

# 再評価結果一覧 (平成30年2月現在)

## 【公共事業関係費】

## 【河川事業】 (直轄事業)

| 事業名<br>事業主体           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価            | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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                       |
| 鶴川直轄河川改修事業<br>北海道開発局  | 再々評価 | 201          | 189<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:185億円<br>残存価値:4.4億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:80戸<br>年平均浸水軽減面積:56ha  | 168<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 146億円<br>維持管理費 22億円 | 1.1<br>(※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>・鶴川下流域にあるむかわ町は、胆振地方東部における社会・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・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>・河道掘削発生土の活用等により、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・経済的影響等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>  | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |
| 釧路川直轄河川改修事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 142          | 178<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:174億円<br>残存価値:3.8億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:53戸<br>年平均浸水軽減面積:146ha | 157<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 138億円<br>維持管理費 19億円 | 1.1<br>(※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>・釧路川流域の中上流部には標茶町、弟子屈町の市街地が存在するほか、流域は国内有数の酪農地となっている。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。また、最大クラスの地震津波に対応する防災力強化及び津波防災地域づくりの支援を推進するため、河川事業として対応可能な事業を推進していく必要がある。</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>・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。</li> <li>・代替案立案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul> | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |

| 事業名<br>事業主体           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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       |                                  |                      |   |      |                               |     |
| 常呂川直轄河川改修事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 123          | 153<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:149億円<br>残存価値:3.2億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:38戸<br>年平均浸水軽減面積:60ha | 120<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 112億円<br>維持管理費 8.4億円 | 1.3<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</li> <li>・常呂川流域は、中流域に工場、工業施設等が多く立地する北見市街地を抱え、国内有数の食料生産基地となっているとともに、オホーツク地域の産業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> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <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> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</li> <li>・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。</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。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価            | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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       |                                 |   |   |                |                               |  |
| 岩木川直轄河川改修事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 440          | 1,200<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,185億円<br>残存価値:15億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:8,691戸<br>年平均浸水軽減面積:1.751ha | 421<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 368億円<br>維持管理費 53億円 | 2.9<br>(※1)                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・岩木川水系における流域内の人口は減少傾向にあるが、流域内の主要都市である五所川原市など、資産の集中する地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流などの被害による社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性に大きな変化はない。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・河川整備計画策定以降(平成19年3月策定)、上下流バランスに配慮しながら、順次、整備を実施しており、河道の目標流量を安全に流下させるため、家屋等への被害が生じる無堤箇所及び断面(堤防高や幅)が不足する箇所において堤防の量的整備を実施し、堤防の整備が完了しても河道の断面積が不足している箇所においては、河道の目標流量が安全に流下できず、浸水被害が生じるため、河道の断面積を拡大するため、河道掘削を実施している。<br/>・概ね30年間の整備として、戦後最大洪水である昭和33年8月洪水(上岩木橋地点)、昭和52年8月洪水(五所川原地点)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。<br/>・当面の整備として、昭和33年9月洪水に対応した下流～中流部における堤防整備、河道掘削を実施する。また、平成25年9月洪水で計画高水位を超過した区間においては、同規模の洪水が発生しても計画高水位を超えないよう、堤防整備、河道掘削を実施する。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効活用を図るとともに他事業と調整しながら有効活用を図る。<br/>・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。<br/>・管理河川に生い茂った樹木を伐採してくれた方々へ無償提供しており、従来は廃棄物として処分していたものを有効活用していただくことにより処分費等のコスト削減を図っている。<br/>・治水目標を達成するための対策案を比較した結果、「津軽ダム+河道掘削+築堤」が最も効率的であると判断している。</li> </ul> | 継続             | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |  |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |  |  |      |                               |     |  |
| 雄物川直轄河川改修事業<br>東北地方整備局 | その他  | 1,080        | 2,925          | 751 | 3.9      | <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、雄物川流域では、浸水区域内人口は約42,600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>・雄物川水系における流域内の人口は減少傾向にあるが、流域内の主要都市である秋田市など、資産の集中する地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、公共施設や主要交通網などの被害による社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性に大きな変化はない。</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>・治水安全度の低い中流部の無堤地区の整備(昭和62年8月洪水対応)を優先し、下流部への流量増に対応するため、下流部の河川整備と進捗調整し実施している。</li> <li>・その後も雄物川水系河川整備計画で定める河川整備を実施することで、昭和以降に発生した代表的な洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による浸水被害の軽減を図ることを目指す。</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>・河道整備では、河道掘削による発生土砂を堤防整備へ有効活用を図り、コストの縮減に努める。</li> <li>・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々へ無償で提供するなど、処分費の縮減に努める。</li> <li>・工法へ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>・目標達成に要するコスト及び効果発現時期等の観点から検討を実施した結果、今回提示している「築堤+河道掘削+成瀬ダム」が最も妥当と判断している。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |

