少便益：222億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量 43,200台/日	1,392	【内訳】 事業費：1,299億円 維持管理費：93億円	3.0	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられる。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。</li> <li>・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。</li> </ul>	継続	道政局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道302号 名古屋環状2号線 中部地方整備局	その他	5,681	31,213	【内訳】 走行時間短縮便益：27,108億円 走行経費減少便益：3,650億円 交通事故減少便益：455億円  【主な根拠】 計画交通量 31,400台/日	13,684	【内訳】 事業費：13,250億円 維持管理費：434億円	2.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道(墓目寺6号、新清洲7号、喜多山2号)の除却が見込まれる。</li> <li>・バス路線の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備)を支援する。</li> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路(広域道路)を形成する。</li> <li>・区画整理(茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業)と連携する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(農業文化園・戸田川緑地)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路(名古屋第二環状自動車道)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業(近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線(名古屋西～飛島))と一体的に整備する必要がある。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道1号 関バイパス 中部地方整備局	再々評価	250	359	【内訳】 走行時間短縮便益：303億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：16億円  【主な根拠】 計画交通量 14,700台/日	275	【内訳】 事業費：258億円 維持管理費：17億円	1.3 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km以下である市街地内での事業である。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト(亀山・関テクノヒルズ)を支援する。</li> <li>・地域連携プロジェクト(いこか連携プロジェクト)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(重要伝統的建造物群保存地区 関宿)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(三重県立総合医療センター)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 中部地方整備局	長期間継続中	260	337	257	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・軌道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通名古屋南紀高速線等)が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路自動車国道と並行する自専道(A'規格)としての位置づけ有り。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベント(平成33年第76回国民体育大会)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(世界遺産熊野古道)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心して暮らすの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(伊勢赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業(近畿自動車道紀勢線)と一体的に整備する必要あり。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号熊野尾鷲道路(Ⅱ期)は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る約5.4kmの区間である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率33%(うち用地取得率は100%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道161号 湖北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	300	1,053	708	1.5	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高島市には多くの観光施設があり、観光入込客数が年間約225万人から約418万人に増加しており、湖北バイパス4工区の整備により、行楽シーズンにおける交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湖北バイパス未整備区間(4工区)では、死傷事故が発生し、正面衝突や車両単独が事故全体の約50%を占めている。</li> <li>・湖北バイパスの整備により急カーブ箇所がなくなり、事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>③冬季の円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高島市は積雪地域に指定されており、降雪量は新潟市・金沢市などに匹敵している。</li> <li>・積雪時にはスタック車両の発生に伴い、円滑な交通に支障をきたしているため、湖北バイパスの整備により円滑な交通の確保が期待される。</li> </ul> <p>④重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高島市～敦賀港への所要時間が短縮。(64分～56分)</li> </ul> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。</li> <li>・道の駅 藤樹の里あどがわ観光入り込み数：約887千人/年(H26)、マキノ高原・さらさ観光客入り込み数：約390千人/年(H26)</li> </ul> <p>⑥高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高島市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。(65分～57分)</li> </ul> <p>⑦沿道の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道161号 高島マキノ町海岸(騒音レベル：昼間75db、夜間75db 改善見込み)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県大津市に至る総延長約117kmの主要幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業、経済を支えるとともに名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。</li> <li>・湖北バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保を目的とした延長10.8kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和48年度</li> <li>・事業進捗率70%(うち用地進捗率89%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道8号 米原バイパス 近畿地方整備局	再々評価	700	1,059	974	1.1 (※1)	<p>①交通混雑の緩和 ・米原バイパスの暫定開通に伴い、国道8号(バイパス並行区間)の渋滞は解消しつつあるものの依然として残っており、整備により交通混雑の緩和が期待できる。</p> <p>②交通安全の確保 ・国道8号(バイパス並行区間)は、歩道未設置区間が多く存在し歩行者にとっては危険な状況である。また依然として交通事故が発生しており、整備により交通事故の減少や歩行者等の利用環境の改善など安全性の向上が期待できる。</p> <p>③冬期の円滑な交通確保 ・冬期には高速道路の通行規制に伴う交通集中や除雪作業による渋滞が発生しているが、冬期帯が確保された米原バイパスの整備により交通が分散され、円滑な交通の確保が期待できる。</p> <p>④日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・長浜市～彦根市への所要時間が短縮。(27分→25分) ・米原市～彦根市への所要時間が短縮。(11分→8分)</p> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(黒壁ガラス館：観光客入込数：265.5万人/年、長浜オルゴール堂：観光客入込数：84.2万人/年、彦根城：観光客入込数：82.7万人/年)</p> <p>⑥三次医療施設へのアクセス向上 ・彦根市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。(28分→26分)</p> <p>⑦沿道環境の改善 ・国道8号 彦根市鳥居本町(騒音レベル：夜間72dB 改善見込み)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 ・米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率58%(うち用地進捗率98%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道1号 水口道路 近畿地方整備局	再々評価	400	1,414	834	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・水口道路2工区の4車線開通により、2工区は旅行速度が上昇。 ・3工区についても旅行速度が低い区間があるが、4車線化することで同様の効果が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・水口道路2工区は年平均30～40件の事故が発生しているが、平成27年度に4車線開通しており、事故減少が期待される。 ・3工区についても4車線化することで同様の効果が期待される。</p> <p>③日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・甲賀市～栗東市への所要時間が短縮。(32分→31分)</p> <p>④高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～済生会病院への所要時間が短縮。(31分→30分)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県甲賀市・滋賀県湖南市を経て、大阪府大阪市北区に至る総延長約800kmの主要幹線道路である。 ・水口道路は、一般国道1号の甲賀市内及び湖南市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長11.0kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率93%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	再々評価	245	366	214	188 26	1.7 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要渋滞箇所である大手交差点および大手千日前交差点の交通混雑の緩和が期待できる。</li> <li>・交通混雑の緩和により二次医療施設である舞鶴赤十字病院への走行性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>②高速道路へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都舞鶴港や倉谷工業団地と舞鶴若狭自動車道舞鶴西ICとのアクセス性が向上が期待できる。</li> <li>・物流の効率化により産業振興や地域の活性化が期待される。</li> <li>・舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間が短縮。(15分→11分)</li> </ul> <p>③交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の交通混雑を回避し住宅地内の生活道路に流入する交通を西舞鶴道路に転換することにより、生活道路の安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・洪水時想定浸水域に位置する現道に対し、西舞鶴道路は想定浸水高よりも高い位置に整備し、緊急輸送用道路としての機能を確保する。</li> </ul> <p>⑤重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・綾部市～京都舞鶴港(舞鶴国際ふ頭)への所要時間が短縮。(31分→27分)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る京都北部地域、福井県嶺南(れいなん)地域の経済、産業、生活を支える延長約144kmの主要幹線道路である。</li> <li>・西舞鶴道路は、舞鶴市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、高速道路へのアクセス強化、緊急輸送道路としての機能向上を目的とした延長4.9kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成19年度</li> <li>・事業進捗率0% (うち用地進捗率45%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道26号 第二阪和国道 近畿地方整備局	再々評価	1,020	1,527	1,260	1,193 67	1.2 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では渋滞解消など交通状況が改善、渋滞が残る事業中並行区間においても同様の効果が期待。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定部分開通した区間に並行する国道26号では死傷事故率が大幅に減少、周辺地域の生活道路でも交通事故が減少し、事業中並行区間においても全線開通による死傷事故率の減少が期待。</li> </ul> <p>③救急医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岬町～府立泉州救命救急センターへの所要時間が短縮。(38分→36分)</li> </ul> <p>④災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨等の自然災害による通行止めが発生する国道26号と主な主要地方道の広域的な代替路を確保。</li> <li>・自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した物資輸送を確保。</li> </ul> <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・泉南郡岬町～関西国際空港への所要時間が短縮。(38分→32分)</li> </ul> <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・泉南郡岬町～堺泉北港への所要時間が短縮。(69分→63分)</li> </ul> <p>⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・泉南郡岬町～和歌山市への所要時間が短縮。(24分→18分)</li> </ul> <p>⑧主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。</li> <li>(道の駅「とっとパーク小島」：5.4万人/年(H24)、みさき公園：35.5万人/年(H24)、淡輪海水浴場：10.1万人/年(H24)、等)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道26号は、大阪府大阪市から和歌山県和歌山市を結ぶ延長53kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府阪南市から和歌山県和歌山市に至る区間は、地域高規格道路として整備を進めている。</li> <li>・第二阪和国道はその地域高規格道路の一部を形成し、国道26号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、関西国際空港へのアクセス向上、新しいまちづくりや主要観光地等の地域活性化を支援する大阪府阪南市自然田～大阪府泉南郡岬町深日に至る延長11.2kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率84% (うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道175号 神出バイパス 近畿地方整備局	再々評価	224	717	306	2.3 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神出バイパス部分供用に伴い、現道の国道175号の田井・老ノ口交差点の渋滞が解消し、旅行速度は向上しており、残る区間の整備により田井南交差点以南の交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道175号(事業区間の現道)の約8割に歩道がなく、自転車・歩行者の安全確保が課題となっており残る区間の整備により、通過交通が神出バイパスに転換することで、交通混雑の緩和による事故減少や自転車・歩行者の安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部の都市圏と北播磨地域を結ぶ国道175号を整備することにより、アクセシビリティが向上され、観光入込客数は増加傾向となっており、神出バイパスを整備することにより、移動時間短縮効果による観光入込客数の増大が見込まれ、地域の活性化に寄与することが期待される。</li> </ul> <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(51分→46分)</li> </ul> <p>⑤新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～JR西明石駅への所要時間が短縮。(37分→32分)</li> </ul> <p>⑥空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(57分→51分)</li> </ul> <p>⑦重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～東播磨港への所要時間が短縮。(67分→62分)</li> </ul> <p>⑧主要な観光施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセシビリティ向上により、観光客の増加が期待される。</li> <li>(王子動物園：観光入込客数 約128万人/年、須磨海浜水族園：観光入込客数 約110万人/年)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道175号は、兵庫県明石市を起点に、京都府舞鶴市に至る総延長約130kmの主要幹線道路であり、瀬戸内海臨海工業地帯と舞鶴港を南北に結び、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に結ぶ重要な役割を果たしている。</li> <li>・神出バイパスは、神戸市西部における交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和61年度</li> <li>・事業進捗率74%(うち用地進捗率89%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道2号 神戸西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	1,900	3,056	2,634	1.2 (※1)	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過し、年間で514回の渋滞が発生しており、神戸西バイパスの整備により渋滞回数が減少し走行性の向上が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間と並行する第二神明道路と比死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約9割占めており、神戸西バイパスの整備により事故の減少が期待される。</li> <li>・第二神明道路の通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。</li> </ul> <p>③物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神・播磨地区には、臨海部に製造品出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割を占め、神戸西バイパスの整備により東西方向の物流の効率化が期待される。</li> </ul> <p>④新幹線駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～新神戸駅への所要時間が短縮。(58分→55分)</li> </ul> <p>⑤空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～神戸空港への所要時間が短縮。(58分→56分)</li> </ul> <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～神戸港への所要時間が短縮。(49分→47分)</li> </ul> <p>⑦主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセシビリティ向上により、観光客の増加が見込まれる。</li> <li>(王子動物園：観光入込客数 約117万人、須磨海浜水族館：観光入込客数 約111万人)</li> </ul> <p>⑧高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。(53分→50分)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの地域高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するため、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。</li> <li>・神戸西バイパスは交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化支援を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率73%(うち用地進捗率87%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道483号 日高豊岡南道路 近畿地方整備局	再々評価	412	624	406	1.5	<p>①交通混雑の緩和 ・国道312号は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、日高豊岡南道路の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②災害時等の交通確保 ・但馬地域を流れる田山川は幾度となく氾濫が起き、市民生活に多大な影響を与えている。日高豊岡南道路は、比較的高い位置を通過するため、水害への影響は受けず、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。</p> <p>③第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬南部地域の山間部は各消防から救急車で1時間かかる場所もあり、豊岡病院からドクターヘリを運行しているが、ヘリで対応出来ない場合にドクターカーでカバーする独自の救急医療体制を構築している。</p> <p>④観光振興への支援 ・但馬地域には「城崎温泉」や「竹田城跡」といった目玉観光資源が存在しており、日高豊岡南道路の整備による利便性の向上により、但馬地域内の観光の活性化が期待される。</p> <p>⑤企業立地への支援 ・北近畿自動車道の整備が進み、周辺地域に企業が進出してきている。 ・日高豊岡南道路の整備により、時間短縮が図られるなど利便性が高まることから、引き続き、企業進出が期待される。</p> <p>⑥特定重要港湾へのアクセス向上 ・豊岡市～神戸港への所要時間が短縮（146分→127分）</p> <p>⑦日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 ・豊岡市～朝来市への所要時間が短縮（46分→40分）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</p> <p>日高豊岡南道路は、交通混雑の緩和、災害時等の交通の確保、第3次医療機関へのアクセス向上、観光振興への支援、企業立地への支援を目的としている道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率26%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道165号 大和高田バイパス 近畿地方整備局	再々評価	930	2,419	2,139	1.1 (※1)	<p>①交通の円滑化 ・大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し、旅行速度は向上したが、未整備区間に並行する（主）御所香芝線の交通量は大和高田バイパス部分開通前より増加。整備により、（主）御所香芝線の交通量減少・交通の円滑化が期待。</p> <p>②地域医療の支援 ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→18分）</p> <p>③特急停車駅へのアクセス向上 ・橿原市～天王寺駅への所要時間が短縮（69分→48分）</p> <p>④空港へのアクセス向上 ・橿原市～関西国際空港への所要時間が短縮（92分→70分）</p> <p>⑤特定重要港湾へのアクセス向上 ・橿原市～堺北港への所要時間が短縮（74分→52分）</p> <p>⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・大和高田市～橿原市への所要時間が短縮（18分→17分）</p> <p>⑦主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる（藤原宮跡・今井町・橿原神宮他：約398万人/年）</p> <p>⑧三次医療施設へのアクセス向上 ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮（24分→16分）。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和野地域の南部を経由して三重県津市に至る主要幹線道路である。</p> <p>大和高田バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市～橿原市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率92%）</p> <p>【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局	再々評価	240	264	227	【内訳】 事業費 : 210億円 維持管理費 : 17億円	1.2 (※1)	①交通混雑の緩和 ・一般国道25号の交通量は交通容量を大幅に超過し、交通混雑する一般国道25号を避け周辺の生活道路に交通が流入しており、また、道路端には民家が迫り、殆どの区間で歩道未整備又は狭小であるが、整備により、これらの改善が期待できる。 ②交通安全の確保 ・斑鳩バイパスへの交通転換により、交通混雑に起因する事故の減少が期待できる。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(法隆寺:観光客入込数: 84.2万人/年) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・王寺町~奈良県立奈良病院の所要時間が短縮。(39分~30分) ⑤日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・王寺町~奈良市への所要時間が短縮。(56分~48分)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道25号は、三重県四日市市から大阪市に至る主要幹線道路であり、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であると共に、地域の重要な生活道路である。 ・斑鳩バイパス(いかるがパークウェイ)は、一般国道25号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的として計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 昭和47年度 ・事業進捗率31%(うち用地進捗率40%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	再々評価	4,600	6,914	5,918	【内訳】 事業費 : 5,749億円 維持管理費 : 170億円	1.2 (※1)	①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。一般国道24号(東交差地点~大和高田市・葛城市境)、混雑時の上下平均旅行速度15.9km(H2Z)→交通量減少により改善が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・部分開通により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。一般国道24号 大和高田市曾木根(1,099件/億台キロ)→交通量の減少が見込まれる。 ③災害時の代替路確保 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合、京奈和自動車道は主要な救援ルートとして期待される。 ④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化 ・京奈和自動車道沿線に工場が立地しており、今後のさらなる利便性向上、地域活性化が期待される。奈良市~五條市への所要時間短縮。(92分~45分) 大和郡山市~五條市への所要時間短縮。(90分~42分) ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・奈良県は病院搬送に要する時間が全国平均よりも長く、京奈和自動車道の早期整備が期待される。五條市~奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター(橿原市)への所要時間が短縮。(38分~18分) ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。橿原市(藤原宮跡・今井町・橿原神宮他)年間観光客入込数:約398万人/年 吉野山 年間観光客入込数:約178万人/年 ⑦新幹線へのアクセス向上 ・五條市~京都駅への所要時間が短縮。(142分~95分) ⑧空港へのアクセス向上 ・御所市~関西国際空港への所要時間が短縮。(98分~91分) ⑨重要港湾へのアクセス向上 ・御所市~下津港への所要時間が短縮。(105分~97分)	【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る高規格幹線道路である。 ・大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的として計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 昭和47年度 ・事業進捗率04%(うち用地進捗率99%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道168号 長殿道路 近畿地方整備局	長期間継続中	110	112	90	【内訳】 事業費 : 89億円 維持管理費 : 1.7億円	1.2	①災害に強い道路の確保 ・長殿道路区間では、平成23年紀伊半島大水害で約600時間の通行止めが発生。 ・土砂崩落により国道168号に甚大な被害が出ており、長殿道路の整備により安全な通行を確保。 ②線形が厳しい箇所・幅員狭間区間の解消 ・現道区間では線形が厳しい箇所が36箇所、幅員狭間区間が18区間あり、自動車同士すれ違いが困難、安全・安心な通行の確保が課題。 ・長殿道路の整備により、脆弱な現道区間を回避でき、円滑な走行を確保。 ③医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は五條病院を中心とした村外の病院に通院。 ・国道168号の通行止の時には、通院に大きな迂回が生じるため、入院したり観望宅に一時転居するなどの対応が必要 ・五條新宮道路の整備により、災害時も機能する道路が確保され、地域住民の負担軽減、安心できる生活を支援。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。 ・長殿道路は、五條新宮道路の一部を構成するとともに、災害に強い道路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭間区間の解消、医療施設へのアクセス向上等を目的に整備を進めている道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成24年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率13%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道42号 すさみ単本道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	710	629	520	1.2 (※1)	<p>【内訳】            歩行時間短縮便益：521億円            歩行経費減少便益：76億円            交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            7,400台/日</p>	<p>【内訳】            事業費：478億円            維持管理費：42億円</p>	<p>①防災・災害時の救急活動等の支援            ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ単本道路に並行する国道42号は、最大6割の区間が浸水すると想定されている。            ・すさみ単本道路は、津波に対して十分な高さを確保した計画であるなど、大規模災害時には、緊急輸送道路として、救命・救急や復旧活動等を支援。            ②救急医療活動の支援            ・和歌山県南部地域における三次救急医療機関は田辺市にのみ立地。(南和歌山医療センター)            ・すさみ単本道路の開通による時間短縮で、串本町周辺住民は、これまで以上に、高いレベルの医療サービスを受けやすくなる。            ③安定した交通の確保            ・国道42号は線形の厳しい箇所や災害リスクの高い箇所が多く、過去10年間で通行止めなどの交通規制が39日(延べ規制時間約169時間)にのぼるなど、安定した交通が確保されていない。            ・すさみ単本道路の整備により、国道42号の代替ルートが確保でき、安定した交通を確保することで、地域連携やまちづくりを支援。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道42号すさみ単本道路は、和歌山県東牟婁郡串本町サンゴ台から和歌山県西牟婁郡すさみ町江住内に至る延長19.2kmの自動車専用道路である。            ・本道路は防災・災害時の救急活動等の支援、救急医療活動の支援、安定した交通を確保を主な目的とした道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成26年度            ・事業進捗率1% (うち用地進捗率0%)            【コスト削減等】            ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道9号 鳥取西道路 中国地方整備局	再々評価	497	746	545	1.4	<p>【内訳】            歩行時間短縮便益：515億円            歩行経費減少便益：156億円            交通事故減少便益：75億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            12,000~24,000台/日</p>	<p>【内訳】            事業費：522億円            維持管理費：23億円</p>	<p>①円滑なモビリティの確保            ・渋滞損失時間の削減が期待される。            ②物流効率化の支援            ・鳥取市から境港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。            ③国土・地域ネットワークの構築            ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。            ④個性ある地域の形成            ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H27 観光入込み客数：301万人/年)等へのアクセス向上が期待される。            ⑤安全で安心できるくらしの確保            ・第三次救急医療機関(鳥取県立中央病院)へのアクセス向上が期待される。            ⑥災害への備え            ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。            ⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・鳥取西道路は、鳥取県鳥取市本高と鳥取市松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。            ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。            【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成17年度            ・事業進捗率82% (うち用地進捗率99%)            【コスト削減等】            ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	381	777	386	2.0	<p>【内訳】            歩行時間短縮便益：507億円            歩行経費減少便益：181億円            交通事故減少便益：89億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            23,700台/日</p>	<p>【内訳】            事業費：368億円            維持管理費：18億円</p>	<p>①円滑なモビリティの確保            ・渋滞損失時間の削減が期待される。            ②物流効率化の支援            ・鳥取市から境港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。            ③国土・地域ネットワークの構築            ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。            ④個性ある地域の形成            ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H27 観光入込み客数：301万人/年)等へのアクセス向上が期待される。            ⑤安全で安心できるくらしの確保            ・第三次救急医療機関(鳥取県立中央病院)へのアクセス向上が期待される。            ⑥災害への備え            ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。            ⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・鳥取西道路(Ⅱ期)は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市高町下坂本を結ぶ延長5.9kmの自動車専用道路である。            ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。            【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成19年度            ・事業進捗率73% (うち用地進捗率100%)            【コスト削減等】            ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期) 中国地方整備局	再々評価	387	559	390	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H27 観光入込み客数:301万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(鳥取県立中央病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取西道路(Ⅲ期)は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取市青谷町青谷を結ぶ延長6.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	再々評価	190	479	186	2.