【内訳】  
被害防止便益:2,899億円  
残存価値:26億円

【主な根拠】  
年平均浸水軽減戸数:355戸  
年平均浸水軽減面積:608ha

【内訳】  
建設費 715億円  
維持管理費 36億円

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |               |                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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         |                                   |                      |   |      |                               |     |
| 最上川直轄河川改修事業<br>東北地方整備局 | その他  | 1,554        | 12,686<br>(※1) | 【内訳】<br>被害防止便益:12,655億円<br>残存価値:31億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:2,513戸<br>年平均浸水軽減面積:1,422ha | 1,406<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 1,329億円<br>維持管理費 77億円 | 9.0<br>(※1)          | <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>・最上川水系における流域内の人口は減少傾向にあるが、流域内の主要都市である酒田市や山形市など、資産の集中する地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、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大きな変化はない。</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>・平成14年11月に最上川水系河川整備計画が策定され、段階的に整備を進めており、背後資産の大きい市街地を優先的に、家屋浸水対策を目的とする堤防の量的整備や流下能力向上を目的とする河道掘削を実施している。</li> <li>・概ね30年間の整備として、最上川本川については、上流部で戦後最大規模の洪水である「昭和42年8月洪水(羽越豪雨)」と、中流～下流部で戦後最大規模の洪水である「昭和44年8月洪水」と同規模の洪水が再び発生した場合に想定される住家への氾濫被害を防ぐとともに、農耕地については平成9年6月洪水と同規模の洪水による冠水安全度のバランスに配慮しながら段階的に整備を進める。また、堤防の質的整備を進める。</li> <li>・当面の整備として、平成9年6月洪水規模の洪水から家屋の浸水被害解消を図るべく、中流部の堤防未整備区間の堤防的整備をはじめ、沿川に資産が集中している上流部の支川須川の河道掘削、堤防の質的整備等を実施する。</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備への有効活用又は他事業との調整により有効活用を図る。</li> <li>・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>・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々に無償で利用していただくなど、処分費の縮減に努める。</li> <li>・代替案立案の可能性については、現時点においても、社会情勢や経済情勢の大きな変化はなく、計画規模を超える洪水も発生していないことから、現計画が最も効果的かつ効果的と判断している。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |   |   |                           |                |     |
| 久慈川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 107          | 1,178          | 98  | 12.1     | <p>・河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される久慈川左岸7.5kmが仮に破壊した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は、約2,800人から約2,400人に、電力停止による影響人口は、約4,100人から約3,400人に軽減される。</p>    | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・久慈川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市など、人口・資産が集積している下流域を洪水から防御するため、引き続き久慈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、事業進捗の見込みについて<br/>・堅盤地区において、洪水を安全に流下させるための対策として、平成23年度より河道掘削を実施。<br/>・平成26年度から平成29年度までに全体掘削量約40万m<sup>3</sup>の内約16万m<sup>3</sup>(40%)を掘削。<br/>・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。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、工事により発生したコンクリート殻を袋詰め根固の中詰め材として再利用する等、コスト縮減に努める。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 小貝川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 269          | 8,972          | 198 | 45.4     | <p>・年超過確率1/100規模の洪水において、顕著な被害が想定される小貝川右岸45.2k地点が仮に破壊した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約3,000人から約1,000人に、電力の停止による影響人口は約8,000人から約3,000人に軽減される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・小貝川流域は栃木県と茨城県にまたがり、近年は工業団地を造成するなど製造業や鉱工業が増加し、交通はJR常磐線、JR水戸線、つくばエクスプレス、常磐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、小貝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、事業進捗の見込みについて<br/>・小貝川の下・中流部の堤防は、堤防幅、堤防高さともに不足している箇所があり、流下能力を向上させるため、堤防整備を実施。<br/>・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。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、河川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。</p>                      | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                        | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析          |  |               |                                    | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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         |                                    |                      |  |      |                           |     |
| 利根川・江戸川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局         | 再々評価 | 8,054        | 102,242<br>(※1) | 【内訳】<br>被害防止便益:102.101億円<br>残存価値:141億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:21,793戸<br>年平均浸水軽減面積:5,625ha | 5,461<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 5,212億円<br>維持管理費 249億円 | 18.7<br>(※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>・利根川・江戸川は、流域に1都5県がまたがり、流域に全国の総人口の約1/10となる約1,309万人を抱え、その氾濫想定区域には、首都である東京や周辺の都市化の著しい埼玉県、千葉県等を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、主要高速道路が含まれており、日本経済の中核機能が集中していることから、はん濫した場合には、全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域であり、利根川・江戸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。</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>・無堤部の堤防整備を実施。</li> <li>・流下能力確保のため、河道掘削等を実施。</li> <li>・稲戸井調節池において池内掘削を推進し、洪水調節容量の増大を実施。</li> <li>・決壊すれば首都圏が壊滅的な被害を受ける恐れがある利根川上流部・江戸川の右岸堤防の強化対策を実施。</li> <li>・高潮堤防の整備を実施。</li> <li>・堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高い区間について、高規格堤防の整備を実施。整備に当たっては、関係者との調整状況を踏まえつつ順次事業を実施。</li> <li>・河川管理施設の点検結果や耐震性能の調査結果に基づき、老朽化・耐震対策を実施。</li> <li>・内水被害を軽減する排水機場の改築を実施。</li> <li>・災害時において河川管理施設保全活動、緊急復旧活動、水防活動等を円滑に行う拠点の整備等を実施。</li> <li>・現在、事業は順調に進んでおり、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。また、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。</li> <li>・今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分行い、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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 利根川・江戸川直轄河川改修事業(稲戸井調節池)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 436          | 2,885<br>(※1)   | 【内訳】<br>被害防止便益:2,882億円<br>残存価値:3億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:418戸<br>年平均浸水軽減面積:1.0ha          | 1,074<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 1,012億円<br>維持管理費 62億円  | 2.6<br>(※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>・利根川下流部は、茨城県、千葉県を境を流下しており、沿川には取手市、守谷市、我孫子市等の大都市が含まれているため、氾濫被害は甚大となる。また、流下能力が不足している箇所が多く、無堤地区での浸水被害等が発生していることから、利根川・江戸川直轄河川改修事業(稲戸井調節池)により、災害の発生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>・池内掘削を実施し、洪水調節容量の増大を図っている。</li> <li>・本支川の状況等を総合的に勘案し、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> </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>・今後とも掘削土は、築堤土への有効利用のほか、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。また、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> </li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |   |   |                           |                |     |
| 渡良瀬川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局                                   | その他  | 385          | 1,541          | 210 | 7.3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される渡良瀬右岸40.40kmが仮に破壊した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約9,700人から約8,900人に、電力の停止による影響人口は約9,900人から約9,100人に軽減される。</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<br/>渡良瀬川流域は、栃木県、群馬県にまたがり、群馬県桐生市、栃木県足利市、佐野市といった中核都市の市街地、ならびにJR両毛線や東武線、東北縦貫自動車道、国道50号線など基幹交通が整備されており、渡良瀬川に沿って人口・資産が集積しているため、氾濫被害ポテンシャルが大きい地域であり、渡良瀬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> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて<br/>・堤防のかさ上げと合わせて三栗谷排水樋管の改築を実施。<br/>・支川秋山川において、栃木県管理区間の整備とも整合を図りながら、引堤による河道改修を実施。<br/>・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。<br/>・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。<br/>・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> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、工事等から発生した伐採樹木を無償配布する等、コスト縮減に努める。</li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 荒川直轄河川改修事業<br>(荒川高規格堤防整備事業<br>(小台一丁目地区(Ⅱ期工区)))<br>関東地方整備局 | その他  | 50           | 59             | 44  | 1.3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>年超過確率1/500規模の洪水において荒川右岸16.0km付近で決壊した場合、死者数が約600人、電力の停止による影響人口が50.0万人と想定されるが、事業実施により被害が解消される。</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>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事業の必要性等について<br/>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。<br/>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事業の進捗の見込みについて<br/>事業実施にあたっては、共同事業予定者である民間事業者(土地所有者)および各関係機関と十分調整を図り、事業進捗に努める。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br/>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みすること等、コスト縮減の可能性を探りながら、今後も更なるコスト縮減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。</li> </ul>   | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |   |   |                           |                |     |
| 多摩川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 1,869        | 44,581         | 2,206 | 20.2     | <p>・河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される多摩川右岸6.2kmが仮に破堤した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約183,000人から約166,000人に、電力の停止による影響人口は約240,000人から約191,000人に低減される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・多摩川流域では沿川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、特に下流部沿川には特に多くの人口が集中しており、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高いと考えられることから引き続き多摩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、事業進捗の見込みについて<br/>・洪水を安全に流下させるための河道断面の確保対策として、築堤及び高潮対策等を実施。<br/>・過去の侵食被害等を踏まえた堤防等の安全性向上対策として、水衝部対策を実施。<br/>・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。<br/>・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。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、工事により発生したコンクリート殻をカゴマットの中詰め材として再利用する等、コスト縮減に努める。</p>  | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 相模川直轄河川改修事業<br>関東地方整備局 | その他  | 186          | 287            | 112   | 2.6      | <p>・河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される相模川4.6km(左岸)が仮に破堤した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約8,000人から約6,900人に、電力停止による影響人口は約8,500人から約6,800人に軽減される。</p>        | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・相模川流域は、山梨県と神奈川県にまたがり、政令指定都市である相模原市や平塚市、茅ヶ崎市などの主要都市を有し、JR東海道本線や東海道新幹線、東名自動車道路など東西を結ぶ交通幹線が横断するとともに、下流域は人口や大規模工場等の資産の集積により、氾濫による被害ポテンシャルが高い地域であることから、引き続き相模川直轄河川改修事業により、水害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて<br/>・洪水を安全に流下させるための対策として、堤防整備を実施。<br/>・高潮対策として、高潮堤防整備を実施。<br/>・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。<br/>・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。<br/>・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。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、他事業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。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(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       |                                 |                      |   |   |                |                           |
| 荒川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 108          | 1,146<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,144億円<br>残存価値:2.0億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:88戸<br>年平均浸水軽減面積:110ha | 115<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 97億円<br>維持管理費 18億円  | 10.0<br>(※1)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和42年8月に戦後最大流量(花立地点:8,000m<sup>3</sup>/s)を記録する洪水が発生し、複数地点で堤防の決壊による甚大な氾濫被害が発生した。</li> <li>本事業の実施により、羽越水害(昭和42年8月)の約9割の流量の洪水(花立地点:7,500m<sup>3</sup>/s)を流下させた場合の想定氾濫被害を解消できる。</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>想定氾濫区域内の人口は約3万人であり減少傾向、世帯数は横ばい傾向にある。</li> <li>荒川沿川地域は、日本海東北自動車道、国道7号、国道113号、JR羽越本線、JR米坂線等のインフラが整備されている交通の要衝である。</li> <li>平成23年3月に日本海東北自動車道が村上市まで開通し、平成25年度には、朝日(村上市)～温海(山形県鶴岡市)間が事業化された。日本海側の拠点都市間が結ばれることにより、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点としての発展が見込まれる。</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>これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。しかし河道断面不足により流下能力が不足しているため、現在は河道掘削を重点的に実施しているが、未だ治水上に対応しなければならない箇所がある。治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>平成24年度より、国と県が連携し、河川事業(河道掘削)において発生した土砂を、海岸整備事業(養浜)に有効活用しており、コスト縮減を図っている。</li> <li>河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul> | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |
| 関川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 537          | 1,877<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,867億円<br>残存価値:11億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:515戸<br>年平均浸水軽減面積:85ha  | 358<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 341億円<br>維持管理費 17億円 | 5.2<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>戦後最大規模の洪水が発生した場合、上越市では、最大孤立者数が約2,700人(避難率40%)、電力停止による影響人口が約2,800人、通信(固定)の停止による影響人口が約2,800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>想定氾濫区域内の人口は約5万人であり、人口及び世帯数は横ばい傾向にある。</li> <li>関川の下流域は国道8号や国道18号、直江津港、JR信越本線、北陸自動車道が整備されている交通の要衝であり、沿川では交通の利便性を活かした区画整備事業や工業団地の整理が実施されている。さらに平成27年3月の北陸新幹線の開業により、周辺地域での更なる発展が期待される。</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>これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、関川本川の流下能力を向上させるため、河道掘削を重点的に実施しているが、未だ治水上に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り、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>河道掘削により発生した土砂を直江津港の埋立に活用することで、残土処理費のコスト縮減を図っている。</li> <li>河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、処分費のコスト縮減を図っている。</li> <li>新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul>  | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |            |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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      |                                  |                      |   |      |                           |     |
| 姫川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局  | 再々評価 | 75           | 337<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:337億円<br>残存価値:0.4億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:41戸<br>年平均浸水軽減面積:7ha        | 45<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 43億円<br>維持管理費 1.4億円  | 7.5<br>(※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>河口部は、良質の石灰岩を利用したセメント工場や化学工場、発電所など大規模工場が立地している。</li> <li>・想定氾濫区域内人口は横ばい。産業別就業人口割合は第2次、第3次産業で90%を超えている。</li> <li>・姫川下流域は、国道、港湾、鉄道、高速道路など交通の要衝であり、平成27年3月の北陸新幹線開業により、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点として発展が見込まれる。</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>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を重点的に実施しているが、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り、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>・堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)に使用する玉石材は、河床から採取・使用することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 神通川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局 | その他  | 390          | 8,120          | 【内訳】<br>被害防止便益:8,115億円<br>残存価値:4.6億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:1,340戸<br>年平均浸水軽減面積:135ha | 220        | 【内訳】<br>建設費 212億円<br>維持管理費 7.5億円 | 36.9                 | <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>・富山市の人口は横ばい、世帯数は増加傾向にある。</li> <li>・富山市では、平成27年3月北陸新幹線の開通に合わせて新幹線高架下への市内電車の乗入れを開始したほか、コンパクトなまちづくりとして、公共交通の活性化や公共交通沿線への居住推進を進めており、地域のさらなる発展が期待される。</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>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきて、整備計画目標流量(神通大橋地点:6,700m<sup>3</sup>/s)の洪水を想定した場合、事業を実施しない場合、想定死者数が32人(避難率40%)、災害時要援護者数が18,102人、最大孤立者数が18,763人(避難率40%)、電力停止による影響人口が32,992人と想定されるが、事業を実施した場合、被害が解消される。</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>・河道掘削の発生土を築堤等の材料として利用することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・河川内樹木の伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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       |                                 |                      |   |      |                           |     |
| 庄川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局   | 再々評価 | 389          | 8,566<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:8,563億円<br>残存価値:2.9億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:1,221戸<br>年平均浸水軽減面積:188ha | 303<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 285億円<br>維持管理費 17億円 | 28.3<br>(※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>・想定氾濫区域内における人口、世帯数は横ばい傾向であり大きな増減は見られない。</li> <li>・庄川沿川地域では、平成27年3月に北陸新幹線が開業し、人、経済、文化等の幅広い交流・流通拠点として今後更なる発展が見込まれる。</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>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、流下能力の向上と急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防整備、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上に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り、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>・護岸基礎の材料としてコンクリート二次製品の活用をすることにより、工期短縮・コスト縮減を図っている。</li> <li>・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul>                                   | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 小矢部川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 114          | 2,111<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:2,108億円<br>残存価値:2.8億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:401戸<br>年平均浸水軽減面積:108ha   | 72<br>(※1)  | 【内訳】<br>建設費 67億円<br>維持管理費 5.5億円 | 29.2<br>(※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>・想定氾濫区域における人口、世帯数は横ばいである。平成27年3月の北陸新幹線開業により、駅周辺地域のさらなる発展が期待される。</li> <li>・平成27年7月に小矢部市で北陸初のアウトレットモールが開業したことにより、県外各地からの来客があり、地域のにぎわいが期待される。</li> <li>・北陸自動車道や、能越自動車道など、高速交通ネットワークの整備により産業振興や地域開発に貢献している。</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>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、洪水時における小矢部川本川の逆流による氾濫の防止及び堤防の浸透に対する安全性確保を図るため、支川合流点処理、浸透対策を重点的に実施してきているが、未だ治水上に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り、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |            |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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                            |                      |  |      |                           |     |  |
| 手取川直轄河川改修事業<br>北陸地方整備局  | 再々評価 | 96           | 4,479<br>(※1)  | 89<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 82億円<br>維持管理費 6.9億円  | 50.5<br>(※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>・想定氾濫区域内人口及び世帯数は横ばい、事業所数、製造品出荷額も横ばいであり地域経済は安定傾向にある。</li> <li>・関東、北陸、近畿等の各地域を結ぶ基幹交通のネットワークを構成する北陸新幹線(延伸予定)、北陸自動車道、国道9号等の交通網が発達しており、地域の経済活動や物流にとって非常に重要なエリアである。</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>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、流下能力の向上と、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、河床掘削、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水に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り、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</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>・河床掘削により発生した土砂を急流河川対策に有効利用することで、コスト縮減を図っている。</li> <li>・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |
| 九頭竜川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 484          | 4,239          | 609        | 【内訳】<br>建設費 439億円<br>維持管理費 170億円 | 7.0                  | <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>・九頭竜川のはん濫原を含む市町の人口は、直近10年で2%減ったものの、総世帯数は5%増加している。</li> <li>・福井駅周辺では、福井国体や北陸新幹線開業を見据え、福井駅西口の再開発事業や福井駅前広場を始めとした福井駅周辺土地画整理事業、交通ネットワークの整備が行われていることから治水安全の向上を図る必要がある。</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>・河積を確保するための河道掘削等は、九頭竜川では河口から27kmまで、日野川では0kmから7.8kmまで実施済みである。</li> <li>・堤防拡築は、九頭竜川31%、日野川64%整備済み。</li> <li>・堤防強化は、九頭竜川26%、日野川60%整備済みである。</li> <li>・今後は、資産が集中する上合月、片粕、九喜津地区の改修を進めるとともに、「水防災意識社会 再構築ビジョン」に基づくハード対策を実施する。さらに、堤防の拡築・強化を順次実施する。</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・九頭竜川及び日野川の掘削土は、今後、築堤工事の材料として活用するほか、近隣の(福井市域)の複数の公共事業(圃場整備事業等)へ有効活用することで、運搬費を抑制し、コスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>             | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |   |   |                           |                |     |
| 北川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局  | 再々評価 | 63           | 1,107          | 109 | 10.2     | <p>・河川整備計画規模(1/100)の降雨による洪水が発生した場合、事業実施により、北川流域では、直轄管理区間内の最大孤立者数(避難率40%の場合)は4,007人から3,346人に、ガスの機能停止による影響人口は4,078人から2,208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<br/>・北川のはん蓋原を含む市町の人口は、直近10年で7.2%減ったものの、総世帯数は1%増加している。<br/>・平成23年7月の舞鶴若狹自動車道 小浜ICの供用開始や平成26年7月の全線開通により、物流の移動時間短縮を背景に企業の進出、観光地へのアクセス向上による来客数増加など、地域経済は活発化しつつある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・河積を確保するための河道掘削等は、平成29年度末時点で河口から1.0kmまで実施済み。<br/>・堤防構築は平成29年度末時点で未着手、堤防強化の進捗率は平成29年度末時点で6%実施済み。<br/>・今後は、資産が集中する水取地区の改修を進めるとともに、「水防災意識社会 再構築ビジョン」に基づくハード対策を実施する。さらに、高塚地区の掘削、府中頭首工の改築のほか、堤防の構築・強化を順次実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・水取地区の掘削土(泥土)は、今後、掘削範囲に存在する一部の中州の土砂や他工事の土砂などの良質土と混合することで、受け入れ可能な土砂にして、近隣(小浜市域)の公共事業へ有効活用することで、運搬費を抑制し、コスト削減を図る。</p>   | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 安倍川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 231          | 7,801          | 297 | 26.3     | <p>・河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水(昭和54年10月洪水)と同規模(基準地点【手越】:4,900m<sup>3</sup>/s)の洪水により浸水が発生した場合、想定死者数は約10人、最大孤立者数は約20,483人(※避難率40%の場合)、機能低下する主要医療施設は2施設、社会福祉施設は71施設、途絶する主要道路は国道1号、国道150号、国道362号等、水害廃棄物の発生量は約44,300tと推定されるが、整備を実施することで解消される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・近年、流域内の人口、世帯数ともに大きな変化は見られない。<br/>・流域は、静岡県の県庁所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始もされ、一層の経済活動等が見込まれている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・安倍川では、昭和54年10月洪水を安全に流下させるため、堤防整備・堤防強化を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約58%である。<br/>・安倍川では、先行して実施している堤防整備や堤防強化に続き、洪水を安全に流下させるための河道掘削等を中心に整備を実施する。<br/>・平成27年9月関東・東北豪雨を踏まえ、水災害意識社会を再構築する取組として、平成28年度より河川管理者、静岡県、静岡市等からなる協議会を新たに設置して滅災のための目標を共有し、ハード・ソフト対策を一体的・計画的に行っている。<br/>・越水等が発生した場合でも被害を軽減する「危機管理型ハード対策」は整備済み。「洪水を安全に流すためのハード対策」は平成32年を目途に実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト削減】<br/>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用及び河道掘削による発生土砂を高水敷整備、海岸養浜等に活用することで残土処分場への運搬・処分費を削減する他、河道掘削では関係機関との連携を図るなど、積極的なコスト削減に努める。<br/>【代替案立案】<br/>・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妥当であると考えられる。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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       |   |  |   |                           |                |     |
| 大井川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 138          | 2,020          | 143         | 14.1        | <p>・河川整備計画の目標としている年超過確率1/50に相当する流量(基準地点【神座】:8,100m<sup>3</sup>/s)の洪水により浸水が発生した場合、想定死者数は約8人、最大孤立者数は約23,005人(※避難率40%の場合)、機能低下する主要医療施設は無く、社会福祉施設は27施設、途絶する主要道路は国道150号、県道31号、64号、73号、81号、途絶する主要鉄道は大井川鐵道本線、水害廃棄物の発生量は約44,044tと推定されるが、整備を実施することで解消される。</p> <p>【内訳】<br/>建設費 121億円<br/>維持管理費 22億円</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・流域内市町の人口及び世帯数ともに大きな変化は見られない。<br/>・流域は、製薬、化学、食品加工業の工場が多く立地し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始もされ、一層の経済活動等が見込まれている。<br/>②事業の進捗状況、事業の見込みについて<br/>・大井川では、基準地点の神座で年超過確率1/50に相当する流量を安全に流下させるため、河道拡幅、低水護岸整備を重点的に進めており、河川整備計画に基づく事業の進捗率は事業費ベースで46%程度である。<br/>・大井川では、先行して実施している河道拡幅や低水護岸整備に続き、洪水を安全に流下させるための河道掘削や堤防整備を関係者と十分な連携・調整を図りながら実施する。<br/>河道掘削や樹木伐採等の水位低下対策や環境対策を円滑に実施するため、平成28年度より「大井川河道整備検討会」を開催し、検討結果に基づき整備を実施する。<br/>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト削減】<br/>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用などによるコスト削減や工期短縮等に努める。<br/>・河道掘削により発生した土砂については、関係機関との連携を図るなど、積極的なコスト削減に努める。<br/>【代替案立案】<br/>・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妥当であると考えられる。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 豊川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局  | 再々評価 | 339          | 3,114<br>(※1)  | 363<br>(※1) | 8.6<br>(※1) | <p>・河川整備計画で目標とする流量規模の出水が発生することにより想定される氾濫被害は、浸水面積約2,900ha、浸水人口約25,000人、浸水家屋数約8,000戸であり、整備を実施することで浸水被害は、浸水面積約690ha、浸水人口約2,800人、浸水家屋数約800戸に軽減される。</p> <p>【内訳】<br/>建設費 299億円<br/>維持管理費 64億円</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・流域市町人口(3市1町)は約59万人である。人口は近年横ばいであり、世帯数は増加傾向にある。製造品出荷額、土地利用についても大きな変化は見られない。<br/>・豊川の浸水想定区域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の重要交通網が整備され、治水上重要な地域となっている。<br/>②事業の進捗状況、事業の見込みについて<br/>・河川整備計画策定以降、流下能力が低い箇所を治水安全度を早期に向上させるため、河道掘削等を実施している。河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで37%程度となっている。<br/>・地元や関係機関と調整を行い、各霞堤対策等を実施している。<br/>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト削減】<br/>・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削減に努めている。河道掘削による建設発生土を豊川河口域の干潟環境を再生させるための干潟造成に活用することでコスト削減に努めている。<br/>【代替案立案】<br/>・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る。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と考えられる。</p>  | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |               |                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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         |                                   |                      |   |      |                           |     |
| 庄内川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局                  | 再々評価 | 1,554        | 41,791<br>(※1) | 【内訳】<br>被害防止便益:41,784億円<br>残存価値:6.9億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:14,762戸<br>年平均浸水軽減面積:442ha | 1,239<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 1,225億円<br>維持管理費 15億円 | 33.7<br>(※1)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</li> <li>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降ほぼ横ばいとなっている。</li> <li>・庄内川の浸水想定区域は、中部圏の中核機能や交通機関の拠点を抱え、治水上極めて重要である。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <li>・河川整備計画策定時以降、平成12年9月洪水(東海豪雨)規模の洪水を安全に流下させるため、中下流域の堤防整備や堤防強化、河道掘削等を実施している。</li> <li>・河川整備計画に基づき事業の進捗率は、事業費ベースで41%程度である。</li> <li>・引き続き、地元や関係機関と調整を行い実施する。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</li> <li>【コスト削減】</li> <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、コスト削減に努めている。河道掘削の掘削土砂を土地区画整理事業などの他機関の工事等で活用することでコスト削減に努めている。</li> <li>【代替案立案】</li> <li>・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と考えられる。</li> </ul>   | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 庄内川特定構造物改築事業<br>(JR新幹線庄内川橋梁)<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 684          | 12,410<br>(※1) | 【内訳】<br>被害防止便益:12,408億円<br>残存価値:1.8億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:9,260戸<br>年平均浸水軽減面積:240ha  | 468<br>(※1)   | 【内訳】<br>建設費 466億円<br>維持管理費 2.2億円  | 26.5<br>(※1)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</li> <li>・本事業の枇杷島地区周辺の氾濫域に位置する名古屋市と清須市の人口は約236万人で、氾濫域には住宅等が密集している。庄内川特定構造物改築事業が採択された平成14年度以降、人口は緩やかに増加している。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <li>・事業採択以降、用地取得、築堤を進めてきており、現在の進捗率は、事業費ベースで18%程度である。</li> <li>・右岸については、橋梁取り付け区間を除き平成19年度までに築堤が完成しており、現在は左岸の築堤を進めている。</li> <li>・橋梁架け替えは、3橋の中でもっとも橋桁の高さが低い県道枇杷島橋を優先して進めており、平成26年9月には道路管理者(愛知県・名古屋市)と協定を締結し、現在橋梁拡幅用地の買収を実施中であり、平成33年の工事着手を予定している。</li> <li>・その他の2橋については、鉄道事業者との調整を進めている。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</li> <li>【コスト削減】</li> <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、コスト削減に努めている。</li> <li>【代替案立案】</li> <li>・庄内川特定構造物改築事業は、事業採択時点の流域及び周辺における社会経済状況、河道状況を踏まえて策定したものである。事業採択以降、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、庄内川特定構造物改築事業が最も適切であると考えられる。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |               |              |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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        |  |  |   |                           |                |     |
| 木曾川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 670          | 43,722         | 642           | 68.1         | <p>・河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水(昭和58年9月洪水)と同規模(基準地点【犬山】:12,500m<sup>3</sup>/s)の洪水により浸水が発生した場合、想定死者数は約650人、最大孤立者数は約23万人(※避難率40%の場合)、機能低下する主要医療施設は18施設、社会福祉施設は460施設、途絶する主要道路は国道1号、国道21号、国道22号、国道23号、国道41号等、途絶する主要鉄道はJR東海道本線、近鉄名古屋線、名鉄名古屋本線等、水害廃棄物の発生量は約46万と推定されるが、整備を実施することで解消される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・木曾川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。<br/>・また、流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降やや減少しているが、製造品出荷額は増加している。流域の土地利用状況については大きな変化はない。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・木曾川では、昭和58年9月洪水を安全に流下させるため、河口部の高潮堤及び堤防整備を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約41%である。<br/>・起地区の堤防はパラベット形状の特殊堤で、堤防高(0.3m程度)及び断面不足となっている。また、築堤後45年経過し老朽化も進行している。治水安全度の向上のため、堤防を改修する。<br/>・現在、天端部は県道129号として車道及び歩道として利用されており、関係機関と調整を進めながら事業を進めていく。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト縮減】<br/>・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。<br/>【代替案立案】<br/>・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、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考ええる。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 長良川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 1,174        | 35,048<br>(※1) | 1,098<br>(※1) | 31.9<br>(※1) | <p>・長良川の河川整備計画の目標規模の洪水(平成16年10月洪水)の発生により想定される氾濫被害は、浸水面積約14,200ha、浸水人口約31万人、浸水家屋数約12万世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消される。</p>  | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年前後、概ね横ばいとなっている。また、流域の土地利用状況、製造品出荷額についても大きな変化はない。また、長良川流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・河川整備計画策定以降、治水安全度を早期に向上させるため、本川中下流域の河道掘削、堤防強化等を実施している。<br/>河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで約25%となっている。<br/>・昭和56年度より着工した犀川遊水地事業は、現在、天王川の分水路整備を実施して、分水路整備後は、五六川地区の整備を行う。五六川地区の改修内容は、牛牧排水機場・牛牧樋門・牛牧排水樋門の新設、五六川及び起証田川の切り替え、野白新田樋管の改修、現排水機場の撤去等であり、平成34年度完成を目指す。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト縮減】<br/>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用により、コスト縮減に努める。<br/>【代替案立案】<br/>・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、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考ええる。</p>   | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |              | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |             |              |  |  |      |                           |     |
| 揖斐川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 1,243        | 82,092         | 1,295       | 63.4         | <p>・河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水(昭和50年8月洪水、平成14年7月洪水)と同規模(基準地点【万石】: 3,900m<sup>3</sup>/s)の洪水により浸水が発生した場合、想定死者数は約330人、最大孤立者数は約10万人(※避難率40%の場合)、機能低下する主要医療施設は5施設、社会福祉施設は299施設、途絶する主要道路は国道21号、国道258号、国道417号等、途絶する主要鉄道はJR東海道本線、近鉄名古屋線等、水害廃棄物の発生量は約19万と推定されるが、整備を実施することで解消される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・揖斐川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水に極めて重要な地域となっている。<br/>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降やや減少しているが、製造品出荷額は増加している。流域の土地利用状況については大きな変化はない。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・揖斐川では、昭和50年8月洪水及び平成14年7月洪水を安全に流下させるため、河川改修を集中的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約44%である。<br/>・揖斐川右岸田鶴地区の堤防は、一部バラベツ形状の特殊堤で、背後地に民家が密集している。また、整備から50年以上が経過しており、老朽化及び不同沈下の影響により、堤防機能が著しく低下している。<br/>・揖斐川右岸田鶴地区は、この特殊堤区間を残し概成しているところであり、特殊堤については用地取得を進めると共に、用地取得が完了した区間においては平成27年度より工事を進めている。<br/>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト削減】<br/>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用により、コスト削減に努める。<br/>【代替案立案】<br/>・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、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考ええる。</p> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 雲出川直轄河川改修事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 304          | 3,166<br>(※1)  | 220<br>(※1) | 14.4<br>(※1) | <p>・河川整備計画の目標規模の大雨(戦後最大洪水: 昭和57年8月洪水)が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積 約3,960ha、浸水人口 約30,000人、浸水家屋数 約11,000世帯であり、整備を実施することで、家屋浸水被害が解消する(浸水面積は約210haまで減少)。</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・流域内の人口は概ね横ばいで、世帯数は微増の状況である。また、伊勢自動車道、国道23号、国道165号、近鉄大阪線、近鉄名古屋線、JR名松線など、この地方の根幹をなす交通網がある。<br/>・津市臨海部には工業団地が立地するとともに、三重県の進めるクリスタルバレー構想に伴い、津市久居地区の「ニューファクトリーひさい工業団地」への企業誘致を進めるなど、今後も発展が期待される地域である。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・雲出川では、基準地点の雲出橋地点において、整備目標流量を安全に流下させるため、高潮堤防整備、河道掘削、護岸整備を重点的に進めており、河川整備計画に基づき事業の進捗率は、事業費ベースで12%程度である。<br/>・堤防整備や河道掘削等を引き続き実施し、関係機関と十分な連携・調整を図りながら実施していく。<br/>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>【コスト削減】<br/>・工法の工夫や、新技術の積極的な採用、掘削土砂の有効活用など、引き続き工事コストの削減に努める。<br/>【代替案立案】<br/>・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と考ええる。</p>  | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体                         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |  |   |   |                           |                |     |
| 木津川上流直轄河川改修<br>事業(上野遊水地)<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 717          | 6,381          | 2,122 | 3.0      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により、上野地区では、最大孤立者数(避難率40%の場合)は3,824人から0人に、電力の停止による影響人口は6,252人から0人に解消されると想定される。</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>・淀川の氾濫源を含む沿川37市15町2村の近5か年(平成23年から平成28年まで)の総人口は0.3%増、総世帯数は3.3%増、総資産額は1.0%増であり、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</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>・上野遊水地の整備を完了させ平成27年度に遊水地の運用を開始するとともに、木津川の河道掘削を実施中。</li> <li>・平成29年度末時点までに上野遊水地の附帯施設の整備を行い、木津川の河道掘削を推進。</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>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、施設撤去工事における発生土の有効利用や伐採木の無料配付等、あらゆる場面で努めてきた。</li> <li>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                                      | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                          | 担当課<br>(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    |   |   |   |                               |                |     |
| 淀川・桂川・瀬田川・木津川<br>下流・木津川上流直轄河川<br>改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 3,119        | 35,477         | 4,467 | 7.9      | 桂川<br>・河川整備計画の目標規模の洪水が<br>発生した場合、事業実施により、桂川<br>流域では、直轄管理区間内で最大孤<br>立者数(避難率40%の場合)は44,066人<br>から0人に、電力の停止による影響人<br>口は61,232人から0人に解消されると<br>想定される。<br><br>宇治川<br>・河川整備計画の目標規模の洪水が<br>発生した場合、事業実施により、宇治<br>川流域では、直轄管理区間内で最大<br>孤立者数(避難率40%の場合)は3,545<br>人から0人に、電力の停止による影響<br>人口は2,700人から0人に解消されると<br>想定される。<br><br>淀川<br>・河川整備計画の目標規模の洪水が<br>発生した場合、事業実施により、淀川<br>流域では、直轄官吏区間内で最大孤<br>立者数(避難率40%の場合)は178,163<br>人から0人、電力の停止による影響人<br>口は233,926人から0人に解消されると<br>想定される。 | ①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・淀川の氾濫源を含む沿川37市15町2村の近5か年(平<br>成23年から平成28年まで)の総人口は0.3%増、総世帯<br>数は3.3%増、総資産額は1.0%増であり、河川改修事業<br>の必要性について著しい変化はない。<br><br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・淀川水系河川整備計画では、戦後最大洪水を目標と<br>し、上下流バランスを確保しつつ、流域全体の治水安全<br>度を向上させる河道改修を位置付け。<br>・現在、新堤整備予定箇所約7割が築堤済みであり、約<br>9割において、流下能力を確保済み。<br>・整備計画により、管内の堤防強化(質的整備)を実施<br>するとともに、概ね6割の堤防が完成堤防となる予定。<br>・河川整備計画は平成21年3月に策定しており、引き続<br>き事業の進捗をチェックし、沿川住民との合意形成を図<br>りつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に事業<br>を進め早期効果発現を図る。<br><br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、<br>施設撤去工事における発生土の有効利用や伐採木の<br>無料配付等、あらゆる場面で努めてきた。<br>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発<br>や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコ<br>スト縮減を図る。 | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価           | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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    |                                |   |  |                |                           |  |
| 野洲川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 40           | 1,366          | 【内訳】<br>被害防止便益:1,366億円<br>残存価値:0.2億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:502戸<br>年平均浸水軽減面積:97ha | 136      | 【内訳】<br>建設費 42億円<br>維持管理費 94億円 | 10.0  | <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>・野洲川の氾濫想定区域を含む市町村人口は、約39万人で、近5ヶ年(平成23年～平成28年)で約2%増と微増となっているが、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</li> <li>・野洲川沿川は、既存の鉄道、主要国道、高速道路等主要な交通網が整備されており、近年、野洲リバーサイドタウン、イオンタウン野洲等の住宅や商業施設が開発され、今後も住宅都市としての更なる発展が期待される地域である。</li> <li>・国、県、市等が連携・協力して、防災・減災等について情報共有し、野洲川の浸水を想定した安全なまちづくりについて意見交換を行う場として「野洲川地域安全懇談会」(平成27年12月設置)を設置し、「水防災意識社会 再構築ビジョン」に基づく取組を推進。</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>・堤防強化工事を継続して実施するとともに、水防拠点の整備を実施中。</li> <li>・野洲川沿川の浸水被害を軽減させるため、今後概ね3年で堤防強化対策を実施し、堤防の浸透すべり崩壊等に対し所要の安全度を確保する。</li> <li>・あわせて、越水等が発生した場合でも決壊までの時間を引き延ばす対策として、堤防の裏法戻補強を実施する。</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               <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、施設撤去工事における発生土の有効利用や伐採木の無料配付等、あらゆる場面で努めてきた。</li> <li>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul> | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |  |