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数:37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(鳥根県立中央病院、鳥根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・出雲・湖陵道路は、鳥根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率42%(うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道9号 湖陵・多岐道路 中国地方整備局	再々評価	200	405	168	2.4 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数:37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(鳥根県立中央病院、鳥根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・湖陵・多岐道路は、鳥根県出雲市湖陵町三部と出雲市多岐町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率23%(うち用地進捗率98%)</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道9号 多岐・朝山道路 中国地方整備局	再々評価	422	691	395	【内訳】 事業費 : 375億円 維持管理費 : 20億円	1.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数: 37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・多岐・朝山道路は、島根県出雲市多伎町久村と大田市朝山町朝倉を結ぶ延長9.0の自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成18年度 ・事業進捗率92%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道9号 朝山・大田道路 中国地方整備局	再々評価	253	583	242	【内訳】 事業費 : 226億円 維持管理費 : 16億円	2.4 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数: 37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・朝山・大田道路は、島根県大田市朝山町朝倉と大田市久手町刺鹿を結ぶ延長6.3kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成19年度 ・事業進捗率68%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道9号 大田・静間道路 中国地方整備局	再々評価	205	375	173	【内訳】 事業費 : 162億円 維持管理費 : 11億円	2.2 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数: 37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大田・静間道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静間町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率21%(うち用地進捗率88%) 【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道9号 静岡・仁摩道路 中国地方整備局	再々評価	285	477	274	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保 ・江津市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・国際標準コンテナ車の通行支障箇所が回避できる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(H27 観光入込み客数：37.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・静岡・仁摩道路は、島根県大田市静間町と大田市仁摩町大田を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間交流の促進及び地域活性化を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率28%(うち用地進捗率90%) 【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道9号 三隅・益田道路 中国地方整備局	長期間継続中	660	744	533	1.4 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・浜田市から萩・石見空港へのアクセス向上が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・益田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部からの津和野(太鼓谷稲荷神社等)(H27観光入込み客数：56万人/年)等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(浜田医療センター)へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率18%(うち用地進捗率98%) 【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道2号 玉島・笠岡道路 (Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	529	1,430	405	【内訳】 事業費 : 368億円 維持管理費 : 37億円	3.5 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が期待される。</li> <li>・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。</li> <li>・笠岡市から岡山空港(第三種空港)へのアクセスが向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡港港町地区工業団地から水島港(国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾)へのアクセスが向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(倉敷市～福山市)</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する(浅口市工業団地造成整備事業)</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数(H26) : 3,065千人/年】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関(川崎医大付属病院)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。</li> <li>・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の減少が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉島・笠岡道路(Ⅱ期)は、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの地域高規格道路である。</li> <li>・事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業化年度 : 平成20年度</li> <li>・事業進捗率12%(うち用地進捗率26%)</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道2号 笠岡バイパス 中国地方整備局	再々評価	300	1,199	345	【内訳】 事業費 : 316億円 維持管理費 : 29億円	3.5 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が期待される。</li> <li>・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。</li> <li>・里庄町から福山駅(新幹線駅)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡港港町地区工業団地から水島港(国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾)へのアクセスが向上が期待される。</li> <li>・農林水産品を主体とする地域 : 笠岡市(花き)、主な出荷先 : 岡山県内、京阪神方面</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高企画道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。(倉敷市～福山市)</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。(笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想)</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数(H26) : 3,065千人/年】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関(福山市民病院)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。</li> <li>・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の減少が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡バイパスは、岡山県西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ延長1.6kmの地域高規格道路である。</li> <li>・事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業化年度 : 昭和63年度</li> <li>・事業進捗率54%(うち用地進捗率98%)</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道53号 津山南道路 中国地方整備局	再々評価	220	258	【内訳】 走行時間短縮便益：183億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：26億円  【主な根拠】 計画交通量 15,000～19,100台/日	227	【内訳】 事業費：203億円 維持管理費：24億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・美咲町で生産される鶏卵の出荷先へのアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけ</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（美咲町～津山市）</li> </ul> </li> <li>③安全で安心してきるらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関（津山中央病院救命救急センター）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道53号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけ</li> <li>・第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、代替路線として機能する</li> </ul> </li> <li>⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道180号 岡山環状南道路 中国地方整備局	再々評価	223	739	【内訳】 走行時間短縮便益：640億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：17億円  【主な根拠】 計画交通量 25,900～99,700台/日	188	【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：12億円	3.9 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待できる。</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・国道30号を利用するバスの定時性向上が期待される。</li> <li>・玉野市から岡山ICへのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山港（重要港湾）周辺に立地する物流企業から岡山県全域、広島県福山市・広島市、鳥取県、島根県へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉野・渋川（海水浴場等）（H27観光入込客数：約213万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の削減が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道2号 福山道路 中国地方整備局	再々評価	356	524	【内訳】 走行時間短縮便益：436億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：37億円  【主な根拠】 計画交通量 24,200～33,600台/日	289	【内訳】 事業費：274億円 維持管理費：15億円	1.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される。</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・福山西10から福山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ。</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鞆の浦（H27観光入込客数約236万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の削減が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。</li> </ul> </li> <li>⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出の削減が期待される。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局	再々評価	565	2,502	529	4.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる</li> <li>国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される</li> <li>広島市安芸区から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が17分短縮【62分→45分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> <li>広島市安芸区から広島空港への所要時間が17分短縮【68分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東広島市から広島港（国際拠点港湾）への所要時間が21分短縮【67分→46分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ</li> <li>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拠点開発プロジェクトを支援【広島中央サイエンスパークなど】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東広島市から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が21分短縮【68分→47分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量の削減が期待される</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安芸バイパスは、東広島市八本松町宗吉と広島市安芸区上瀬野町上瀬野を結ぶ延長7.7kmの道路であり、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成する。</li> <li>事業目的は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成7年度</li> <li>事業進捗率37%（うち用地進捗率91%）</li> </ul> <li>【コスト削減等】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,192	3,327	1,445	2.3 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる。</li> <li>国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される。</li> <li>広島市安芸区から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が17分短縮【62分→45分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> <li>広島市安芸区から広島空港への所要時間が17分短縮【68分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東広島市から広島港（国際拠点港湾）への所要時間が21分短縮【67分→46分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線は中心市街地（DID地区内）内の事業</li> <li>都市計画道路密度が向上。【1.0km/km2→1.7km/km2】</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ。</li> <li>日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパークなど】</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東広島市から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が21分短縮【68分→47分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東広島バイパスは、広島市安芸区上瀬野町上瀬野と安芸郡海田町南堀川町を結ぶ延長約9.6kmの道路であり、地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部を構成するものである。</li> <li>事業目的は、国道2号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和50年度</li> <li>事業進捗率73%（うち用地進捗率99%）</li> </ul> <li>【コスト削減等】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局	再々評価	4,120	6,123	5,657	1.1 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が12分短縮【37分→25分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮島（H27観光入込客数：514万人/年）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・廿日市市役所から第三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【20分→19分】短縮された。今後更なるアクセス向上が期待される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する</li> </ul> </li> <li>⑤安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率の削減が期待される</li> </ul> </li> <li>⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する</li> </ul> </li> <li>⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> </li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。</li> </ul> <p>事業目的は、広島市中心部の過密交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成元年度</li> <li>・事業進捗率78%（うち用地進捗率99%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道375号 東広島・呉道路 中国地方整備局	再々評価	1,925	4,160	2,301	1.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間が削減され、更なる効果が見込まれる</li> <li>・呉市から東広島駅（新幹線駅）への所要時間が28分短縮【79分→51分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> <li>・呉駅から広島空港への所要時間が35分短縮【112分→77分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から呉港（重要港湾）までの所要時間が21分短縮【91分→70分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央サイエンスパークなど】</li> <li>・大和ミュージアム（H27観光入込客数：約99万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセスが向上</li> </ul> </li> <li>④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）への所要時間が6分短縮【44分→38分】された。今後、更なるアクセス向上が期待される</li> </ul> </li> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線として機能する</li> </ul> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> </li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町清口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。</li> </ul> <p>事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成5年度</li> <li>・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道2号 岩国・大竹道路 中国地方整備局	再々評価	1,330	1,164	1,004	1.2 (※1)	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：906億円            走行経費減少便益：167億円            交通事故減少便益：91億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            23,000～30,900台/日</p>	<p>【内訳】            事業費：963億円            維持管理費：41億円</p>	<p>①円滑なモビリティの確保            ・渋滞損失時間の削減が期待される。            ・岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援            ・岩国港（重要港湾）や岩国・大竹コンビナートへのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・地域高規格道路「岩国・大竹道路」の一部として位置づけ。            ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。</p> <p>④個性ある地域の形成            ・錦帯橋（H26観光入込客数：約62万人/年）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・第三次救急医療機関（岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え            ・山陽自動車道（大竹IC～岩国IC）の代替路線として機能する。</p> <p>⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・岩国・大竹道路は、広島県大竹市小方一丁目と山口県岩国市山手町を結ぶ延長9.8kmのバイパスである。            事業目的は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、広島県と山口県の広域的な連携・交流である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成13年度            ・事業進捗率19%（うち用地進捗率83%）</p> <p>【コスト削減等】            ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道2号 周南立体 中国地方整備局	再々評価	45	96	39	2.5 (※1)	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：80億円            走行経費減少便益：12億円            交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            47,700台/日</p>	<p>【内訳】            事業費：37億円            維持管理費：1.8億円</p>	<p>①円滑なモビリティの確保            ・渋滞損失時間の削減が期待される            ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>②物流効率化の支援            ・徳山下松港（国際拠点港湾）から徳山東ICへのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が期待される</p> <p>④個性ある地域の形成            ・周南市徳山動物園（H26観光入込客数：約31万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・第三次救急医療機関（徳山中央病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え            ・国道2号が山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり</p> <p>⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・周南立体は、周南市孝田町から周南市徳山に至る延長3.5km区間の交差点立体化及び交差点改良を行う事業である。</p> <p>事業目的は、周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業化年度：平成20年度            ・事業進捗率5%</p> <p>【コスト削減等】            ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	再々評価	340	463	274	1.7 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道又は並行区間等における路切交通遮断量が10,000台/日以上以上の路切道の交通改善が期待される。</li> <li>・現道等の混雑緩和により定時制が確保され、路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・近畿圏や徳島中心部への地場産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビ）の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「広域連携推進プロジェクト」を支援する。（第5次阿南総合計画）</li> <li>・徳島県南部地域への観光アクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（徳島赤十字病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する。</li> <li>・桑野道路は国道55号阿南道路とともに第一次緊急輸送道路に指定されている。</li> <li>・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道192号 徳島南環状道路 四国地方整備局	再々評価	1,191	1,342	1,127	1.2 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・徳島市中心部の渋滞緩和による定時制確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島阿波おどり空港（共用飛行場）への所要時間短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。</li> <li>・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなくとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道11号 小松バイパス 四国地方整備局	再々評価	160	228	162	1.4 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・国道11号の渋滞緩和により路線バスの利便性向上(旅行速度が改善)</li> <li>・特急停車駅(壬生川駅、伊予西条駅)へのアクセス向上</li> <li>・西条市から松山空港(第二種空港)へのアクセスが向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地、東予港(重要港湾)の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援</li> <li>・西条市が目指す総合6次産業都市の実現を支援</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心城市(旧小松町～西条市役所)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上(いよ小松IC～四国鉄道文化館)</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(東予救命救急センター)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる</li> <li>・二次医療施設のカバー圏人口拡大</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・緊急輸送道路である国道11号と松山自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・騒音レベルが夜間要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全(歩行者・自動車)向上が期待</li> </ul>	<p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約260kmの幹線道路である。瀬戸内海沿線の各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。</li> <li>・小松バイパスは、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化を図る道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成3年度</li> <li>・事業進捗率43%(うち用地進捗率38%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	
一般国道56号 松山外環状道路空港線 四国地方整備局	再々評価	529	487	392	1.2 (※1)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における旅行速度が向上</li> <li>・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山ICと松山港(重要港湾)へのアクセスが向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の整備区間指定あり</li> <li>・日常活動圏中心城市(伊予市、東温市、砥部町)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港間の円滑な交通確保</li> <li>・主要観光地(松山城、道後温泉)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一次緊急輸送道路に指定されている</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開</li> </ul> <p>⑪その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山広域都市計画区域マスタープランに位置付けられている</li> <li>・FAZへのアクセスを支援</li> <li>・南海トラフ巨大地震発生時における迅速な輸送・救援を支援</li> </ul>	<p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を図る地域高規格道路である。</li> <li>・松山外環状道路が開通すると、郊外からは市街地を通過せず目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</li> <li>・松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間(3.8km)は、一般国道56号松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成20年度</li> <li>・事業進捗率25%(うち用地進捗率80%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道196号 今治道路 四国地方整備局	再々評価	706	666	【内訳】 走行時間短縮便益：557億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：37億円  【主な根拠】 計画交通量 12,000～12,500台/日	660	【内訳】 事業費：630億円 維持管理費：31億円	1.01	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における旅行速度が向上</li> <li>・高速バスの速達性・定時性が向上し、利用者の利便性が向上</li> <li>・今治市から松山空港（第二種空港）へのアクセス向上により広域交流を支援</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上により広域交流を支援</li> <li>・愛媛県の農水産品の大都市への流通利便性が向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消</li> <li>・日常生活圏中心都市（西条市）へのアクセス向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援</li> <li>・本州方面から松山圏域や今治圏域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能</li> <li>・南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局	長期間継続中	370	330	【内訳】 走行時間短縮便益：270億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：16億円  【主な根拠】 計画交通量 5,200～6,900台/日	320	【内訳】 事業費：304億円 維持管理費：16億円	1.03	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性向上</li> <li>・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの一部を形成</li> <li>・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを形成</li> <li>・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルートを形成</li> <li>・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保</li> <li>・国道56号の防災危険箇所が回避したルートを形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良箇所を回避したルートを形成</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道56号 片坂バイパス 四国地方整備局	再々評価	250	287	275	1.04	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性向上</li> <li>・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルート形成</li> <li>・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡するルート形成</li> <li>・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保</li> <li>・国道56号の防災危険箇所を回避したルート形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良箇所を回避したルート形成</li> </ul>	<p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。</li> <li>・一般国道56号片坂バイパスは、四国8の字ネットワークを形成し、高知西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成17年度</li> <li>・事業進捗率81%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・平成30年度：全線開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道56号 大方改良 四国地方整備局	その他	68	81	81	1.001	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の旅行速度が改善される。</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性の向上が見込まれる。</li> <li>・下田の口地区から土佐入野駅（特急停車駅）までの所要時間の短縮が見込まれる。</li> <li>・四万十市から高知龍馬空港（第二種空港）までの所要時間短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・新規整備の公共公益施設（総合防災拠点（黒潮町役場新庁舎））へ直結する道路である。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパスへの交通転換により現道の交通安全性が向上する。【現道：自動車11,025台/12h、スーパー前交差点における交通量：歩行者等217人/12h】</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として信頼性が高い道路ネットワークを形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・環境基準値を上回る騒音の解消が期待される。</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・黒潮町のまちづくりと一体的に整備する必要あり。</li> <li>・渋滞や駐車・停車車両の影響を受けない広幅員の道路構造となることで二次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス性の向上が期待される。</li> </ul>	<p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈であり、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。</li> <li>・一般国道56号大方改良は、道路幅員が狭く、歩道がない現道の課題を解消し、歩行者や自転車利用者の安全性向上を目的とする道路である。</li> <li>・また、南海トラフ巨大地震による大規模な被害が想定される黒潮町内において、総合防災拠点として黒潮町が整備を進めている黒潮町役場新庁舎と相俟って、地域住民の避難を支援するとともに、被災後の迅速な救援・啓開活動等を支援する道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成11年度</li> <li>・事業進捗率81%（うち用地進捗率95%）</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	再々評価	840	1,536	949	1.6 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,168億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：157億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,500～54,800台/日</p> <p>【内訳】 事業費：928億円 維持管理費：21億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上</p> <p>③地域産業の支援 ・都市高速道路と一体的な広域ネットワークを形成し、黒崎バイパス沿道地域における更なる企業立地の促進や定住環境の形成など地域の活性化に貢献</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・黒崎バイパスは、国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト削減等】 ・地盤改良等の追加 【約15億円増】 ・築設計画の見直し 【約5億円増】 ・地下埋設物対応 【約7億円増】 ・沿道対策の実施 【約8億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道3号 博多バイパス 九州地方整備局	その他	481	6,043	1,035	5.8 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,040億円 走行経費減少便益：769億円 交通事故減少便益：234億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 54,400～77,000台/日</p> <p>【内訳】 事業費：971億円 維持管理費：65億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>②交通安全性の確保 ・生活道路（県道町川原福岡線）への迂回交通が排除され、地域住民の安全性が向上</p> <p>③物流・業務活動の支援 ・国道3号や博多バイパスを利用する博多港や福岡空港からの物流支援</p> <p>④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（九州大病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・博多バイパスは、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の確保を図るとともに、博多港や福岡空港などの広域交通拠点への円滑なアクセスを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率100%） ・平成29年度：福岡市東区下原～松島交差点間 延長5.2km（6/6）開通予定 ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・地盤改良、盛土材改良の追加 【約10億円増】 ・処分費の追加 【約5億円増】 ・交通安全施設等の追加 【約3.5億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道322号 八丁峠道路 九州地方整備局	再々評価	167	186	153	1.2 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：144億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：5.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,400台/日</p> <p>【内訳】 事業費：148億円 維持管理費：4.9億円</p>	<p>①交通安全性の向上 ・線形不良区間や防災点検対策箇所への通行回避による走行性及び交通安全性の向上</p> <p>②道路の信頼性の向上 ・異常気象時通行規制区間及び冬季の凍結による通行規制区間の回避</p> <p>③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・八丁峠道路は、国道322号における線形不良区間や異常気象時通行規制区間の解消を行い、交通安全性の向上、道路の信頼性の確保等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率47%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や施工に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道208号 大川佐賀道路 九州地方整備局	再々評価	800	1,557	650	2.4	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,226億円 走行経費減少便益：227億円 交通事故減少便益：104億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,900～39,600台/日</p> <p>【内訳】 事業費：630億円 維持管理費：19億円</p>	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・三池港IC(福岡県)～(仮)白石3IC(佐賀県)間の所要時間の短縮により、沿岸8都市間の連携・交流を促進し、沿岸地域全体の経済活性化を実現</p> <p>②広域的な観光活動の支援 ・佐賀空港から観光拠点へのアクセス性向上及び観光拠点間の結びつき強化による更なる観光客数の増加</p> <p>③交通混雑の緩和 ・国道208号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>④交通安全性の向上 ・国道208号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上</p> <p>⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（佐賀大学医学部附属病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大川佐賀道路は、地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率0%（うち用地進捗率13%）</p> <p>【コスト削減等】 ・軟弱地盤の変更に伴う増 【約36億円増】 ・早津江川橋梁形式の見直しによる増 【約55億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道10号 豊前拡幅 九州地方整備局	再々評価	60	137	88	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> </li> <li>②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道10号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③産業振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「北部九州自動車産業アジア先進拠点推進構想」に貢献し、地域経済の活性化を支援</li> </ul> </li> <li>④生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊前拡幅は、国道10号における交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成15年度</li> <li>・事業進捗率66% (うち用地進捗率100%)</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	153	295	180	1.6 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> </li> <li>②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(佐賀大学医学部附属病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> </ul> </li> <li>④生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・神埼佐賀拡幅は、国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成4年度</li> <li>・事業進捗率76% (うち用地進捗率42%)</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道34号 大村拡幅 九州地方整備局	再々評価	144	321	177	1.8 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> </li> <li>②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道34号の円滑な流動の確保により、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③産業振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化や企業活動の活性化及び沿線地域の製造品出荷額の増加に貢献</li> </ul> </li> <li>④医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(国立長崎医療センター)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> </ul> </li> <li>⑤生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大村拡幅は、国道34号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成3年度</li> <li>・事業進捗率94% (うち用地進捗率95%)</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道57号 森山拡幅 九州地方整備局	再々評価	519	805	506	1.6 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線都市と広域交通拠点との所要時間短縮や高速定時性の確保を図り、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献</li> </ul> </li> <li>②交通混雑の解消・緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道57号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> </li> <li>③交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道57号現道の交通混雑緩和により、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>④医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(国立長崎医療センター)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> </ul> </li> <li>⑤生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・森山拡幅は、国道57号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を図るとともに、地域高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークを形成する事業である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率60% (うち用地進捗率97%)</li> </ul> </li> <li>【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地盤改良工の影響を考慮した工法適用範囲の見直し【約6億円増】</li> <li>・地盤改良深さの変更【約4億円増】</li> <li>・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	その他	806	1,076	930	1.2	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や沿線地域間の交流・連携の促進 ・大規模災害発生時における救援ルートの多重化と広域化</p> <p>②地域産業の支援 ・丸太運搬の効率性・走行性が向上し、地域産業の活性化に貢献</p> <p>③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④災害時の移動経路確保 ・災害リスク箇所の回避による安全性向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率65% (うち用地進捗率99%) ・平成30年度：小池高山IC～(仮称)北中島IC 延長10.8km (2/2) 開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・盛土改良の追加 【約49億円増】 ・法面地滑り対策の追加 【約55億円増】 ・トンネル支保工及び補助工法の変更 【約22億円増】 ・トンネル坑口部崩落対策の追加 【約14億円増】 ・排水構造物等の見直し 【約34億円増】 ・土砂運搬計画の見直し 【約9億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	814	5,860	1,254	4.7 (※1)	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市圏内の環状道路網の一部を形成し、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等に貢献</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>③交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通を転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上</p> <p>④産業振興の支援 ・大型商業施設が新たに立地し、産業振興を支援</p> <p>⑤医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(熊本赤十字病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号熊本北バイパスは、熊本市圏内の環状道路網の一部となり熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和や交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率93% (うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・地盤改良の追加 【約10億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		
一般国道57号 滝窪坂道路 九州地方整備局	その他	347	339	292	1.2	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・大分県と熊本県の沿線各都市間の所要時間短縮や高速定時性の確保が図られ、観光・交流促進等に貢献</p> <p>②災害に強いネットワークの構築 ・大規模災害発生時における救援ルートの多重化と広域化</p> <p>③物流効率化の支援 ・災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成</p> <p>④交通安全性の向上 ・災害時の迂回、線形不良等による運転手への負担軽減や所要時間短縮が図られ、物流の効率化を支援</p> <p>⑤災害時の移動経路確保 ・線形不良箇所及び路面凍結の回避が可能となり、走行性向上及び交通安全性が向上</p> <p>⑥生活環境の改善 ・災害リスク箇所の回避による安全性向上</p> <p>⑦自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道57号滝窪坂道路は、地域高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、災害発生時の代替路確保、走行性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率1% (うち用地進捗率0%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・トンネル補助・掘削工法の変更 【約107億円増】 ・トンネル延長の変更 【約10億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道57号 熊本宇土道路 九州地方整備局	再々評価	404	601	358	1.7 (※1)	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本宇土道路を含む「熊本天草幹線道路」の整備により、観光施設へのアクセス性が向上</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道3号及び国道57号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>③交通安全性の向上 ・国道3号及び国道57号現道の交通の分散化が図られ、交通安全性が向上</p> <p>④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本宇土道路は、地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、国道3号、57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率33% (うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)	
一般国道3号 芦北出水道路 九州地方整備局	再々評価	1,568	2,466	1,519	1.6	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の所要時間短縮により九州南西部の地域経済の活性化、高速度性を確保</p> <p>②災害に強いネットワークの構築 ・災害・事故発生時における国道3号や九州縦貫自動車道の代替機能確保</p> <p>③医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設(熊本労災病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④地域産業の支援 ・輸送時間の短縮による水産品の翌日売り圏域拡大等、地域産業の活性化に貢献</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・芦北出水道路は、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率39% (うち用地進捗率72%) ・平成30年度：津奈木IC～水俣IC(仮称)間 延長5.6km (2/4) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・法面変状・地滑り対策の追加 【約 26億円増】 ・架設工法の変更 【約 17億円増】 ・盛土材料の変更 【約 12億円増】 ・盛土構造から橋梁構造への変更 【約28.4億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)	
一般国道57号 大野竹田道路 九州地方整備局	その他	446	565	508	1.1	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮や高速度性が図られ、観光・交流促進等に貢献</p> <p>②地域産業の支援 ・輸送時間短縮により、価格の高い関東方面への出荷量増加や出荷先拡大が期待され、地域産業を支援</p> <p>③交通安全性の向上 ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上</p> <p>④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設からの60分圏域拡大及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大野竹田道路は、「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域的な連携を図り、沿線地域の産業発展や地域活性化の支援等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率71% (うち用地進捗率99%) ・平成30年度：朝地IC～(仮称)竹田IC間 延長6.0km (2/2) 開通予定</p> <p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・地盤改良深さの見直し 【約17億円増】 ・土質区分の見直し 【約27億円増】 ・湧水対策等の追加 【約17億円増】 ・工事用道路及び里道等の計画見直し 【約 9億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂樹)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道212号 三光本耶馬溪道路 九州地方整備局	再々評価	466	424	347	1.2 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：52億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,500～12,900台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：14億円</p>	<p>①災害に強い道路ネットワークの構築 ・災害時に国道212号の代替路になる道路ネットワークを構築</p> <p>②生産性向上 ・東九州自動車道や重要港湾中津港と一体となって各産業の経済活動及び物流の効率化を支援</p> <p>③交通安全性の向上 ・線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性が向上</p> <p>④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（新別府病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三光本耶馬溪道路は、地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化や災害に強い道路ネットワークの構築等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率16%（うち用地進捗率59%） ・平成30年度：中津10～（仮称）田口10間 延長2.8km (2/2) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・本線構造の見直し 【約40億円増】 ・補強土壁の壁面パネル大型化 【約0.2億円減】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道10号 門川日向拡幅 九州地方整備局	再々評価	314	2,894	683	4.2 (※1)	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,618億円 走行経費減少便益：172億円 交通事故減少便益：103億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,600～34,500台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：603億円 維持管理費：80億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道10号の4車線整備による交通混雑の緩和により、交通安全性が向上</p> <p>③地域間の連携・物流効率化の支援 ・重要港湾の細島港へのアクセス向上により、港湾物流の効率化を支援</p> <p>④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（県立延岡病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・門川日向拡幅は、国道10号の交通混雑や交通安全性の課題の解消及び高速10へのアクセス向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率88%（うち用地進捗率94%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道3号 出水阿久根道路 九州地方整備局	再々評価	555	1,112	629	1.8	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：858億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：131億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,100～24,500台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：576億円 維持管理費：53億円</p>	<p>①広域ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の所要時間短縮により九州南西部の地域経済の活性化、高連定時性を確保</p> <p>②災害に強いネットワークの構築 ・災害・事故発生時における国道3号や九州縦貫自動車道の代替機能確保</p> <p>③地域産業の支援 ・輸送時間の短縮による水産品の翌日売り圏域拡大等、地域産業の活性化に貢献</p> <p>④医療施設へのアクセス改善 ・第二次救急医療施設（出水郡医師会広域医療センター）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・出水阿久根道路は、高規格道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率70%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度：高尾野北10～野田10 延長2.8km (2/4) 開通予定 ・平成29年度：出水10～高尾野北10 延長3.9km (2/4) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	再々評価	808	910	749	1.2	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：749億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,800～47,100台/日</p>	<p>【内訳】 事業費：738億円 維持管理費：11億円</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号や（主）鹿児島市東線との交通混雑緩和及び旅行速度の向上</p> <p>②交通安全性の向上 ・環道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上</p> <p>③医療施設へのアクセス改善 ・第三次救急医療施設（鹿児島市立病院）への救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率33%（うち用地進捗率88%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や施工等に変更はないが、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道58号 読谷道路 沖縄総合事務局	再々評価	620	1,801	【内訳】 走行時間短縮便益：1,519億円 走行経費減少便益：205億円 交通事故減少便益：78億円  【主な根拠】 計画交通量 27,600台/日	569	【内訳】 事業費：536億円 維持管理費：33億円	3.2 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・大木地区土地区画整理事業、読谷補助飛行場跡地利用などの計画との連携が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・座喜味城址から近郊の観光拠点である北谷町（アメリカンビレッジ）などへのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・読谷村役場から第3次医療施設（県立中部病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・読谷道路は一般国道58号の読谷村から嘉手納町区間の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率28%（うち用地進捗率90%） ・平成15年度 大木～古堅 延長1.3km（2/4）開通 ・平成25年度 座喜味～嘉納n延長1.5km（2/4）開通 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道58号 北谷拡幅 沖縄総合事務局	長期間継続中	230	654	【内訳】 走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：-14億円  【主な根拠】 計画交通量 94,500台/日	162	【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：4.5億円	4.0	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における平均旅行速度の向上が見込まれる。 ②物流効率化 ・北谷町役場から那覇空港へのアクセス性が向上。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上。 ④個性ある地域の形成 ・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセス性が向上。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次救急医療機関へのアクセス性が向上。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・北谷拡幅は一般国道58号の北谷町から宜野湾市区間の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、周辺観光施設へのアクセス向上、ならびに地域開発プロジェクト支援に大きく寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率0.1%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道506号 豊見城東道路 沖縄総合事務局	再々評価	1,230	2,495	【内訳】 走行時間短縮便益：2,031億円 走行経費減少便益：287億円 交通事故減少便益：177億円  【主な根拠】 計画交通量 38,200台/日	1,624	【内訳】 事業費：1,578億円 維持管理費：46億円	1.5 (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・第二種空港へのアクセス性が向上。 ②個性ある地域の形成 ・那覇空港から海洋博記念公園へのアクセス性が向上。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス性が向上。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・豊見城東道路は那覇空港自動車道の一部を形成し、那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに、那覇都市圏の交通渋滞緩和を目的として、本島中南部・北部の各拠点の産業及び観光、地域振興プロジェクト支援に大きく寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率99%） ・平成15年度 南風原南10～豊見城10 延長3.5km（2/4）開通 ・平成19年度 全線暫定（2/4）開通 延長6.2km ・平成22年度 豊見城・名嘉地10nがら開通 ・平成25年度 南風原南10～豊見城10 延長3.5km（4/4）開通 ・平成26年度 全線（4/4）開通 延長6.2km 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北海道横断自動車道 道根空線 (余市～小樽JCT) 東日本高速道路株式会社	その他	1,172	1,759	【内訳】 走行時間短縮便益：1,373億円 走行経費減少便益：276億円 交通事故減少便益：109億円  【主な根拠】 計画交通量 7,600～8,500台/日	1,283	【内訳】 事業費：1,102億円 維持管理費：181億円	1.4	①国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ②安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) ③災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	
常磐自動車道 (いわき中央～亶理) 一般国道6号 仙台東部道路 (亶理～仙台港北) 東北地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	6,328	24,464	【内訳】 走行時間短縮便益：21,285億円 走行経費減少便益：2,340億円 交通事故減少便益：838億円  【主な根拠】 計画交通量 10,500～43,400台/日	9,939	【内訳】 事業費：8,457億円 維持管理費：1,482億円	2.5	①物流効率化の支援(国際拠点港湾(旧特定重要港湾)もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる) ②災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) ③安全で安心できる暮らしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏) 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
東北中央自動車道 (南陽高畠～山形上山) 東日本高速道路株式会社	その他	1,240	2,530	【内訳】 走行時間短縮便益：2,075億円 走行経費減少便益：339億円 交通事故減少便益：115億円  【主な根拠】 計画交通量 9,400～10,100台/日	1,333	【内訳】 事業費：1,137億円 維持管理費：197億円	1.9	①国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) ②安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる) ③災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する)	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	
第二東海自動車道 横浜名古屋線(秦野～御殿場JCT) 中日本高速道路株式会社	再々評価	5,124	13,454	【内訳】 走行時間短縮便益：12,097億円 走行経費減少便益：1,099億円 交通事故減少便益：258億円  【主な根拠】 計画交通量 47,300～50,200台/日	4,846	【内訳】 事業費：4,599億円 維持管理費：247億円	2.8	①物流の効率化(特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる) ②個性ある地域の形成(IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する) ③安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	
近畿自動車道名古屋神戸線(菟野～龜山西JCT) 中日本高速道路株式会社	再々評価	1,959	6,651	【内訳】 走行時間短縮便益：5,878億円 走行経費減少便益：614億円 交通事故減少便益：159億円  【主な根拠】 計画交通量 38,700台/日	2,018	【内訳】 事業費：1,835億円 維持管理費：183億円	3.3	①円滑なモビリティの確保(並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる) ②個性ある地域の形成(IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する) ③安全で安心できるくらしの確保(三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる)	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～山崎JCT) 西日本高速道路株式会社	再々評価	651	702	【内訳】 走行時間短縮便益：655億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：15億円  【主な根拠】 計画交通量 5,600台/日	614	【内訳】 事業費：568億円 維持管理費：46億円	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ③災害への備え ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する	【投資効果等の事業の必要性】 ・中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を經由して宍粟市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を經由して鳥取市に至る延長約8.6kmの高速自動車道である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・完成予定年度：平成32年度 ・事業進捗率：19%（うち用地進捗率98%） 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・播磨JCT～播磨新宮間は平成15年に暫定2車線として開通。 ・佐用JCT～鳥取間は平成25年3月に開通し、当該区間が唯一の未開通区間である。	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田敏)
近畿自動車道 松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺) 4車線化 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,907	4,095	【内訳】 走行時間短縮便益：3,185億円 走行経費減少便益：603億円 交通事故減少便益：307億円  【主な根拠】 計画交通量 8,500～9,400台/日	2,554	【内訳】 事業費：2,283億円 維持管理費：270億円	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する ③憩性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される ③災害への備え ・対象区間が、第1次緊急輸送道路として位置づけられている	【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道紀勢線は、大阪府松原市を起点として和歌山市、田辺市、新宮市、尾鷲市を經由し、三重県多気郡多気町に至る約34.0kmの国土開発幹線自動車道である。 沿線は南海・東南海トラフ地震による津波被害の危険性が高い地域であり、リダンダンシーの確保の意味でも不可欠な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度（暫定2車線） 平成24年度（完成4車線） ・事業進捗率：59%（うち用地進捗率100%） ・御坊～印南は平成33年に4車線化完成予定 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・当該区間は、平成15年に暫定2車線として開通。 ・隣接する湯浅御坊道路の4車線化事業が事業中。（平成33年完成予定）	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田敏)
四国横断自動車道 阿南四万十線 (徳島東～徳島JCT) 西日本高速道路株式会社	その他	806	1,036	【内訳】 走行時間短縮便益：942億円 走行経費減少便益：71億円 交通事故減少便益：23億円  【主な根拠】 計画交通量 7,800台/日	743	【内訳】 事業費：720億円 維持管理費：23億円	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	【投資効果等の事業の必要性】 ・四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・完成予定年度：平成31年度 ・事業進捗率：34%（うち用地進捗率60%） ・材料及び人件費等の単価上昇や橋梁形式の変更、地盤改良の増加に伴う事業費の見直しを行い、再評価を実施した。 【コスト削減等】 ・地元設計協議など事業進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・平成15年3月に高松道全線が供用した。 ・平成24年4月に徳島東環状道路が一部供用した。 ・平成27年2月に徳島南環状道路が一部供用した。	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田敏)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
九州横断自動車道 長崎大分線 (長崎～長崎多良見) 4車線化 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,048	2,338	1,430	1,298 131	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・第二種空港へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</p> <p>③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度（暫定2車） 平成24年度（完成4車） ・事業進捗率：63%（うち用地進捗率100%） ・4車線のうち、2車線については供用中。 ・長崎多良見1C～長崎芒塚1Cは、4車線化工事に着手済（平成30年度完成予定） ・長崎芒塚～長崎は平成33年度に4車線化完成予定。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努めていく。 【社会情勢の変化】 ・当該区間は、平成16年に暫定2車線として開通。 ・長崎南環状線の開通（平成23年）により、長崎道とのネットワークを形成。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田敏)	