| 事業名<br>事業主体                                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |   |   |                           |                |     |
| 淀川特定構造物改築事業<br>(阪神電鉄阪神なんば線淀川橋梁)<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 500          | 796            | 387 | 2.1      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により、淀川流域では、直轄官吏区間内で最大孤立者数(避難率40%の場合)は178,163人から0人、電力の停止による影響人口は233,926人から0人に解消されると想定される。</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>・淀川の氾濫源を含む沿川37市15町2村の近5か年(平成23年から平成28年まで)の総人口は0.3%増、総世帯数は3.3%増、総資産額は1.0%増であり、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。</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>・平成29年度より、地元用地説明会を開催するとともに協定締結に向け関係機関協議を実施中。</li> <li>・平成43年度末に架替完了を目標に事業推進予定。</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>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、施設撤去工事における発生土の有効利用や伐採木の無料配付等、あらゆる場面で努めてきた。</li> <li>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

【内訳】  
被害防止便益:796億円  
残存価値:0億円

【主な根拠】  
年平均浸水軽減戸数:147戸  
年平均浸水軽減面積:3ha

【内訳】  
建設費 387億円  
維持管理費 0億円

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価               | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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    |                                    |   |   |                |                           |  |
| 猪名川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 160          | 4,110          | 【内訳】<br>被害防止便益:4,109億円<br>残存価値:1億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:896戸<br>年平均浸水軽減面積:29ha       | 267      | 【内訳】<br>建設費 180億円<br>維持管理費 87億円    | 15.4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により、猪名川流域では、直轄管理区間内で最大孤立者数(避難率40%の場合)は10,837人から0人に、電力の停止による影響人口は8,280人から0人に解消されると想定される。</li> <li>・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により、猪名川流域では、直轄管理区間内で最大孤立者数(避難率40%の場合)は10,837人から0人に、電力の停止による影響人口は8,280人から0人に解消されると想定される。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・猪名川の氾濫原を含む沿川市の近5ヶ年(平成23年～平成28年)での総人口は約130万人で、ほぼ横ばい。総世帯数は2.0%増、総資産額も1.0%増にとどまっており、河川改修事業の必要性について著しい変化はない。<br/>・国、市等が連携・協力して、減災のための目標を共有し、ハード対策とソフト対策を一体的、計画的に推進することにより、社会全体で常に洪水に備える「水防災意識社会」を再構築することを目的として、平成28年度に「猪名川・藻川の大规模氾濫に関する減災対策協議会」を実施し、「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく取組方針を決定。<br/>・猪名川流域総合治水対策協議会(近畿地方整備局長、大阪府副知事、兵庫副知事、流域10市町村、水資源機構で構成)では、猪名川流域で土地の適正な利用計画等総合的な治水対策のための諸施策を協力して推進。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・流下能力向上のために床固改築(天端の切り下げ)、旧堰撤去を含む河道掘削を実施中。<br/>・猪名川では、戦後最大洪水である昭和35年台風16号洪水を安全に流下させるため、今後河道掘削を実施する。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、施設撤去工事における発生土の有効利用や伐採木の無料配付等、あらゆる場面で努めてきた。<br/>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |  |
| 大和川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,390        | 28,187         | 【内訳】<br>被害防止便益:28,181億円<br>残存価値:5.8億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:5,492戸<br>年平均浸水軽減面積:237ha | 1,277    | 【内訳】<br>建設費 1,054億円<br>維持管理費 223億円 | 22.1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>大和川の氾濫原を含む沿川市の近10ヶ年(平成19年から平成28年まで)の総人口は0.2%増、総世帯数は6.5%増、総資産額4.1%増である。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・平成29年度末時点において河川整備計画に位置付けた築堤の進捗率は43%、河道掘削の進捗率は22%である。<br/>・今後、河川整備計画に位置付けた堤防整備や遊水地整備の実施、「水防災意識社会 再構築ビジョン」に基づくハード対策を実施する。<br/>・遊水地整備は、保田地区遊水地と窪田地区遊水地において平成29年度末時点の一部用地買収しており、工事着手に向けて着実に実施していく。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、河口掘削における発生土の有効利用等、あらゆる場面で努めてきた。<br/>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul>   | 継続             | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |  |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |       |          |   |   |      |                           |     |
| 円山川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,396        | 7,212          | 1,877 | 3.8      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・観測史上最大洪水(平成16年10月洪水(台風23号))が発生した場合、事業実施により、円山川流域では、直轄管理区間の想定死者数(避難率40%の場合)は54人から30人に、最大孤立者数(避難率40%の場合)は18,020人から15,240人に低減されると想定される。</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>・円山川の氾濫原を含む豊岡市の人口は、直近10年で7.3%減ったものの、総世帯数は1%増加している。</li> <li>・北近畿豊岡自動車道の開通により、物流の移動時間短縮を背景に企業の進出、観光地へのアクセス向上による来客数増加等、地域の発展が期待できるため、治水安全度を確保していく必要がある。</li> <li>・国、県、市等が連携・協力して、減災のための目標を共有し、ハード対策とソフト対策を一体的、計画的に推進することにより、社会全体で常に洪水に備える「水防災意識社会」を再構築することを目的として、平成28年度に設立した「円山川大規模氾濫」に関する減災対策協議会のフォローアップを実施し、「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づき円山川の取組方針を決定し、取組を進めている。</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>・平成29年度末時点で、下流部の戸島地区の築堤を完成させ、ひの其他地区および上流部の日高地区で築堤を70%進捗させた。</li> <li>・今後は引き続き下流部のひの其他地区の築堤を実施するとともに、上流部の鶴岡・日置地区の築堤を実施する。</li> <li>・築堤、遊水地整備、内水対策の実施により平成16年10月洪水と同規模の洪水時に、全川にわたり家屋等の被害軽減を図る。</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>・大規模な掘削土が発生する遊水地整備(中郷地区)の掘削に対し、民間による砂利採取の適用について実施もしくは調整することにより、コスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 加古川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 662          | 23,802         | 566   | 42.1     | <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、事業実施により、加古川流域では、直轄管理区間内の想定死者数(避難率40%の場合)は10人から0人に、最大孤立者数(避難率40%の場合)は約41,200人が0人に解消されると想定される。</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> <li>・加古川沿川の市町村人口は、約52万人で、近5ヶ年(平成24年～平成28年)で約1.5%減とほぼ横ばいである。総世帯数は約1.9%増、また総資産額は、経済成長等の要因から一人あたりの資産額が増加し、約8.7%増である。</li> <li>・河積不足や堤防の未整備等により治水安全度が低い箇所があり、整備計画の目標安全度に対して整備途上である。特に、下流部は資産が集中しており、ひとたび氾濫すれば甚大な被害が予想される。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年度の事業内容として、現在、加古川本川下流部の高砂・尾上地区河道掘削(二次掘削)、中・上流部の社・河合地区、滝野・多井田地区の築堤、河道掘削等を実施している。</li> <li>・これまでの進捗率として、築堤の進捗率は9%、河道掘削の進捗率は39%、橋梁架替の進捗率は33%。</li> <li>・今後も引き続き、平成29年度に公表された「加古川水系河川整備計画」に基づき、上下流バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させざるべく、計画的に事業を進める予定。</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>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、河道掘削土の道路盛土、堤防側帯、急傾斜地への流用、遠浅海岸整備での活用等、あらゆる場面で実施している。</li> <li>・今後も河川整備の実施にあたり、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>                          | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |                                 |                      |   |      |                           |     |
| 揖保川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 427          | 1,038          | 【内訳】<br>被害防止便益:1,033億円<br>残存価値:5.3億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:362戸<br>年平均浸水軽減面積:116ha | 355      | 【内訳】<br>建設費 288億円<br>維持管理費 67億円 | 2.9                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> <li>・揖保川沿川の市町村人口は、約66万人で、近5ヶ年(平成24年～平成28年)で約0.6%増とほぼ横ばいである。総世帯数は約5.3%増、また総資産額は、経済成長等の要因から一人あたりの資産額が増加し、約8.9%増となっている。</li> <li>・揖保川本川において、整備計画の目標安全度に対して整備途上である。河積不足や堤防の未整備等により治水安全度が低い箇所があり、中上流部では無堤区間が多いため、整備計画流量に対して流下能力が不足する区間が存在する。</li> <li>・揖保川支川において、河積不足や堤防の未整備等により治水安全度が低い箇所がある。整備計画の目標安全度に対して整備途上であり、一部、無堤地区や堤防高が不足し、整備計画流量に対して流下能力が不足する区間が存在する。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・築堤の進捗率は11%、河道掘削の進捗率は26%、堰改築の進捗率は29%。</li> <li>・今後も引き続き、平成25年度に公表された「揖保川水系河川整備計画」に基づき、上下流バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させるべく、計画的に事業を進める予定。</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>・河川整備におけるコスト縮減については、これまでも、揖保川本川・中広瀬今宿地区、曲里地区において現場発生材の有効利用、堤防除草により発生する刈草の堆肥化等により、あらゆる場面で努めてきた。</li> <li>・今後も河川整備の実施にあたっては、新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |                                  |                      |  |      |                           |     |
| 紀の川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 653          | 4,270          | 【内訳】<br>被害防止便益:4.268億円<br>残存価値:2.2億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:795戸<br>年平均浸水軽減面積:191ha | 748      | 【内訳】<br>建設費 539億円<br>維持管理費 209億円 | 5.7                  | 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、紀の川流域では、直轄管理区間内の最大孤立者数(避難率40%の場合)は4,778人から0人になり、ガスの機能停止による影響人口は4,195人から0人に解消されると想定される。<br><br>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・紀の川の氾濫原を含む治川市町村の直近10年での総人口は4.3%減少、総世帯数は6.5%増加、総資産額は7.1%増加<br>・国、県、市町等が連携・協力して、減災のための目標を共有し、ハード対策とソフト対策を一体的、計画的に推進することにより、社会全体で常に洪水に備える「水防災意識社会」を再構築することを目的として、平成28年度に「紀の川上流部・下流部大規模氾濫に関する減災対策協議会」を実施し、「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく紀の川の取組方針を決定<br><br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・無堤箇所(約2箇所)の堤防整備延長は、平成29年度末時点で25%実施済み<br>・今後は、資産が集中しており、紀の川最下流部の治水上網箇所である下流部の岩出狭部対策を実施するとともに、無堤箇所(約2箇所)の堤防整備を順次実施する。その後、残りの2箇所(藤崎地区、小田地区)の狭部対策や堤防整備や河道掘削を順次実施する。<br><br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br>・スライドゲート扉体・電動ラック式開閉機・スクリーンを、当初は撤去・新設する予定であったものを再利用することによりゲート関連費用(約5千万円)を縮減<br>・掘削土砂(約70万m3)を笠田中瀬整備事業箇所へ運搬することにより、処分費(約4億1千万円)を縮減 | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 熊野川直轄河川改修事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 481          | 1,771          | 【内訳】<br>被害防止便益:1.768億円<br>残存価値:3.3億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:350戸<br>年平均浸水軽減面積:60ha  | 568      | 【内訳】<br>建設費 493億円<br>維持管理費 75億円  | 3.1                  | ・計画規模(1/100)の洪水が発生した場合、事業実施により、熊野川流域では、直轄管理区間内の想定死者数(避難率40%の場合)は17人から0人になり、最大孤立者数(避難率40%の場合)は約5,250人から0人に解消されると想定される。<br><br>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・熊野川の氾濫区域を含む市町の人口・総世帯数は、直近5年でそれぞれ4.1%・1.7%減っている。家屋の評価額は増加し、総資産額は4.0%増加している。<br>・平成23年度の水害により、熊野川周辺の観光客数は約3割減少したが、現在は水害前まで回復している。さらに、平成24年度に事業化された新宮紀宝道路が今後整備され、沿川住民の利便性が高まるとともに、さらなる観光客の増加が考えられる。<br><br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・河積を確保するための河道掘削等は、平成29年度末時点で、全体数量約305万m3中、約240万m3まで実施済み(進捗率約79%)<br>・築堤および高潮堤については平成29年度末時点で実施済み(進捗率100%)<br>・堤防強化については平成29年度末時点で全体延長約2.8km中、1.0kmまで実施済み(進捗率約36%)<br>・今後は平成33年度を目途に、平成23年9月台風12号と同程度の洪水による相野谷川での浸水被害の軽減を図るため、河道掘削および橋梁補強に取り組む。<br><br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br>・河道掘削により発生した掘削土を、有料処分ではなく地域で実施する防災対策などの公共事業へ活用することで、コスト縮減を図る。                       | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |            |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針   | 担当課<br>(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      |                                  |                      |  |  |                |                           |
| 千代川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 102          | 780<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:777億円<br>残存価値:2.8億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:223世帯<br>年平均浸水軽減面積:30ha | 98<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 97億円<br>維持管理費 0.79億円 | 8.0<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模相当の洪水が発生した場合、事業実施によって千代川流域で想定死者数が27人から0人に軽減され(避難率40%)、電力の停止による影響人口は18,628人から0人に解消される。</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>・流域内の人口、世帯数に大きな変化は見られない。</li> <li>・重要な施設としてJR山陰本線、JR因美線、一般国道9号、一般国道29号、一般国道53号などの交通動脈や鳥取県庁、鳥取市役所などの公共施設を有している。</li> <li>・鳥取県立中央病院や鳥取赤十字病院の改築、鳥取市役所の新庁舎整備など、鳥取市中心部の都市機能の充実が図られているほか、布袋工業団地が造成され、流域内での企業立地が促進されている。</li> <li>・過去から度重なる洪水被害を受けており、治水対策の促進について鳥取市から強い要望を受けている。</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19年5月16日千代川水系河川整備計画(国管理区間)策定した。</li> <li>・千代川の国管理区間において、戦後最大洪水である昭和54年10月洪水と同規模の洪水が発生しても計画高水位以下で安全に流すことを達成する上での事業量等を勘案し、概ね20年間を整備期間として設定し、事業を遂行している。</li> <li>・平成24年3月に殿ダムが完成し、平成28年4月に徳吉堰の改築が完了した。</li> <li>・現在、八日市地区の流下能力を向上させるため、八日市堰改修および河道掘削を実施している。</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>・今後河道掘削が主な工程となることから、圏域で実施される他工事への建設残土の流用等により、さらなる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<br>(課長 小平 卓) |