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

※2 ( )は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。



【道路・街路事業】  
 (直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	再々評価	221 (残事業=49)	①走行時間の短縮等(215億円(残事業=46億円)) ※1 ②災害による被害の回避等(114億円(残事業=28億円)) ※1 ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・津波災害被災による人命損失の回避 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消(335億円(残事業=335億円)) ※1 ・走行時の安心の確保・不安の解消	310 (残事業=45) (※1)	【内訳】 事業費 285 維持管理費 25 事業費 39 維持管理費 5.6	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道278号は、函館市を起点とし、鹿部町を経由して森町に至る延長約115kmの幹線道路である。 このうち尾札部道路は、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長14.8kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率80%(うち用地進捗率88%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等に変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道47号 新庄古口道路 東北地方整備局	再々評価	441 (残事業=235)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等(516億円(残事業=516億円)) ※1 ②災害への備え ・現道等の一般通行規制1.0km(連続雨量150mm)、特殊通行規制0.9km(河川氾濫)、運搬排雪区間に伴う通行規制上り合計2.9km 下り合計1.9kmを解消する。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市～日本海総合病院(現況64分⇒59分)へのアクセス向上が見込まれる。	410 (残事業=260) (※1)	【内訳】 事業費 363 維持管理費 47 事業費 213 維持管理費 47	【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 このうち新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、一般通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率43%(うち用地進捗率100%) ・平成29年度：一部区間(L=2.2km)部分開通予定 【コスト縮減等】 ・軟弱地盤対策工法を見直すことによるコスト縮減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	再々評価	147 (残事業=91)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等(217億円(残事業=217億円)) ※1 ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策3箇所等が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院(現況64分⇒整備後63分)へのアクセス向上が見込まれる。	148 (残事業=90)	【内訳】 事業費 134 維持管理費 14 事業費 77 維持管理費 14	【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 このうち高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、災害危険箇所の回避や冬期交通障害の解消を目的とした延長約3.4kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率30%(うち用地進捗率61%) 【コスト縮減等】 ・猪ノ鼻トンネル路側側溝を見直すことによるコスト縮減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	再々評価	157 (残事業=142)	①線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 ・線形不良箇所、急勾配区間が解消され、安全性、円滑性が確保される。 ②通行止め時の代替路 ・路肩及び車線の一部に堆雪した雪の運搬排雪に伴う通行障害の解消 ③大規模災害の被害回避 ・大雨等による道路冠水や濃霧等による交通阻害の影響を回避 ④第三次救急医療施設へのアクセス性の向上 ・魚沼市役所～魚沼基幹病院へのアクセス向上	118 (残事業=101) (※1)	【内訳】 事業費 111 維持管理費 6.5 事業費 94 維持管理費 6.5	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市に至る延長約390kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。 綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率11%(うち用地進捗率38%) ・平成22年度から渋川市工区の用地取得に着手し、用地買収を進めてきた。 現在全工区において、用地交渉を進めており、全面的な用地買収に向けて事業を推進する予定。 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	再々評価	210 (残事業=63)	①走行時間の短縮等(228億円(残事業=201億円)) ※1 ②除雪障害の解消 ・路肩及び車線の一部に堆雪した雪の運搬排雪に伴う通行障害の解消 ③大規模災害の被害回避 ・大雨等による道路冠水や濃霧等による交通阻害の影響を回避 ④第三次救急医療施設へのアクセス性の向上 ・魚沼市役所～魚沼基幹病院へのアクセス向上	273 (残事業=83) (※1)	【内訳】 事業費 228 維持管理費 46 事業費 55 維持管理費 28	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、浸水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率70%(うち用地進捗率97%) 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道359号 砺波東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	231 (残事業 =64)	①走行時間の短縮等(413億円(残事業=85億円)) ②災害による被害の回避等 ・冬期交通障害の解消 ・老朽橋梁の代替路確保と緊急通行確保路線ネットワークの強化	280 (残事業 =53)	【内訳】 事業費 276 維持管理費 3.9 (残事業) 事業費 52 維持管理費 0.76	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道359号砺波東バイパスは、災害に強い緊急通行確保路線の強化、線形不良区間や隘路箇所 の解消、冬期路肩堆雪による交通障害の解消などを目的とした、延長6.1kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率72% (うち用地進捗率99.6%) ・平成31年度：砺波市芹谷～同市頼成間 延長1.6km (2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道161号 愛発除雪拡幅 近畿地方整備局	再々評価	81 (残事業 =12)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (124億円(残事業=124億円)) (※1) ②災害による被害の回避 ・降雪時の交通安全向上 ③事前通行規制区間の解消 ・敦賀市足田～敦賀市山中間の事前通行規制を解消する。	97 (残事業 =40) (※1)	【内訳】 事業費 80 維持管理費 17 (残事業) 事業費 23 維持管理費 17	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西市を経て、滋賀県大津市に至る北 陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。このうち敦賀市内の足田トンネルは幅員が狭 く、大型車のすれ違いが困難であり、また現道には堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な 通行に支障をきたしている。 愛発除雪拡幅は、敦賀市足田から駄口を結ぶ現道拡幅区間であり、こうした国道161号の課題 を解消し、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率85% (うち用地進捗率26%) 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局	再々評価	230 (残事業 =144)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (299億円(残事業=299億円)) (※1) ②災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保。 ③自動車交通不能区間の解消 ・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。	186 (残事業 =156) (※1)	【内訳】 事業費 179 維持管理費 7.9 (残事業) 事業費 148 維持管理費 7.9	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南越前町を終点とする道路であり、この うち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、自動車交通不能区間となっており、代替 路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されている。 冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ道路で、岐 阜県・福井県の自動車交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に 計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率25% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	再々評価	90 (残事業 =75)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (96億円(残事業=96億円)) (※1) ②災害による被害の回避 ・日常生活への影響の回避等 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避	81 (残事業 =72) (※1)	【内訳】 事業費 73 維持管理費 8.2 (残事業) 事業費 64 維持管理費 8.2	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字雙川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長2.1km のバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率17% (うち用地進捗率100%) 【コストの縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道156号 大和改良 中部地方整備局	再々評価	78 (残事業 =9.4)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (105億円(残事業=105億円)) (※1) ②災害による被災の回避等 ・ 救急医療活動への影響の回避 ・ 冬期の広域交通への影響の回避	96 (残事業 =28) (※1)	【内訳】 事業費 84 維持管理費 12 (残事業) 事業費 16 維持管理費 12	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長2.6kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所回避や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成元年度 ・ 事業進捗率88% (うち用地進捗率100%) 【コストの縮減等】 ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	再々評価	187 (残事業 =95)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (260億円(残事業=197億円)) (※1) ②災害による被害の回避 ・ 当該路線の整備により、通行止めによる迂回を回避 ③線形不良の解消 ・ 当該路線の整備により、安全で円滑な交通を確保	229 (残事業 =85) (※1)	【内訳】 事業費 214 維持管理費 16 (残事業) 事業費 75 維持管理費 10	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道9号は、京都府京都市を起点とし、山陰地方の主要都市を經由し、山口県下関市に至る主要な幹線道路である。 笠波峠除雪拡幅は、兵庫県最高峰氷ノ山(1,510m)に続くハチ北高原の麓に位置する積雪が多い一般国道9号の笠波峠付近において、除雪した雪を積んでおく堆雪帯を設けることで、冬期の安全で円滑な交通を確保するとともに、トンネルにより地すべり区間の回避を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：昭和62年度 ・ 事業進捗率49% (うち用地進捗率85%) 【コスト縮減等】 ・ 事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	再々評価	223 (残事業 =187)	①災害等の被害の軽減 ・ 災害による片側交通規制を解消する効果 ②災害等に対する不安感の解消 ・ 災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・ 通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・ 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ③走行時間の短縮等	193 (残事業 =150)	【内訳】 事業費 186 維持管理費 7.0 (残事業) 事業費 143 維持管理費 7.0	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの地域高規格道路である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築 等である。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成17年度 ・ 事業進捗率18% (うち用地進捗率75%) 【コスト縮減等】 ・ 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	再々評価	185 (残事業 =120)	①災害等に対する不安感の解消 ・ 災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・ 通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・ 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・ 新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果 ②走行時間の短縮等	200 (残事業 =110)	【内訳】 事業費 184 維持管理費 16 (残事業) 事業費 98 維持管理費 12	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市までを結ぶ延長約77kmの主要幹線道路である。 安芸津バイパスは、広島県東広島市安芸津町風早から竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定的な輸送活動の支援等である。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成11年度 ・ 事業進捗率35% (うち用地進捗率43%) 【コスト縮減等】 ・ 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道491号 長門・俵山道路 中国地方整備局	再々評価	266 (残事業 =122)	①災害等の被害の軽減 ・ 災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果 ・ 災害による片側交通規制を解消する効果 ・ 通行止め時の救命率が向上する効果 ②災害等に対する不安感の解消 ・ 災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・ 通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・ 線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ③走行時間の短縮等	260 (残事業 =120)	【内訳】 事業費 246 維持管理費 13 (残事業) 事業費 107 維持管理費 13	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。 長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、広域交流・地域活性化支援等である。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成20年度 ・ 事業進捗率54% (うち用地進捗率96%) 【コスト縮減等】 ・ 事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局	再々評価	81	①南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ②緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 ③走行時間の短縮等(44億円(残事業=44億円)) ④南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避(10.5億円) ⑤南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区間住民の避難支援(18.7億円)	79 (残事業 =50)	【内訳】 事業費 74 維持管理費(残事業) 5.1 事業費 45 維持管理費 5.1	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約228kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等の地域住民の日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 当該事業は、南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構造を目的とした道路である。 また、災害拠点病院(県立海部病院)の高台移転、避難広場(面積:2,300㎡、避難想定人数:約910人)の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成16年度 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率56%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道32号 猪ノ鼻道路 四国地方整備局	再々評価	432	①異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消 ②緊急輸送道路の信頼性向上 ③線形不良箇所回避による走行性・安全性の向上 ④走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消>(451億円(残事業=451億円))(※1)	398 (残事業 =268) (※1)	【内訳】 事業費 382 維持管理費(残事業) 16 事業費 252 維持管理費 16	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を經由して高知県高知市に至る香川県・徳島県・高知県を結ぶ全長約137kmの広域幹線道路ネットワークである。 猪ノ鼻道路は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を図る道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率38%(うち用地進捗率100%) ・平成32年度:全線開通予定 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	再々評価	137	①異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ②災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ③線形不良箇所回避による走行性・安全性の向上 ④走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消>(126億円(残事業=126億円))(※1) ⑤災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済(営業)損失(2.7億円)(※1)	115 (残事業 =103) (※1)	【内訳】 事業費 112 維持管理費(残事業) 3.3 事業費 100 維持管理費 3.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約123kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の38%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 越知道路(2工区)は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率18%(うち用地進捗率80%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信)

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

該当基準

一定期間未着工:事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階:準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他:社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【港湾事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
函館港弁天地区 船だまり整備事業（改良） 北海道開発局	再々評価	71	100	81	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>本整備事業の実施により、「函館国際水産・海洋都市構想」の研究拠点基地としての役割を担うことで、国際貢献と水産・海洋研究の牽引、地域貢献・地域再生に寄与できる。</li> <li>本整備事業の実施により、係留施設と背後研究施設の一体的な利用が図られるため、乗組員の利便性を向上することができる。</li> <li>本整備事業の実施により、地元官公庁船が集約されることで、既存岸壁の混雑緩和が図られ、岸壁利用の利便性を向上することができる。</li> <li>本整備事業の実施により、これまで物流岸壁を利用していた外来官公庁船の係留も可能となり、一般公開といった催しにも柔軟に対応できるなど、実習船外来官公庁船に対する受入機能の強化を図ることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>函館港は多様な海事関係の官公署や研究機関が立地しており、それらの調査船や作業船の基地として利用されているほか、外来調査船等の寄港も多い特徴にある。また、水産業も盛んであり、多くの小型船が利用しているため、係留施設の慢性的な不足が生じており、これら船舶の円滑な係留に支障が生じている。</li> <li>弁天地区においては、「国際水産・海洋総合研究センター」の整備（平成26年6月供用開始済）が進められ、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている。</li> <li>これらの問題に対処するため、弁天地区において、新たな船だまり整備の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>本事業にかかわる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>既設構造物の撤去によって発生するコンクリート塊を路盤材料として流用することにより、建設コストの低減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)		
白老港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	433	1,051	766	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>本整備事業実施により、背後製紙企業等が使用する原材料の物流コストが削減され、北海道の主要産業である製紙業の産業競争力の強化が図られる。また、岸壁の整備により新たな企業が進出し、事業展開を行っているなど、白老港を核とした地域の活性化が図られる。</li> <li>本整備事業実施により、防波堤が延伸整備されることで港内静穏度が向上し、本港を利用する船舶の航行・荷役・停泊時の安全性向上が図られる。</li> <li>本整備事業実施により、植物性油脂の取扱いにおいて、船舶から直接貯蔵タンクに配送が可能となることで、積み替え作業に伴う油の漏洩や異種の油の混合が回避されるなど品質管理面での向上が図られる。</li> <li>本整備事業実施により、RORO船へ対応可能なため、災害時に苫小牧港でRORO船が利用不可となった際に、白老港を代替港として利用可能となり、道央圏の産業活動が継続される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>白老港では、背後で利用される原材料や製品等のバルク貨物を取り扱う係留施設延長が不足しているほか、バルク貨物を大量に取り扱う大型岸壁や用地が整備されていないため、他港からの長距離輸送による非効率な物流形態を強いられている。このため、地域産業の競争力を確保するための物流の効率化が大きな課題となっている。</li> <li>白老港周辺では沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天における船舶の安全な避難が求められている。</li> <li>以上の課題を解決するため、白老港本港地区における、大水深岸壁を要する新たな国内物流ターミナル整備の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>本事業にかかわる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>防波堤（西外）の本体工（ケーソン中詰）に浚渫土砂を流用することで建設コストの削減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)		
江差港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	88	252	172	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>本整備事業実施により、南ふ頭周辺が、親水性の高い賑わい空間として機能が強化されることにより、地域の活性化が図られる。</li> <li>本整備事業の実施により、防波堤が延伸整備されることで、港内静穏度が向上し、船舶の航行・離接岸時の安全性が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>江差港は、主要貨物である石材を取り扱っている南ふ頭岸壁の老朽化が進み、効率的な利用・安全性に支障をきたしている。また、小型船だまりでは、係留施設の不足により、貨物船と小型船が輻輳し円滑な水産活動に支障が生じている。</li> <li>江差港周辺では沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。</li> <li>これらの問題に対処するため、本港地区における新たな国内物流ターミナル整備の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>岸壁前面の床掘によって発生する土砂を岸壁の裏埋土砂として流用することにより、建設コストの低減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)		

<p>奥尻港本港地区 地域生活基盤整備事業 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>83</p>	<p>249</p>	<p>【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：0.6億円/年 船舶の待避コストの削減便益：0.2億円/年 海難の減少便益：16億円/年 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 小型船利用隻数：58隻 作業船利用隻数：10隻 避難可能隻数：1隻/荒天</p>	<p>99</p>	<p>【内訳】 建設費：99億円 管理運営費：0.3億円</p>	<p>2.5 (※1)</p>	<p>・本事業実施により、災害時の一時避難場所等が確保され、島民の安全・安心な生活の確保に寄与する。 ・本事業実施により、フェリーターミナル周辺での賑わい交流空間が形成され、観光・交流の場として、奥尻町の魅力向上や地域の活性化が図られる。 ・本事業実施により、防風対策施設が整備されることで、冬期間の労働環境改善のほか、夏季における水産物の衛生管理への取り組みに寄与する。 ・本事業実施により、漁業関連施設が集約されることで、作業効率の向上や水産物の鮮度保持が図られ、奥尻港の水産物の活性化に寄与する。 ・本事業実施により、奥尻港内の利用再編が進展することで船舶の積み分けが図られ、奥尻港の避難船受入能力が向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・奥尻港は港湾施設の老朽化の進行により、岸壁延長が不足するため、年間を通して陸揚・準備時の滞船、休憩時の多そう係留が発生する。本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産業を支える重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・本港周辺では沖合いを航行する貨物船の避難場所が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難場所の確保が求められている。本港の防波堤は、避難港機能の向上に寄与する重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・係留施設の整備において、仮設足場工を今後施工する構造物の裏込材として流用することで材料費を削減するなど、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>瀬棚港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>320</p>	<p>686</p>	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：11.2億円/年 海難の減少便益：14.1億円/年 航路・泊地の維持浸漬費の削減便益：0.2億円/年 残存価値：26.5億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：254千トン 避難可能隻数 1隻/荒天</p>	<p>565</p>	<p>【内訳】 建設費：564億円 管理運営費：1.0億円</p>	<p>1.2 (※1)</p>	<p>・本事業の実施により、防波堤の延伸整備により港内静穏度が向上し船舶の航行・離接岸時の安全性が図られる。 ・本事業の実施により、防波堤整備による港内静穏域が広がることで、畜養殖事業による水産振興がさらに進展する。 ・本事業の実施により防波堤整備による港内静穏域が広がることで、国内初の洋上風力発電施設の設置が可能となり、CO2削減に貢献している。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・瀬棚港では、係留施設や水深の不足から砂・砂利等の鉱産品を取扱う背後企業の貨物需要に対応出来ず、地域産業競争力の確保のため物流コスト削減が課題となっている。 ・既存岸壁では鉱産品の荷役作業に伴う粉塵や騒音が近隣住民との間で課題となっている。 本港周辺では沖合いを航行する貨物船の避難場所が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難場所の確保が求められている。 ・以上の課題を解決するため、瀬棚港本港地区における、大水深岸壁を要する新たな国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・泊地浸漬によって発生する土砂の受入地を関係機関との調整により、近郊の受入地に変更することで、コストの縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>羽幌港本港地区 耐震強化岸壁整備事業 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>70</p>	<p>160</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：0.8億円/年 移動コストの削減便益：5.2億円/年 震災時における輸送コストの削減便益：1.3億円/回 震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減便益：9.0億円/回 滞船・多そう係留作業解消コストの削減便益：0.2億円/年 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：4.5万トン 年間乗船客数：3.0万人 震災時緊急物資量：162トン/震災 震災時一般貨物量：8.6万トン/震災 震災時乗船客数：2.9万人/震災 利用小型船隻数：100隻/年</p>	<p>92</p>	<p>【内訳】 建設費：92億円 管理運営費：0.2億円</p>	<p>1.7</p>	<p>・本事業の実施により、大規模地震時における緊急物資輸送の確保により、背後地域や天売・焼尻島民の生活の維持に寄与するほか、震災時における被害への不安や緊急物資の供給ルート停止に対する不安を解消することができる。 ・本事業の実施により、防波堤の延伸や波除堤が整備されることで、港内静穏度が向上し、フェリーや小型船の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・本事業の実施により、旧フェリー岸壁の老朽化改良整備により、港内の小型船利用施設が拡充されることで、既存施設の混雑解消とともに、荷役作業効率が向上するため、地域水産業の維持・発展に貢献する。 ・本事業の実施により、フェリー岸壁及び港湾施設用地の整備により、フェリーターミナルや海産物直売所が集約され、羽幌リバーサイド開発事業の中核として整備された「サンセットプラザはぼろ」、リバーサイド緑地公園（バラ園）」との連携が強化されることにより、観光振興が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・羽幌港は天売島・焼尻島を結ぶ離島フェリーの玄関口として、地域住民や観光客に利用されており、地域の生活基盤としての役割を担っているため、大規模地震発生時及び平常時における物資や旅客輸送機能の確保のため、耐震強化岸壁整備の必要性は高い。 ・羽幌港は約100隻の小型船に利用されており、港内混雑が著しいことから、陸揚・準備時の滞船や休憩時の多そう係留が発生しているため、小型船係留施設の狭隘化を改善するためにも、既存フェリー岸壁の小型船利用施設への改良整備の必要性は高い。 したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・社会経済情勢の急激な変化(防波堤延伸による事業費及び事業期間増加)により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設資材を軽減することで、建設コストの縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>天塩港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>224</p>	<p>856</p>	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：13.4億円/年 航路・泊地の維持浚渫費の削減便益：1.14億円/年 残存価値：39億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：53万トン 航路・泊地の埋没低減量：0.35m/年</p>	<p>415</p>	<p>【内訳】 建設費：378億円 管理運営費：37億円</p>	<p>2.1 ※1</p>	<p>・本事業の実施により、大型砂運搬船の積出が可能な岸壁整備、及び岸壁背後の堆積ヤード確保による砂利・砂の輸送や荷役の効率化が図られる。 ・本事業の実施により、稚内港のフェリー岸壁が災害等緊急時に利用不可となった際は、本港を代替利用することで、離島への生活物資等の安定的な供給確保が可能となる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・天塩港では、主要貨物である砂を採取する物流岸壁が整備されていないため、非効率的な物流形態を強いられ、整備を実施しない場合、代替港への長距離輸送となりコストが増大する。また、漂砂による航路埋没の解消も課題となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・泊地浚渫によって発生する土砂を防波堤の中詰土砂として流用することにより、建設コストの低減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>宥形港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>138</p>	<p>356</p>	<p>【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：1.9億円/年 滞船コストの削減便益：0.4億円/年 震災時における輸送コストの削減便益：11億円/回 クルーズ客船乗客の移動コスト削減便益：0.1億円/年 海難の減少便益：17億円/年 残存価値：28億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：13万トン 利用小型船隻数：15隻 震災時の緊急物資・一般貨物量：50万トン/震災 利用クルーズ船隻数：8隻 避難可能隻数 1隻/荒天</p>	<p>264</p>	<p>【内訳】 建設費：264億円 管理運営費：0.3億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・本事業の実施により、大規模地震時における緊急物資輸送の確保により、離島地域住民の不安の軽減が図られる。 ・本事業の実施により大型クルーズ船の入港が可能となり、地元住民と乗船客との交流機会が増加するなど、利尻島観光の活性化が図られる。 ・本整備事業の実施により、防波堤が延伸整備されることで、港内静穏度が向上し、船舶の航行・離接岸時の安全性が向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宥形港は、耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時における利尻島内への迅速な緊急物資輸送の確保が重要な課題となっている。 ・大型クルーズ客船の着岸可能な大水深岸壁がなく、沖合いに停泊した旅客船からテンドーボートに乗り換えて上陸している状況で、安全で快適な上陸が求められている。 ・石材等の積出岸壁、発電所用の移入岸壁等建設から50年程度経過しており、老朽化が著しく、早急な対応が求められている。 ・本港周辺では沖合いを航行する貨物船の避難場所が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難場所の確保が求められている。 ・以上の課題を解決するため、宥形港本港地区における、大水深岸壁を要する新たな国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・改良工事で発生したコンクリート塊を路盤材料として再利用することで、建設コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>久慈港湾口地区 防波堤整備事業 東北地方整備局 (※2)</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,200</p>	<p>1,986</p>	<p>【内訳】 津波浸水回避便益：643億円 海難事故損失回避便益：1,334億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 津波浸水回避面積：224ha 避泊可能隻数：9隻/荒天</p>	<p>1,200</p>	<p>【内訳】 建設費：1,200億円</p>	<p>1.7 (※1)</p>	<p>・防波堤の整備により、津波被害の影響を受ける人が減少し、身体的被害、精神的被害の軽減が図られる。 ・防波堤の整備により、航行船舶の定時性、安定性が確保され、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。 ・防波堤の整備による静穏性向上により、静穏水域の利用（海洋性レクリエーションの機会）が増加する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、浸水区域の縮小と被害の軽減を図る必要がある。また、沖合を航行する船舶の荒天時の海難事故を回避するため、安全に避泊できる水域を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・新構造断面（半没水上部斜面ケーソン堤）を採用し、防波堤断面縮小によるコスト削減を図っている。 ・海上打継場を整備し、ケーソン製作期間を短縮することで、工期短縮、コスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>宮古港竜崎地区 防波堤整備事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>254</p>	<p>438</p>	<p>【内訳】 交流機会の拡大効果便益：429億円 滞船解消便益：5億円 荒天時の避難移動コスト削減便益：1億円 港湾施設の被災回避便益：1億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 交流機会の拡大効果（増加する来訪者数535千人/年） 滞船費用削減（滞船解消時間 69時間/年） 荒天時の避難移動コスト削減（増加する避難利用隻数 11隻） 港湾施設の被災回避（異常時波浪による災害復旧費用の低減）</p>	<p>394</p>	<p>【内訳】 建設費：392億円 管理運営費：1.7億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・来訪者の増加により、観光産業の収益が向上される。 ・防波堤の整備により、係留施設前面の静穏度が向上し荷役の安全性が向上する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大型観光バスが利用しやすい遊覧船発着所や観水機能を持つ緑地等の整備により、交流機会拡大を図り地域活性化に寄与するとともに、防波堤の整備により安全で効率的な荷役を確保し、滞船の解消等を図ることから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・東日本大震災により被災した他地区の防波堤の本体ブロックを消波工断面の一部として転用することにより、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>仙台塩釜港石巻港区雲雀野地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,496</p>	<p>2,942</p>	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益：1,309億円 滞船解消による運航コスト削減便益：71億円 海難事故損失回避便益：1,549億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：220万トン 滞船解消時間 8,724時間/年 避泊可能隻数：7隻/荒天</p>	<p>2,541</p>	<p>【内訳】 建設費：2,532億円 管理運営費：9.0億円</p>	<p>1.2 (※1)</p>	<p>・既存ターミナルの混雑が緩和されターミナル内の移動や荷役作業の効率化が図られる。 ・輸送効率の向上により、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国際物流ターミナルの整備により、物流効率化に寄与するとともに、避泊水域の確保により、船舶の海難事故減少や船舶の海難事故に伴う油流出による海洋汚染等の回避が図られることから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・新構造断面（半没水上部斜面ケーソン堤）を採用し、防波堤断面縮小及び地盤改良材にカキ殻を活用し、コスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>酒田港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>843</p>	<p>3,350</p>	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：885億円 海上輸送コスト削減便益：18億円 海難事故損失回避便益：2,434億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量（コンテナ）：5.8万TEU 年間取扱貨物量（バルク貨物）：8.7万トン 避泊可能隻数：4隻/荒天</p>	<p>1,895</p>	<p>【内訳】 建設費：1,868億円 管理運営費：2.1億円 再投資費 24.9億円</p>	<p>1.8</p>	<p>・コンテナターミナル利用による輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・防波堤の整備により、係留施設前面の静穏度が向上し、係留している船舶の損壊を回避できる。 ・排出ガスの減少（輸送の効率化）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾機能の強化により、コンテナ貨物の陸上輸送コスト削減及びバルク貨物の海上輸送コスト削減を図り、地域産業の競争力向上に寄与することができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 ・総事業費増及び事業期間の変更により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・リサイクル材や浚渫土を資材として活用するとともに、防波堤上部構造の変更によりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>



<p>鹿島港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>980</p>	<p>1,771</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：40億円/年 維持浸漬費用の削減便益：14億円/年 海難の減少便益：31億円/年 耐震強化便益：43億円/年 残存価値：88億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：1,127千トン/年 海難事故等による損失の回避：避泊可能隻数：3隻</p>	<p>1,522</p>	<p>【内訳】 建設費：1,519億円 管理運営費：3.5億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・当該事業の実施によって、荷役の効率化など物流機能の高度化・効率化の促進、防波堤延伸による港内静穏度の向上など、背後企業の国際競争力の向上が図られるとともに、さらなる民間投資を誘発が期待できるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・鹿島港背後に立地する鹿島臨海工業地帯には鉄鋼業等が集積したコンビナートが形成されている。当該事業の実施による海上輸送の効率化によって企業の生産活動が促進されコンビナート立地企業への相乗効果が期待できるほか、更なる民間投資が促進されるため、本事業の有効性は高い。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することで大型船を利用した海上輸送の効率化が可能となり、地域産業の国際競争力の強化が図られるほか、大規模地震時の物流拠点として地域住民の生活や企業の生産活動を支えることができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・護岸（防波）（平成21年度）、岸壁（-14m）（平成24年度）の整備完了。 ・平成30年には、航路・泊地および泊地の整備を完了し、岸壁を水深14mで供用を予定している。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の事業完了を予定している。 【コスト削減等】 ・防波堤（南）の整備にあたって、ケーソンの埋体幅をスリム化できる「上部斜面堤」を採用し、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>横浜港南本牧～本牧ふ頭地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,193</p>	<p>1,369</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,175億円 走行経費減少便益：169億円 事故減少便益：19億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：8,100～17,600台/日</p>	<p>1,158</p>	<p>【内訳】 建設費：1,070億円 管理運営費：88億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①物流機能の強化 ・高速道路との接続や交通の分散等により、交通の円滑化が図られることで、物流コストの削減や高規格コンテナターミナルの機能を最大限に発揮させることが可能となり、横浜港の国際競争力強化に寄与する。 ②防災機能の強化 ・南本牧ふ頭へのアクセス道路を増設することで、切迫する東京湾北部地震等の大規模地震時における国際物流機能の確保、社会経済への影響軽減、経済活動の維持が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・横浜港のコンテナ物流機能向上を図るため、臨港道路を整備する必要がある。 ・臨港道路と高速道路が直結することで、南本牧ふ頭の高規格コンテナターミナルの機能が強化される。 ・南本牧ふ頭におけるコンテナターミナル整備や機能集積が促進され、大黒・本牧（A突堤）・山下など既存ふ頭の再編や機能強化が図られる。 ・切迫する東京湾北部地震時等における国際物流機能の確保、社会経済への影響軽減、経済活動の維持を図るため、南本牧ふ頭へのアクセス道路の二重化が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成29年3月に臨港道路一部区間の供用を予定している。 ・引き続き残りの区間の事業を進め、平成30年代半ばの全線開通を目指して事業推進を図る。 【コスト削減等】 ・建設発生材を他工事へ有効利用するなどコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>川崎港東扇島～水江町地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>540</p>	<p>679</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：636億円 走行経費減少便益：39億円 事故減少便益：1.8億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：21,900台/日</p>	<p>517</p>	<p>【内訳】 建設費：494億円 管理運営費：23億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①物流機能の強化 ・国際戦略港湾である京浜港の一翼を担う川崎港において、貨物流動の分散化により交通混雑が緩和され、物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上が期待される。 ②防災機能の強化 ・切迫する首都直下地震等への備えとして、東扇島地区基幹的広域防災拠点と人口が集中する内陸部との緊急物資輸送ルートが多重化される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東扇島地区は自動車の輸出拠点であり、高機能な物流施設、冷凍・冷蔵倉庫を中心とした倉庫群の立地も進んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶルートは川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が必要である。 ・さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートの多重化が必要である。 ・当該事業の整備により、平常時には貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には、緊急物資輸送ルートによる多重化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成27年度に現地着手し、現在、東扇島アプローチ部および主橋梁部を実施中である。 ・引き続き、用地取得や工作物移設協議を行い事業の進捗を図る。 ・基幹産業や物流拠点が立地する地域であり、工事実施にあつては港湾利用者、道路利用者及び交通管理者、空港管理者、沿道企業等と調整を行いながら、安全・確実な事業の進捗を図る。 【コスト削減等】 ・他工事から発生する仮設物を再利用することによりコスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>東京湾中央航路 開発保全航路整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>884</p>	<p>1,987</p>	<p>【内訳】 航路整備に伴う海難減少便益:1,957億円 航路整備に伴う輸送コスト削減便益:3億円 泊地整備に伴う海難減少便益:16億円 泊地整備に伴う輸送コスト削減便益:9億円 土砂受入地の残存価値:2億円 【主な根拠】 航行船舶隻数:17.1万隻 中ノ瀬西方海域通航船舶隻数:7.9千隻</p>	<p>1,648</p>	<p>【内訳】 建設費:1,648億円 管理運営費:13億円</p>	<p>1.2</p>	<p>① 経済損失の削減効果 ・大型船舶の海難や、津波等に伴う東京湾内航路の閉鎖により、東京湾内に輸入される鉄鉱石やエネルギーの原料が供給されず、自動車製造業、発電所の停止、石油化学工業・製造業の停止等経済的に大きな影響が想定される。早期啓開により東京湾内航路の閉鎖期間を短縮することで、こうした経済損失の削減が可能となる。</p> <p>② 経済損失の削減効果 ・航路と泊地を明確に区分することにより、迅速な啓開作業が可能となり、東京湾内航路の早期復旧が可能となるため、東京湾内航路を利用して行われる緊急物資輸送や復旧資機材の輸送等への対応が早期にできるようになることから、被災地の復旧・復興の迅速化が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京湾中央航路開発保全航路整備事業においては、第三海堡撤去、中ノ瀬航路浚深及び中ノ瀬西方海域浚深を実施することによって、平常時の東京湾内における海難が減少し、船舶航行の安全が図られる。また、船舶待避水域を確保することにより、津波発生時・荒天時においても船舶航行の安全が図られる。 ・その結果、航路閉鎖等が減少し、東京湾内の港湾物流機能が維持されることによって、我が国経済の中核である首都圏4,400万人の生活及び産業活動の維持が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・第三海堡撤去及び中ノ瀬航路浚深は平成12年度から着手し、平成20年8月に完了。 ・船舶待避水域（中ノ瀬泊地・木更津泊地）は、平成25年度から着手しており、海底支障物の撤去を確実にしない事業の進捗を図る。 ・中ノ瀬西方海域の浚深については、平成29年度から着手し、事業の進捗を図る。 ・航行船舶の安全性の確保、海上輸送の効率化、災害時の避泊地確保の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。 【コスト削減等】 効率的な浚深が可能となるナローマルチビーム音響測深機等を活用し、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>南鳥島における 活動拠点整備事業 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>340</p>	<p>1,055</p>	<p>【内訳】 物資輸送の効率化:42億円 調査船舶等の運航効率化:1.8億円 海洋資源開発の拠点形成:1,007億円 その他の便益:3.8億円</p>	<p>485</p>	<p>【内訳】 初期投資・更新投資: 327.3億円 運営・維持コスト: 157.4億円</p>	<p>2.2</p>	<p>・南鳥島に港湾を整備することにより、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」（平成22年7月13日閣議決定）に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・特定離島港湾施設の整備により、南鳥島への物資輸送の効率化、周辺海域における調査船舶等の運航効率化、海洋資源開発の拠点形成が図られる。 ・また、南鳥島を拠点とする排他的経済水域等の保全及び利用に関する各種活動の促進が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・早期の完成を目指し、厳しい気象・海象条件を踏まえ、国策である南鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。 ・社会経済情勢の急激な変化（厳しい海象条件や台風被災を踏まえた現地工事の全体工程の見直し）により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・浚深土砂のコンクリート骨材への活用により材料輸送費等のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 海洋・環境 課 (課長 佐々木 宏)</p>
<p>沖ノ鳥島における 活動拠点整備事業 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,270</p>	<p>1,401</p>	<p>【内訳】 工事・調査等の作業の効率化:0.7億円 海洋資源開発の拠点形成:1,400億円</p>	<p>1,165</p>	<p>【内訳】 初期投資・更新投資: 1,129.6億円 運営・維持コスト:35.3 億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・沖ノ鳥島に港湾を整備することにより、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」（平成22年7月13日閣議決定）に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・特定離島港湾施設の整備により、沖ノ鳥島における工事・調査等の作業の効率化や海洋資源開発の拠点形成が図られる。 ・また、沖ノ鳥島を拠点とする排他的経済水域等の保全及び利用に関する各種活動の促進が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・早期の完成を目指し、事故の再発防止や厳しい気象・海象条件を踏まえ、国策である沖ノ鳥島における特定離島港湾施設整備を着実に進める。 ・社会経済情勢の急激な変化（厳しい海象条件や台風被災を踏まえた現地工事の全体工程の見直し）により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・海象条件等を踏まえた工法の見直し等によりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 海洋・環境 課 (課長 佐々木 宏)</p>

<p>七尾港大田地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>207</p>	<p>376</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：21億円/年 滞船コストの削減便益：0.25億円/年 【主な根拠】 年間取扱貨物量：26万トン</p>	<p>355</p>	<p>【内訳】 建設費：354億円 管理運営費：1.2億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮されCO2、NOxの削減される。 ・国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮され沿道における騒音や振動等の発生が抑制される。 ・国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、原木輸入の物流が効率化され調達コストが低減し、木材加工を主要産業とする背後地域の発展と経済の活性化に寄与。 ・国際物流ターミナルの整備により、大型客船の寄港が可能となり、クルーズ船寄港機会が増加し、港のにぎわいが創出される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 七尾港においては、大水深の岸壁がないため、大型船が入港する際、積載量調整を要するなど非効率な輸送が生じている。この課題解消のため、大水深の国際物流ターミナルが必要。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年代前半の完成予定であり進捗率は77.9%である。 【コスト削減等】 航路、泊地の浚渫において新技術の活用など検討を行いコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>金沢港大野地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>336</p>	<p>496</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：28億円/年 【主な根拠】 年間取扱貨物量：48万トン</p>	<p>417</p>	<p>【内訳】 建設費：392億円 管理運営費：25億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・国際物流ターミナルの整備により、大型客船の寄港が可能となり、クルーズ船寄港機会が増加し、港のにぎわいが創出される。 ・国際物流ターミナルの整備により、大型船の寄港が可能となり、利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮されCO2、NOxの削減される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 金沢港においては、大水深の岸壁がないため、背後に立地する企業の製品輸出にあたり、遠方の他港を利用する非効率な輸送が生じている。この課題を解消するために大水深の国際物流ターミナルが必要。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年代前半の完成予定であり進捗率は78.7%である。 ・浚渫土量増加による、総事業費増、事業期間増により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>名古屋港鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>740</p>	<p>【内訳】 ターミナル新設による輸送効率化効果：573億円 耐震強化岸壁に伴う輸送効率化効果：88億円 道路整備による交通円滑化効果：29億円 航路拡幅（管制緩和）による輸送効率化効果：41億円 ふ頭用地の残存価値：8億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：18万TEU</p>	<p>277</p>	<p>【内訳】 建設費：250億円 管理運営費：0.3億円/年</p>	<p>2.7</p>	<p>・増大するコンテナ貨物需要や船舶の大型化に対応したコンテナターミナルを整備することで、港湾物流のコスト低減及び物流背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・貨物の陸上輸送距離短縮によりCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が削減できる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・増加するコンテナ貨物、大規模地震、周辺道路における渋滞、大型化するコンテナ船（船舶航行の制約）等に対応し、国際競争力の強化、物流効率化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・進捗率は8割を超えており引き続き事業進捗を図る。 【コスト削減等】 ・適性工法の選定や3D/4Dコスト（LCC）低減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>四日市港震ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備 事業 中部地方整備局</p>	再々評価	823	1,553	<p>【内訳】 ターミナル新設による輸送効率化効果：1,290億円 道路整備による交通円滑化効果：254億円 ふ頭用地の残存価値：8億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：10.2万TEU 臨港道路交通量：9,838台/日</p>	909	<p>【内訳】 建設費：823億円 管理運営費：0.3億円/年 再投資費：28億円</p>	1.7 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・増大するコンテナ貨物需要や船舶の大型化に対応したコンテナターミナルを整備することで、港湾物流のコスト低減及び物流背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>・増大する港湾関連交通を高速道路網に接続させ、定時制・即時性を確保し、港湾サービスの向上を図ることができる。</li> <li>・貨物の陸上輸送距離短縮によりCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が削減できる。</li> <li>・震ヶ浦地区へのアクセスルート追加によるリダンダンシーの確保。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設のコンテナ貨物取扱能力不足解消や港湾関連交通の定時性・即時性による四日市港震ヶ浦北ふ頭地区の物流効率化支援のため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・進捗率は8割を超えており引き続き事業進捗を図る。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・今後実施する工事の使用材料等の選定についてライフサイクル(LCC)低減となるよう配慮する。</li> </ul>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>衣浦港武豊北ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局</p>	再々評価	152	329	<p>【内訳】 ターミナル新設による輸送効率化効果：91億円 航路拡幅による輸送効率化効果：238億円 ふ頭用地の残存価値：1億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：327千トン</p>	211	<p>【内訳】 建設費：152億円 管理運営費：0.01億円/年</p>	1.6 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安定的な国際海上輸送の確保に資する。</li> <li>・航路拡幅により、航行の安全性が向上する。</li> <li>・貨物の陸上輸送距離短縮によりCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が削減できる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化および取扱貨物増加に伴う既存施設の能力不足(岸壁水深)を解消し、貨物の物流効率化を図る。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・関係者調整などの課題はないことから、引き続き事業進捗を図る。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・浚渫上の有効利用によりコスト削減を図る。</li> </ul>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>下田港 防波堤整備事業 中部地方整備局</p>	再々評価	550	6,857	<p>【内訳】 避難船損失の削減効果：6,689億円 津波浸水被害の削減効果：162億円 防波堤の残存価値：6億円</p> <p>【主な根拠】 避泊可能隻数：16隻</p>	914	<p>【内訳】 建設費：550億円</p>	7.5 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・避難泊地の整備により、荒天時における貨物輸送の信頼性が向上。</li> <li>・津波の浸水被害の軽減が図られることによる生活の安心感が向上。</li> <li>・防波堤整備による港内静穏度の向上に伴う港奥部に避難する漁船等の安全性が向上。</li> <li>・防波堤整備による港内静穏度の向上に伴う港奥部に避難する漁船等の安全性が向上。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・避難泊地の整備により、荒天時における貨物輸送の信頼性が向上。</li> <li>・津波の浸水被害の軽減が図られることによる生活の安心感が向上。</li> <li>・防波堤整備による港内静穏度の向上に伴う港奥部に避難する漁船等の安全性が向上。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・進捗率は8割を超えており、漁業者等の関係者調整において実施上の課題はないことから引き続き事業進捗を図る。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減を図る。</li> </ul>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>神戸港 国際海上コンテナターミナル整備 事業 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4,378</p>	<p>30,374</p>	<p>【内訳】 船舶の大型化に伴う輸送コストの削減：8,625億円 コンテナ取扱機能の拡充に伴う輸送コストの削減：21,107億円 震災後の輸送コストの増大回避：337億円 震災時の施設被害の回避：67億円 その他の便益：238億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：273万TEU</p>	<p>7,327</p>	<p>【内訳】 建設費・再投資費：7,149億円 管理運営費：179億円</p>	<p>4.1</p>	<p>・輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の信頼性が向上する。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少され、沿道における騒音や振動等が軽減する。 ・コンテナターミナル周辺での渋滞が緩和する。 ・震災時における被害に対する企業の不安を軽減され、また、震災時においても物流が維持されることで生活や産業活動の維持が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が增加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。 ・阪神港における外貨コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。 ・大規模地震時の幹線貨物輸送拠点を整備し、経済活動の維持を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・プロジェクト全体の進捗状況は約81%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施 【コスト削減等】 ・荷さばき地の地盤改良にあたり、現場条件及びコンテナターミナルの運営を維持しながら行える安価な対策工法を採用することでコスト削減を図っている。 ・浚渫土砂の処分にあたり、既存の処分場に投入する方法から、六甲アイランド南地区に仮護岸を築造して、浚渫土砂受入施設とすることでコスト削減を図っている。 ・航路拡幅に伴い不要となる第六南防波堤の現場発生品（被覆石・捨て石など）を浚渫土砂受入施設仮護岸の補強材に活用することによりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>大阪港南港東地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>118</p>	<p>138</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：109億円 船舶の大型化に伴う輸送コスト削減便益：25億円 その他の便益：4億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：538千トン</p>	<p>116</p>	<p>【内訳】 建設費：115億円 管理運営費：0.8億円</p>	<p>1.2 (※1)</p>	<p>・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・既存ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOxの排出量が軽減される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・輸入原木の製材化による物流形態の変化（水面貯木一陸上保管）や船舶の大型化に対応するとともに、分散する製材等の外貨バルク取扱施設を南港地区に集約し、物流の効率化を図る。 ・船舶の大型化が進む北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点港としての機能を高め、国際競争力の強化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・プロジェクト全体の進捗状況は約32%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・標準ケーソンの幅と、取付ケーソンの配置を工夫して、全体函数を減らしコストの削減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備 事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,186</p>	<p>14,634</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：14,156億円 震災後における輸送コスト増大回避：389億円 その他の便益：89億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：124万TEU</p>	<p>3,007</p>	<p>【内訳】 建設費・再投資費：2,947億円 管理運営費：60億円</p>	<p>4.9</p>	<p>・輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・海外トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の信頼性が向上する。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少され、沿道における騒音や振動等が軽減する。 ・コンテナターミナル周辺での渋滞が緩和する。 ・震災時における被害に対する企業の不安を軽減され、また、震災時においても物流が維持されることで生活や産業活動の維持が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・今後のコンテナ貨物の増加及び船舶の大型化に対応するために、大水深連続バースを有する高規格コンテナターミナルの整備が急務。 ・大規模地震時の幹線貨物輸送拠点を整備し、経済活動の維持を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・プロジェクト全体の進捗状況は約64%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・岸壁の施工方法の工夫によるコスト削減を行ってきたところである。今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費を削減する。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>堺泉北港助松地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>182</p>	<p>330</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：277億円 震災後における輸送コスト増大回避： 42億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：28千台</p>	<p>254</p>	<p>【内訳】 建設費：252億円 管理運営費：1.8億円</p>	<p>1.3 (※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。</li> <li>・既存ターミナルの混雑緩和が図られる。</li> <li>・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する港湾直背後立地企業の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。</li> <li>・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOXの排出量が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・西日本エリアにおける中古車の需要増加・船舶大型化に対応することによる物流の効率化を図る。 ・大規模地震発生時に幹線貨物輸送拠点としての物流機能を発揮し、社会経済活動を維持する。 【事業の進捗の見込み】 ・プロジェクト全体の進捗状況は約90%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・港湾構造物を撤去した際に発生した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用した。 ・建設副産物の発生量を抑制するとともに工事コストの削減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮 崎 祥一)</p>
<p>和歌山下津港本港地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>745</p>	<p>6,771</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減：1,252億円 震災時の輸送コスト削減便益：35億円 浸水被害回避便益：1,103億円 海難事故の減少便益：4,363億円 その他便益：16億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：62万トン</p>	<p>1,896</p>	<p>【内訳】 建設費：1,892億円 管理運営費：4.2億円</p>	<p>3.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の寄港に伴い、背後圏での観光収益の増加が見込まれる。</li> <li>・陸上輸送距離の短縮及び船舶の大型化に伴い、輸送過程でのCO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>・貨物の効率的な輸送に伴い、陸上輸送経路での沿道騒音が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。 ・大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。 ・港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・プロジェクト全体の進捗状況は約91%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完成を予定している。 【コスト削減等】 ・防波堤（外）の整備にあたって、防波堤断面の縮小、建設副産物の有効活用によりコストを縮減。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮 崎 祥一)</p>
<p>境港外港地区 防波堤整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>458</p>	<p>2,734</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：2,729億円 残存価値：4億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：241万トン</p>	<p>1,926</p>	<p>【内訳】 建設費：1904億円 管理運営費：11億円 再投資費：10億円</p>	<p>1.4 (※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間を通じて境港で安全かつ効率的な荷役が可能となることにより、他地域（瀬戸内海側等）で震災が起きた際のリダンダンシー（日本海側から太平洋・瀬戸内地域の物流ルート）確保に寄与する。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>・荷役作業の安全性が向上する。</li> <li>・冬期風浪等による港内施設及び港湾関連施設の被災リスクを低減する。</li> <li>・安全な入出港航路が確保される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・境港は周辺企業の立地や設備投資が進んでおり、取扱貨物も増加傾向であることから、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資する本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・ケーンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小させることによるコスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮 崎 祥一)</p>

尾道系崎港機織地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	198	394	【内訳】 海上輸送費用の削減便益：377億円 筏組み・二次輸送費の削減便益：15億円 港内清掃費の削減便益：2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：59万ト	263	【内訳】 建設費：260億円 管理運営費：3億円	1.5 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献すると共に、アサリ等の生産量の増加が期待される。</li> <li>・ 背後に立地する木材関連企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業競争力の更なる向上が期待される。</li> <li>・ 海上輸送効率化により、排出ガスの低減が図られる。</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 船舶の大型化への対応が可能となるとともに、港内二次輸送といった非効率な輸送が改善され、原木輸入の拠点港としての物流機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・ 土砂処分先の検討によりコスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
徳山下松港徳山地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	323	1,038	【内訳】 海上輸送コストの削減便益：1,027億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：535万トン	529	【内訳】 建設費：510億円 管理運営費：2億円 再投資費：16億円	2.0 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 我が国における石炭取扱輸入拠点の形成</li> <li>西日本地域の石炭輸入拠点となる徳山下松港の石炭輸送体制が構築されることにより、我が国への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現することが可能となる。</li> <li>・ 地域産業の安定・発展に貢献</li> <li>背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される。</li> <li>・ 航路航行の安全性の向上</li> <li>石炭等の輸送に用いられる船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。</li> <li>・ 環境負担の軽減</li> <li>貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量が削減される。</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 既存施設的能力不足（岸壁水深及び岸壁数、背後スペースの不足）の解消及び船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・ 浚渫土砂の揚土方法の見直しや他事業との調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト削減が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)
宇部港本港地区 航路・泊地方整備局備事業 中国地方整備局	その他	283	451	【内訳】 海上輸送コストの削減便益：451億円 【主な根拠】 年間貨物取扱量：89万トン	357	【内訳】 建設費：350億円 管理運営費：7億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域産業の安定・発展に貢献</li> <li>背後に立地する基礎素材型産業の主要な原材料であるバルク貨物の物流効率化が図られ、我が国産業の国際競争力が向上し、基礎素材を使用する広範な産業に裨益が期待される。</li> <li>・ 航路航行の安全性の向上</li> <li>船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。</li> <li>・ 環境負担の軽減</li> <li>貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>排出量が削減される。</li> </ul>	【投資効果等の事業の必要性】 ・ 既存施設的能力不足（航路・泊地水深の不足）を解消し、船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・ 総事業費増により再評価を実施。 【コスト削減等】 ・ 浚渫土砂の土砂処分場への揚土方法を見直し、コスト削減に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)

<p>油谷港唐崎地区 防波堤整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>76</p>	<p>2,252</p>	<p>【内訳】 海難減少に伴う損失の回避額：2,251億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 避難可能隻数(100~500GT)：5隻</p>	<p>104</p>	<p>【内訳】 建設費：104億円</p>	<p>21.7</p>	<p>・油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・荒天時において航行船舶の避難に必要な静穏水域を確保し、船舶の航行安全性及び信頼性の向上に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・早期に船舶の避泊に必要な水域を確保するため、事業の進捗に応じた段階供用を行いつつ、事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・防波堤（西）の残事業整備に先立ち、最新の波浪データ等を用い、設計断面の再検討を行った結果、断面の縮小が可能となった。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>東予港 複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>128</p>	<p>260</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：260億円 震災時輸送コストの削減便益：0.2億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：90千台 想定被災人口：3千人</p>	<p>124</p>	<p>【内訳】 建設費：117億円 管理運営費：0.8億円 再投資費：5.6億円</p>	<p>2.1</p>	<p>・省エネ化・高効率化を図るとともに、貨物需要の増大に対応するため、船舶の大型化が予定されており、大型船に対応した施設整備が求められている。 ・船舶の大型化による貨物量の増加等により、新たな雇用の創出や所得の増大の経済波及効果が期待される。 ・フェリー貨物の陸上輸送距離が短縮され、排出ガスが削減される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物需要の増大及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。 ・航路190mの確保については、整備と並行して浚渫土砂の有効活用等の検討を進める。 ・総事業費増、整備期間の延伸により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・フェリーの主機関プロペラ、スラスターのスクルー後流による洗掘対策として、被覆石で前面被覆することが通常であるが、基礎捨石に変更することで、被覆下均しが不用となりコスト縮減が図られた。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>158</p>	<p>342</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：322億円/年 震災時輸送コストの削減便益：20億円 残存価値：0.7億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：28千台 想定被災人口：6千人</p>	<p>176</p>	<p>【内訳】 建設費：173億円 管理運営費：3.7億円</p>	<p>1.9</p>	<p>・省エネ化・高効率化を図るとともに、貨物需要の増大に対応するため、船舶の大型化が予定されており、大型船に対応した施設整備が求められている。 ・船舶の大型化による貨物量の増加等により、新たな雇用の創出や所得の増大の経済波及効果が期待される。 ・フェリー貨物の陸上輸送距離が短縮され、排出ガスが削減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資等をフェリーを活用して効率的に輸送することが可能となるため、緊急物資の供給ルートの提供や事業活動の継続が可能となり、地域住民や背後圏立地企業の不安を軽減することができる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物需要の増大及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 ・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。 【コスト縮減等】 ・浚渫工事から発生する土砂を裏埋材として有効活用することでコスト縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>



<p>高知港三里地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,293</p>	<p>4,144</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,268億円/年 交通事故削減便益：5.2億円 海難減少便益：1,883億円 浸水防護便益：777億円 震災時輸送コストの削減便益：102億円 残存価値：108億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量 コンテナ貨物：1.1万TEU バルク貨物：118万トン 避泊可能隻数：6隻 浸水床軽減面積：16万m<sup>2</sup> 想定被災人口：10千人</p>	<p>2,226</p>	<p>【内訳】 建設費：2,204億円 管理運営費：7.7億円 再投資費：14億円</p>	<p>1.9 (※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物需要の増大に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応した施設整備が求められている。</li> <li>・バース及びストックヤード不足の解消等による物流の効率化や大型クルーズ船等の寄港によるレクリエーション機会の増加等、新たな雇用の創出や地域の発展、経済活動の活性化に寄与している。</li> <li>・貨物の陸上輸送距離が短縮され、排出ガスの軽減に寄与している。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資等を船舶を活用して効率的に輸送することが可能となるため、緊急物資の供給ルートの提供や事業活動の継続が可能となり、地域住民や背後圏立地企業の不安を軽減することができる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物需要の増大に伴うバース及びストックヤード不足の解消及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。</li> <li>【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。</li> <li>【コスト削減等】 ・防波堤において、設計沖波を見直すとともに信頼性設計法(期待滑動量)を採用することでコスト削減を図った。</li> </p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>松山港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>403</p>	<p>851</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：820億円/年 震災時輸送コストの削減便益：25億円 残存価値：6.8億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量 コンテナ貨物：2.4万TEU バルク貨物：35万トン 想定被災人口：14千人</p>	<p>714</p>	<p>【内訳】 建設費：689億円 管理運営費：2.2億円 再投資費：23億円</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物需要の増大に伴うバース及びストックヤード不足による他港からの2次輸送の解消及び船舶の大型化に対応した施設整備が求められている。</li> <li>・2次輸送の解消等による物流の効率化により、新たな雇用の創出や地域の発展、経済活動の活性化に寄与している。</li> <li>・貨物の陸上輸送距離が短縮され、排出ガスの軽減に寄与している。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資等を船舶を活用して効率的に輸送することが可能となるため、緊急物資の供給ルートの提供や事業活動の継続が可能となり、地域住民や背後圏立地企業の不安を軽減することができる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物需要の増大に伴うバース及びストックヤード不足による他港からの2次輸送の解消及び船舶の大型化に対応した安定的・効率的な輸送機能の確保が求められている。 <li>・大規模地震時において、海上からの緊急物資等の輸送機能の確保が求められている。</li> <li>【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。</li> <li>・総事業費増、整備期間の延伸により再評価を実施。</li> <li>【コスト削減等】 ・浚渫工事から発生する良質な土砂や岩砕をケーンソン用の中詰材や埋立材として有効活用することでコスト削減を図った。</li> </p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>長崎港小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>125</p>	<p>261</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：242億円 震災時の輸送コスト増大回避：12億円 震災時の施設被害回避：1.5億円 その他の便益：5.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：コンテナ8.8千TEU 年間取扱貨物量：一般貨物32.7万トン</p>	<p>168</p>	<p>【内訳】 建設費：153億円 管理運営費：16億円</p>	<p>1.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の老朽化に伴う港湾施設機能喪失が回避されるため、これまで長崎港を活用していた利用者が引き続き事業を継続することが可能となる。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、船舶及び輸送車両からのCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾施設機能の継続、輸送コストの削減、震災への対応、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 <li>【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>【コスト削減等】 ・地盤改良材に調達単価の安い製鋼スラグを採用することによりコスト削減を図っている。</li> </p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>関門航路 開発保安航路整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,793</p>	<p>5,073</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益(運航ルート短絡化)：3,337億円 輸送コストの削減便益(輸送量増加)：1,015億円 損失コストの回避便益(衝突海難減少)：664億円 損失コストの回避便益(乗揚海難減少)：58億円 【主な根拠】 年間航行隻数：34万隻</p>	<p>3,440</p>	<p>【内訳】 建設費：3,342億円 管理運営費：98億円</p>	<p>1.5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流が効率化され、わが国産業の国際競争力強化に寄与するとともに、経済・社会活動の活性化に貢献する。</li> <li>・海難事故に伴う船舶の沈没等による航路封鎖の頻度が減少し、航路封鎖による待機や別ルートへの迂回によって増大する輸送コストが削減される。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2およびNOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・海上輸送コストの削減、海難損失コストの削減、広域的な経済活性化およびCO2排出量削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代後半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・浚渫土砂を有効利用することでコスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>伊万里港七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>176</p>	<p>266</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減(海上)：52億円 滞船コストの削減：28億円 荷役の効率化：124億円 輸送費用、輸送時間費用、事故損失額削減：61億円 その他の便益：0.38億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：コンテナ：0.58 万TEU 計画交通量：0.49 万台/日</p>	<p>207</p>	<p>【内訳】 建設費：195億円 管理運営費：12億円</p>	<p>1.3 (※1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化が図られ、背後企業の国際競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・係留施設の不足及び水深の不足が解消されることにより、大型船舶による一括大量輸送が可能となり、物流コストの削減及び海上輸送の効率化を可能とする。また、港湾関連交通の円滑化が図られることから、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 【コスト削減等】 ・岸壁整備に使用するケーソンを陸上製作することでコスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>熊本港夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>613</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減(陸上)：541億円 荷役の効率化：3.3億円 埋没土砂削減：66億円 その他の便益：2.7億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：コンテナ：3.4万TEU 年間取扱貨物量：一般貨物：2.2万トン</p>	<p>480</p>	<p>【内訳】 建設費：438億円 管理運営費：42億円</p>	<p>1.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化、輸送コストの削減により、地域産業の国際競争力の強化及び経済の活性化が図られる。</li> <li>・CO2、NOx等の排出ガスが削減される。</li> <li>・防波堤(南)の整備促進に伴う港内静穏度の確保により、船舶の荷役及び航行等の安全が向上する。</li> <li>・災害発生時に、支援等の対応が図られる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本県の物流拠点港として重要な役割を担っており、船舶の安全な航行を確保するとともに、県内コンテナ取扱企業の物流機能の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。 【コスト削減等】 ・防波堤断面を従来設計法から新設計法での断面に変更したことで、コスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

<p>那覇港浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>再々評価</p>	<p>212</p>	<p>651</p>	<p>【内訳】 輸送費用削減便益：63億円 輸送時間削減便益：564億円 事故損失額削減便益：11億円 残存価値：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：31,900台/日</p>	<p>251</p>	<p>【内訳】 建設費：243億円 管理運営費：8.3億円</p>	<p>2.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流機能の効率化が図られ、背後企業の競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。</li> <li>・臨港道路の整備により、慢性的に洪滞している周辺道路の洪滞が緩和され、人流円滑化および観光産業の支援が図られる。</li> <li>・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・那覇港の物流機能の強化を図るとともに、沖縄県中南部地域の洪滞緩和に寄与する観点から、臨港道路浦添線の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成28年度末時点における当該プロジェクトの進捗率は91%であり、引き続き事業の進捗を図り、平成29年度に事業を完了する予定である。</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>平良港漲水地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 沖縄総合事務局</p>	<p>その他</p>	<p>168</p>	<p>611</p>	<p>【内訳】 海難の減少：45億円 荷役コストの削減：77億円 耐震化による便益：21億円 石垣港における滞留時間の削減：39億円 国際観光収入・営業収益の増加：384億円 交流機会の増加：40億円 その他便益：5.6億円</p> <p>【主な根拠】 海難事故減少隻数：0.2隻/年 片側荷役対象取扱貨物量：221千トン/年 緊急物資0.872トン/回 地震時の一般貨物363千トン/年 荷役効率化対象取扱貨物量（コンテナ船）：142千トン/年 石垣港対象取扱貨物量：31千トン/年 クルーズ船寄港隻数：49隻/年</p>	<p>145</p>	<p>【内訳】 建設費：145億円 管理運営費：0.2億円</p>	<p>4.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁を整備することにより操船時の安全性が確保され、海難事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航（島民への生活物資等の安定的な供給）が確保される。</li> <li>・ふ頭用地の拡張や老朽化対策により、荷役車両・機械の回転や荷役作業への不安が解消されることで、作業の効率化が図られ作業員人件費の削減が図られるとともに、安全性が向上する。また、ふ頭用地の拡張に伴い、ユニットロード貨物の持ち帰り輸送が解消される。</li> <li>・対象プロジェクトの実施に伴って岸壁が耐震化されることにより、震災時における宮古圏域住民の安全安心の向上を図る。また、震災時においても物流機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。</li> <li>・対象プロジェクトの実施に伴って、平良港において40FTコンテナの取り回しが可能となることで、定期コンテナ船による台湾からの輸入において10FTコンテナへの積み替えが不要となり（without時は平良港で40FTコンテナの取り回しが不可能であることから那覇港で10FTコンテナへの積換えが必要である）、輸送コストが削減される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・平良港において、安定的な海上輸送の確保および非効率な荷役形態の改善が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。</p> <p>・社会経済情勢の急激な変化（事業期間の変更、事業費増加および需要の増大）により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>
<p>竹富南航路整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>その他</p>	<p>66</p>	<p>84</p>	<p>【内訳】 海難の減少：27億円 移動コストの削減：46億円 輸送コストの削減：12億円</p> <p>【主な根拠】 年間利用旅客数：1,642千人</p>	<p>71</p>	<p>【内訳】 建設費：65億円 管理運営費・再投資費：5.4億円</p>	<p>1.2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浅瀬や暗礁の解消により、船舶航行時における安心・安全性の向上が図られる。</li> <li>・早朝および夕方の船舶航行が可能となり、緊急輸送の対応が可能となるなど、生命や健康の観点から安心・安全の向上が図られる。</li> <li>・早朝および夕方の旅客船増便が可能となり、八重山諸島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島へのアクセスの機会拡大が可能となり、島民生活の質の向上や、観光客の利便性の向上が図られる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・竹富南航路における既存航路の利用上の問題を改善し、また離島住民への生活物資の安定供給等の観点から、航路の拡幅・増深が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</p> <p>・社会経済情勢の急激な変化（事業費増加および需要の増大）により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)</p>

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

※2 海岸事業（久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業）と一体的に評価

該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（直轄事業等3年間、補助事業等5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（直轄事業等3年間、補助事業等5年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【都市公園等事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国営明石海峡公園 近畿地方整備局	再々評価	958	3,232	【内訳】 直接利用価値：2,656億円 間接利用価値：576億円 【主な根拠】 誘致圏：淡路地区については100km圏、 神戸地区については80km圏を誘致圏とし て設定 誘致圏人口：1,639万人	1,916	【内訳】 建設費：1,551億円 維持管理費：365億円	1.7	・淡路地区では、四季を通じた花修景 や幅広い年齢層に対応したプログラムの 提供、広大な敷地を活かした大型イ ベント開催等により、広域的に来園者 を誘致しており、淡路島観光の中核を 担っている。 ・また、災害発生時には広域防災拠点 として広いオープンスペースを確保す るとともに、陸上自衛隊等の関係機関 と連携し、災害時の初動応急対応の迅 速化に寄与している。 ・神戸地区では、市民協働により季節 毎の体験プログラムを継続的に提供す る等、自然と共生する里地里山文化の 次世代への継承に寄与している。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一の都府県を越える広域的な見地から設置された公 園であり、自然環境の保全・再生、広域レクリエーション 需要への対応等の基本方針に基づき整備を行っており、 政策目標に照らして妥当性を有している。 ・平成26年4月の明石海峡大橋通行料金改定以後、入 園者数は増加傾向にあり、平成27年度は過去最高の 約84万人を記録し、地域活性化に寄与している。 【事業の進捗の見込み】 ・淡路地区においては、海岸ゾーンの園路広場整備等 を実施。 ・神戸地区においては、第Ⅰ期開園した棚田ゾーンに引 き続き、森のゾーンの園路広場整備等を実施。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採用などにより、 コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)
国営飛鳥・平城宮跡 歴史公園 近畿地方整備局	再々評価	929	3,794 (※1)	【内訳】 直接利用価値：3,338億円 間接利用価値：456億円 【主な根拠】 誘致圏：飛鳥区域については110km圏、 平城宮跡区域については100km圏を誘致 圏として設定 誘致圏人口：2,390万人	2,378 (※1)	【内訳】 建設費：2,102億円 維持管理費：276億円	1.6 (※1)	・飛鳥地方における歴史的風土及び文化財の保存等及び 文化財の保存等を図るとともに、我が国 固有の優れた文化的資産である平城 宮跡の保存及び活用を図っている。 ・飛鳥区域では、我が国の「国家形成 の始まりの地」である飛鳥地方におい て、歴史的風土及び文化財の保存及 び活用に寄与している。 ・平城宮跡区域では、律令国家体制の 完成をみた奈良時代の都「平城京」の 中心であり、特別史跡、かつ、世界遺 産の構成資産の一つでもある「平城宮 跡」の保存及び活用に寄与している。	【投資効果等の事業の必要性】 ・飛鳥地方における歴史的風土及び文化財の保存等及び 我が国固有の優れた文化的資産である平城宮跡の 保存及び活用を図ることを目的として閣議決定を経て 設置された国営公園であり、政策目標に照らして妥当 性を有している。なお、前回評価時と比較し、社会経済 情勢等に変化は生じていない。 【事業の進捗の見込み】 ・飛鳥区域においては、公園に隣接する県道の改良に 併せて、公園施設の再整備を実施。 ・平城宮跡区域においては、早期開園を目指して拠点 ゾーンの整備を進めるとともに、第一次大極殿院建築 物の復原工事に着手する。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採用などにより、 コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)

※1 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
福島第2地方合同 庁舎 東北地方整備局	再々評価	26	15	118	100	121  老朽、耐震性の不足、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。</li> </ul> <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</li> </ul> <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年度事業着手</li> <li>敷地調査発注前</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成33年度完成予定</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</li> </ul> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
佐伯税務署 九州地方整備局	再々評価	5.1	2	100	100	110	老朽、立地条件の不良を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	継続	大臣官房官 庁倉繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

該当基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

事業計画の必要性－既存施設の老朽・狭あい・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

事業計画の合理性－採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標(合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする)

事業計画の効果－「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標

(採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成28年8月に評価結果を公表済の事業を再掲)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果			
帯広第2地方合同 庁舎 北海道開発局	再々評価	40	24	123	100	121	老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
栃木地方合同庁舎 関東地方整備局	再々評価	16	10	112	100	110  老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。 また、駐車場の相互利用を検討した結果、地下駐車場が不要となった。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・平成21年度事業着手 設計業務発注前</p> <p>②事業の進捗の見込み ・平成32年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
大阪第6地方合同 庁舎 近畿地方整備局	再々評価	194	92	131	100	110  老朽、狭あいを解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。</li> </ul> <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</li> </ul> <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年度事業着手 検討業務中</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成33年度完成予定</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</li> </ul> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
和歌山地方合同庁 舎 近畿地方整備局	再々評価	92	52	106	100	121  老朽、狭あい、耐震性の不足、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・平成21年度事業着手 本体工事中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・平成29年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
高松地方合同庁舎 (Ⅱ期) 四国地方整備局	再々評価	91	48	113	100	121  老朽、地域連携、狭あい、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。 2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・平成21年度事業着手   本体工事中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・平成29年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果  その他			
小倉地方合同庁舎 九州地方整備局	再々評価	21	13	127	100	121  老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。 2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・ 平成21年度事業着手 設計業務中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 平成30年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官 庁営繕部計 画課 (課長 住 田 浩典)

該当基準

一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭あい・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標(合理性の有無により、100点か0点のいずれかを評点とする)

事業計画の効果 — 「業務を行うための基本機能」と「施策に基づく付加機能」の2つの機能について評価する指標

(採択要件: 事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。