| 高津川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 100          | 120            | 【内訳】<br>被害防止便益:118億円<br>残存価値:2.4億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:15世帯<br>年平均浸水軽減面積:9ha   | 83         | 【内訳】<br>建設費 82億円<br>維持管理費 0.68億円 | 1.4                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、高津川流域で想定死者数が、事業実施により18人が1人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が3,694人が91人に軽減されると想定される。</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>・高津川沿川は益田市街地が広がっており、人口・資産が集中している。</li> <li>・萩・石見空港、石見臨空ファクトリーパーク、益田地区国営農地開発事業を基盤とした工業・農業等の振興が期待されている。</li> <li>・高津川水系では流域市町による「高津川水系治水砂防期成同盟会」、関係自治会による「高津川・安全で安心できる地域づくりの会」が組織され、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20年7月3日に高津川水系河川整備計画【国管理区間】を策定し、河川整備計画対象期間30年を目標に事業を遂行。</li> <li>・平成27年度までに奥田・大塚地区の築堤、飯田地区の堤防浸透対策が完了。現在、虫追、高津地区の浸透対策、全川にわたる河床掘削を事業中。</li> <li>・事業は順調に進捗しており、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> </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、関係機関等と調整し、河床掘削に伴う建設発生土の有効利用等を図り、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<br>(課長 小平 卓) |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |                                 |                      |   |      |                               |     |
| 吉井川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | その他  | 224          | 1,167          | 【内訳】<br>被害防止便益:1,167億円<br>残存価値:0.40億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:353世帯<br>年平均浸水軽減面積:137ha  | 137      | 【内訳】<br>建設費 130億円<br>維持管理費 7億円  | 8.5                  | <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>・吉井川下流域の関係市町の総人口及び総世帯数は増加している。</li> <li>・沿川の関係市町が「岡山県吉井川下流改修促進協会の会」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21年3月6日吉井川水系河川整備基本方針策定。</li> <li>・現在、吉井川下流域における高潮対策、耐震対策工事を実施中であり、順調に進捗している。</li> <li>・関係機関や地域からの要望、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コスト縮減や代替案立案等の可能性について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・掘削箇所が発生する掘削土を築堤材に有効活用し、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>   | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |
| 高梁川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | その他  | 846          | 17,677         | 【内訳】<br>被害防止便益:17,660億円<br>残存価値:17億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:3,762世帯<br>年平均浸水軽減面積:575ha | 632      | 【内訳】<br>建設費 593億円<br>維持管理費 39億円 | 27.9                 | <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、新総社大橋が平成28年に供用開始、倉敷みなと大橋が平成29年に供用開始となり、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、一般国道2号倉敷立体が建設中であり、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、H23.9等の洪水被害を受けており、沿川の関係市は「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> <li>・南海トラフ巨大地震の想定、施設の能力を上回る洪水への対応等、河川を取り巻く社会情勢の変化を反映し、平成29年6月26日河川整備計画を変更した。</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)策定。平成29年6月26日高梁川河川整備計画(国管理区間)変更。</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。残事業期間は24年(平成29年度～平成52年度)。当面整備事業期間は7年(平成29年度～平成35年度)。</li> <li>・現在、高梁川本川下流域における高潮堤、堤防補強工事を実施中。小田川合流点付替えについては平成26年度に事業着手しており、早期完成への要望は強い。</li> <li>・関係機関や地域からの要望、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>・鶴新田・乙島地先の高潮堤整備、片島・西原・船穂地先、古地地先の堤防補強を実施しており、順調に進捗している。また、小田川合流点付替えについては、平成26年度に事業着手し、関係機関と協力連携し地元調整等を行っている。</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、掘削箇所が発生する掘削土について関係機関等との事業調整や有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |  |   |   |                           |                |     |
| 高梁川直轄河川改修事業<br>(小田川合流点付替え)<br>中国地方整備局 | その他  | 280          | 1,670          | 221 | 7.5      | <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、小田川流域で想定死者数が101人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が8,105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、新総社大橋が平成28年に供用開始、倉敷みなと大橋が平成29年に供用開始となり、利便性が増して今後さらに宅地化が進む可能性がある。</li> <li>・近年でもH10.10、H18.7、H23.9洪水等の洪水被害を受けており、沿川の関係市は「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)策定。平成29年6月26日高梁川河川整備計画(国管理区間)を変更。</li> <li>・整備期間概ね15年(平成26年度～平成40年度)を目標に事業を遂行。</li> <li>・平成26年度より事業着手し、関係機関と協力連携し地元調整等を行っている。</li> <li>・小田川付替え事業で影響を受ける柳井原地区では、地元住民代表者が「小田川放流対策協議会」を設立し、国との協議を組織的に進めている状況である。</li> <li>・関係機関や地域からの要望、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<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 芦田川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局                | 再々評価 | 152          | 4,681          | 142 | 32.9     | <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、芦田川流域で、想定死者数が29人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が20,453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>・福山市の北部地域及び府中市の市街地中心部を東西に貫く国道466号の拡幅による沿道型商業施設の集積や福山市立大学の開学(平成23年4月)など、備後地方における行政、経済の中心地としてさらなる発展が望まれている。</li> <li>・芦田川水系の関係市は「芦田川改修促進期成同盟会」を組織し、治水事業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20年12月4日に芦田川水系河川整備計画(国管理区間)を策定し、河川整備計画対象期間概ね20年を目標に事業を遂行。</li> <li>・平成20年度に草戸下流・洗谷地区、平成23年度に栗柄・高木地区の河床掘削が完了し、土生・目崎・父石地区において、河床掘削・築堤、橋梁の架け替えを実施中。</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、掘削箇所が発生する掘削土について、関係機関等との事業調整や有効利用を図り、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<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |                                  |                      |   |      |                           |     |
| 太田川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 649          | 2,163<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:2,151億円<br>残存価値:12億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:847世帯<br>年平均浸水軽減面積:39ha | 516<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 513億円<br>維持管理費 3.5億円 | 4.2<br>(※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>・広島高速3号線の開通(平成26年3月)やJR山陽本線の新白鳥駅の新設(平成27年3月)、JR可部線の延伸(可部駅～あき亀山駅:平成29年3月)など、現在でも社会基盤整備が進行している。</li> <li>・近年でも洪水被害を受けており、太田川の関係市町は「太田川改修促進協議会」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23年5月16日に太田川水系河川整備計画(国管理区間)を策定。</li> <li>・平成28年度に太田川中流部の洪水対策が完成し、平成29年度末には支川矢口川の内水対策が完成する予定である。</li> <li>・現在、太田川下流デルタ域の高潮対策や根谷川の洪水対策等を実施している。</li> <li>・事業は順調に進捗しており、関係機関や地域からの要望、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により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<br>(課長 小平 卓) |     |
| 佐波川直轄河川改修事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 183          | 1,273<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,271億円<br>残存価値:2億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減世帯数:213世帯<br>年平均浸水軽減面積:136ha | 110<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 108億円<br>維持管理費 1.8億円 | 11.6<br>(※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>・県道中ノ関港線の供用開始(平成27年3月)、道の駅潮彩市場のオープン(平成27年10月)や防府テクノタウンの開発(平成27年1月)など、現在でも社会基盤整備が進行している。</li> <li>・平成21年7月には大規模な土砂災害や浸水被害により甚大な被害が生じたため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修の要望も強い。</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>・平成26年5月佐波川水系河川整備計画(国管理区間)を策定。</li> <li>・現在、奈美地区の築堤、畑地区の河道掘削等を実施している。</li> <li>・事業は順調に進捗しており、関係機関や地域からの要望、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により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<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                          | 担当課<br>(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    |   |   |   |                               |                |     |
| 吉野川直轄河川改修事業<br>四国地方整備局 | その他  | 1,835        | 2,975          | 1,531 | 1.9      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には浸水区域内の災害時要援護者数が約5,200人、最大孤立者数(避難率40%)が約6,700人、電力停止による影響人口が約10,600人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。</li> <li>・河川整備基本方針目標規模の洪水に対して、事業実施前には浸水区域内の災害時要援護者数が約61,800人、最大孤立者数(避難率40%)が約72,500人、電力停止による影響人口が約150,200人と想定されるが、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約60,500人、最大孤立者数が約71,800人、電力停止による影響人口が約147,400人に軽減される。</li> </ul> | <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>・岩津下流区間では、過去から漏水が頻発。また、洪水による低水路からの側方侵食や堤防のり尻付近の侵食が発生。</li> <li>・池田から岩津間では、無堤地区が残っており、平成16年10月の台風23号時には、甚大な浸水被害が発生。</li> <li>・旧吉野川・今切川は、洪水と高潮のピークが同時生起する可能性が高く、昭和36年9月の第二室戸台風時に、下流部で大規模な浸水被害が発生。</li> <li>・また、地震時の液状化により、堤防の沈下が発生しやすく、津波による浸水の被害を受けやすい。</li> <li>・吉野川流域内の人口はせん減、想定氾濫区域内の人口や世帯数は増加傾向。</li> <li>・吉野川流域に係る市町村の事業所数・従業者数は減少傾向にあるが、製造品出荷額は増加傾向。</li> <li>・四国横断自動車道の延伸による徳島県内に数多く立地する産業や、観光客の交通の利便性が期待。</li> <li>・「吉野川改修促進協力会」や「吉野川上流改修促進期成同盟会」等から、毎年、事業の早期完成に関する要望がある。</li> <li>・県や沿川市町、地域住民等と協働して事業を進めている。</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>・事業進捗率は、平成29年3月末時点で約29%。</li> <li>・吉野川では、藤町第一箇所(第一箇所)の堤防整備を平成28年度に完了し、沼田箇所(第二箇所)の堤防整備を平成29年度に着手。</li> <li>・また、平成36年度を目途に勝命箇所を完成、加茂第二箇所を概成させ、今後概ね10年程度で全ての無堤箇所を整備着手を目指す。</li> <li>・旧吉野川・今切川では平成36年度を目途に新喜来、中喜来、広島地区の築堤及び勝瑞地区の堤防嵩上げ等を完了予定。</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>・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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |   |  |      |                               |     |  |
| 重信川直轄河川改修事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 98           | 1,587          | 107 | 14.8     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には浸水区域内の災害時要援護者数が約15,200人、最大孤立者数(避難率40%)が約17,600人、電力停止による影響人口が約20,800人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。</li> <li>・河川整備基本方針目標規模の洪水に対して、事業実施前には浸水区域内の災害時要援護者数が約21,800人、最大孤立者数(避難率40%)が約25,000人、電力停止による影響人口が約30,700人と想定されるが、事業実施により浸水区域内の災害時要援護者数が約15,000人、最大孤立者数(避難率40%)が約20,100人、電力停止による影響人口が約23,600人に軽減される。</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>・下流部沿川は、地盤高が計画高水位より低く、はん濫区域には松山都市圏主要部を含み、破壊時に想定される被害は甚大。</li> <li>・中心市街地から近い石手川に架かるJR石手川橋梁が河川管理施設等構造物に適合せず流下能力不足。</li> <li>・重信川では、最近でも洪水規模の大小を問わず局所的な深掘れにより河岸・護岸崩壊等の災害が頻発。</li> <li>・重信川氾濫域には、松山市街地を包括し、松山空港やJR予讃線、松山自動車道、一般国道11号等交通の要衝となっており、炭素繊維で世界1位の企業や、繊維、化学製品で知られる企業など、国内外でトップシェアを誇る重化学工業の工場が存在。</li> <li>・流域の関係市町の人口や製造品出荷額、事業所従業員数は、現在は横ばい。</li> <li>・氾濫区域にある3市2町で組織される重信川・石手川治水同盟会から、毎年、重信川の直轄河川改修事業の整備促進に関する要望がある。</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>・JR石手川橋梁改築及び狭窄部の高水数掘削、堤防補強工事を実施中(H19事業承認、H21～22用地買収済み、H22工事着手)</li> <li>・井門霞堤の整備完了(H25)</li> <li>・局所洗掘対策区間のうち、整備計画期間中に優先的に実施する区間約5.9kmのうち、約5.5kmの対策が完了(H20～)</li> <li>・JR石手川橋梁改築及び狭窄部の高水数掘削、堤防補強工事は、「JR松山駅付近連続立体交差事業」との合併事業として、平成29年度末までに完成予定。</li> <li>・局所洗掘対策区間のうち整備計画期間中に優先的に実施する区間、堤防漏水対策区間のうち、相対的な危険度及び被害ポテンシャルの高い区間の対策を平成32年度までに完了予定。順調に進捗見込み。</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>・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。</li> <li>・「JR石手川橋梁改築」では、高水数掘削等に伴う建設発生土について、他事業や関連工事への有効活用を図ることで約67%(約0.4億円)、上部工架設方法を変更することで約21%(約1.6億円)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<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |

| 事業名<br>事業主体                         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |  |   |      |                               |     |  |
| 仁淀川床上浸水対策特別<br>緊急事業(宇治川)<br>四国地方整備局 | その他  | 19           | 22             | 19 | 1.2      | <p>年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が3,010人から2,708人に、浸水区域内の災害時要援護者数が1,343人から1,208人に、浸水区域内の最大孤立者数(避難率40%)が817人から639人に軽減され、とさでん交通の停止による影響人口が約193人から約178人、道路(国道33号)途絶により影響を受ける通行台数が6,067台から2,800台へ軽減される。</p> | <p>・総事業費が約15.4億円から約18.5億円に増加した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<br/>・宇治川流域の平野部は、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、上流に行くにしたがって地盤が低くなるという極めて特殊な低典型地形であり、水はけが悪く、仁淀川本川の影響などを受け、内水は氾濫を引き起こしやすい。<br/>・これまで家屋浸水被害が毎年のように発生し、河川改修や排水機増設、いの町による都市下水道の建設など、さまざまな治水対策が講じられた。<br/>・しかし、平成26年8月3日の台風12号により、床上浸水142戸にも及ぶ被害が発生し、その一週間後の台風11号で再度の浸水被害が発生した。<br/>・宇治川流域には国道33号、JR土讃線、とさでん交通等の交通施設が存在し、交通の要衝となっている。また、枝川地区では、宅地化が進行しており、大型商業施設が増加している。<br/>・いの町の世帯数は平成27年で約9,200世帯。昭和35年度から平成12年度までは増加傾向、近年はやや減少傾向である。<br/>・仁淀川直轄管理区間の治川自治体により組織される「仁淀川改修期同盟会」やいの町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<br/>・地質調査を踏まえた仮設工の施工方法及び構造の見直しによる増額(約1.5億円)が生じた。<br/>・周辺家屋の環境対策による増額(約0.7億円)が生じた。<br/>・詳細設計に伴うポンプ規格等の見直しによる増額(約0.9億円)が生じた。<br/>・平成30年度に宇治川排水機場ポンプ増設完了予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・排水ポンプ能力を増強するために新たな排水樋門を整備した場合、用地買収、堤防開削が必要となるため、経済的にも既設排水樋門を活用する現行計画が優位。<br/>・工事段階においても、掘削土の有効利用や新技術の採用等コスト縮減に努める。</p> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |

| 事業名<br>事業主体                         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                          | 担当課<br>(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    |   |   |                               |                |     |  |
| 仁淀川床上浸水対策特別<br>緊急事業(日下川)<br>四国地方整備局 | その他  | 168          | 169            | 149 | 1.1      | <p>年超過確率1/10規模の降雨が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が671人からの383人に、浸水区域内の災害時要援護者数が255人から145人に、最大孤立者数(避難率40%)が270人から89人に軽減され、道路(国道33号)途絶により影響を受ける通行台数が7,125台から2,429台へ軽減される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・日下川の低平地部は、全体として地盤が低いうえに、仁淀川合流点より上流に向かって堤内地盤が低くなる極めて特殊な低典型地形であり、水はげが悪く、仁淀川本川の影響などを受け、内水は氾濫を引き起こしやすい。<br/>・昭和50年8月台風5号による甚大な浸水被害を契機に、国土交通省や高知県による治水対策により、浸水被害の軽減に一定の効果上げてきた。<br/>・しかし、平成15年度以降に小規模であるが床上浸水被害が頻発していた中、平成26年8月3日の台風12号により、床上浸水109戸にも及ぶ甚大な被害が発生し、さらにその一週間後の台風11号で再度の浸水被害が発生した。<br/>・日下川流域には、高知市以西から高知市内への幹線道路である国道33号や、JR土讃線が日高村中央を横断し、県民生活・経済に重要な位置を占める交通の要衝となっている。<br/>・また、日高村中心部では、宅地化が進行しており、施設園芸の主軸をなす高糖度トマトは「シュガートマト」としてブランド化を確立し、全国に誇れる日高村自慢の一品となっている。<br/>・日高村の世帯数は、昭和40年度から平成17年度にかけて増加し、平成27年度で約2,000世帯となっている。<br/>・「日下川改修期成同盟会」から事業推進要望がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・地質調査の実施等に伴う放水路トンネルの精査による増額(約57.5億円)が生じた。<br/>・残土処理計画の見直しによる増額(約6.0億円)が生じた。<br/>・吐口部の構造等見直しによる増額(約3.8億円)が生じた。<br/>・汚染土壌対策の追加による増額(約3.1億円)が生じた。<br/>・検討部会の助言を踏まえた精緻なトンネル構造の検討によるコスト縮減(約5.0億円)を図った。<br/>・仮設進入路や管理設備計画の合理化によるコスト縮減(約4.2億円)を図った。<br/>・平成29年度より、放水路トンネル部の工事着手予定。平成32年度の完成に向けて進捗見込み。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・工事段階においても、掘削土の有効利用や新技術の採用等コスト縮減に努める。</p> | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |  |

【内訳】  
被害防止便益:167億円  
残存価値:1.7億円

【主な根拠】  
年平均浸水軽減戸数:25戸  
年平均浸水軽減面積:18ha

【内訳】  
建設費 148億円  
維持管理費 0.2億円

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |                                 |                      |  |      |                               |     |
| 四万十川直轄河川改修事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 391          | 1,513<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,512億円<br>残存価値:1.3億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:250戸<br>年平均浸水軽減面積:116ha | 346<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 316億円<br>維持管理費 29億円 | 4.4<br>(※1)          | <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>・四万十川の計画規模の洪水時における水位より堤内地盤高が低く、堤防決壊による外水氾濫が発生すれば、甚大な被害が発生する危険性を有している。</li> <li>・日本でも有数の多雨地帯であり、台風に起因した集中的な豪雨により、過去に大規模な洪水による被害が度々発生している。</li> <li>・現在でも、堤防未整備地区や堤防断面が不足する地区が存在しており、早期に堤防の整備を推進し、浸水被害の解消・軽減を図ることが急務である。</li> <li>・河道内の土砂堆積や樹木群の繁茂により洪水の流下断面が不足する地区については、河道の掘削や樹木の伐採等により必要な河積を確保する必要がある。</li> <li>・南海地震の震源である南海トラフに近く、地震や地震発生後に襲撃する津波による大規模な被害が予想されるため、河川管理施設の地震・津波対策を早急に実施する必要がある。</li> <li>・四万十市の総人口は減少傾向にある一方、総世帯数は横ばい傾向となっている。このような地域の状況の中、具同地区や古津賀地区は開発並びに宅地化が進行し、当該地区の人口は増加傾向であり、国道56及び土佐くろしお鉄道等の交通網が集中し、大規模店舗の出入店が相次ぐなど市街化が顕著。</li> <li>・四万十市等から、毎年、渡川水系国管理区間の河川改修事業促進の要望がある。</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>・背後地に資産が集中しているにも関わらず断面が不足する脆弱な堤防となっている具同・入田地区の堤防断面不足対策を実施中。</li> <li>・また、四万十川下流部において、初崎地区の無堤対策に平成29年度より工事着手予定。</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>・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。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |               |                                    | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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         |                                    |                      |   |      |                           |     |
| 筑後川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 1,789        | 10,772<br>(※1) | 【内訳】<br>被害防止便益:10,747億円<br>残存価値:26億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:1,903戸<br>年平均浸水軽減面積:787ha | 1,539<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 1,410億円<br>維持管理費 129億円 | 7.0<br>(※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>・筑後川流域は熊本県、大分県、福岡県及び佐賀県の4県にまたがり、背後地には久留米や日田市などが主要都市が広がり、ひとたび氾濫した場合は甚大な被害が発生する。</li> <li>・近年、平成2年7月、平成21年7月、平成24年7月、平成29年7月にも洪水が発生しており、甚大な浸水被害が発生した。</li> <li>・宅地化や工業団地(大規模工場)、商業施設等の立地、九州新幹線の開通等により、JR久留米駅周辺は開発が進んでいる。</li> <li>・流域の期成会などから、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、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年、浸水被害に対応するため、支川巨瀬川、城原川、隈上川において築堤や河道掘削等を実施する。</li> <li>・平成24年7月洪水により甚大な被害が発生した支川花月川において、河川激甚災害対策特別緊急事業により河川整備を実施する。</li> <li>・また、下流部の高潮区間において高潮堤防等の整備を実施する。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案などの可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、河道掘削土砂を築堤盛土に再利用し処分費等の削減によりコスト削減を行った。</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<br>(課長 小平 卓) |     |
| 六角川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 364          | 1,518<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,516億円<br>残存価値:1.9億円<br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:604戸<br>年平均浸水軽減面積:703ha   | 256<br>(※1)   | 【内訳】<br>建設費 229億円<br>維持管理費 27億円    | 5.9<br>(※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>・想定氾濫区域に人口・資産が集中する武雄市・多久市・小城市街部が含まれるが、流下能力不足による治水安全度が低い区間があるため、浸水すると甚大な被害が発生する。</li> <li>・平成2年7月、平成21年7月、平成24年7月、平成28年6月と、洪水による甚大な浸水被害が発生している。</li> <li>・六角川流域内の武雄市内では、内水対策により内水被害が大幅に軽減されたため、市街地の進展とあいまって、地域の更なる活性化が期待される。</li> <li>・地元自治体や期成会などから河川整備の強い促進要望がなされており、協体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。</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>・下流部の高潮区間において、計画堤防高に対して高さが不足している箇所の堤防整備を実施している。</li> <li>・また、六角川洪水調整池の整備を継続して実施し、治水安全度の向上を図る。</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>・事業実施にあたっては、これまで建設発生土の再利用や刈草の無償提供などコスト削減を図ったうえで事業を進めており、今後さらなるコスト削減策として、新技術・新工法を活用するなど、事業を効率的に推進する。</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<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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       |  |   |   |                           |                |     |
| 松浦川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 226          | 544<br>(※1)    | 165<br>(※1) | 3.3<br>(※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、浸水想定区域内人口は約3,300人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。また、電力停止による影響人口は約2,000人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水想定区域内人口は約7,100人と想定されるが、事業実施により約6,700人に被害を軽減できる。また、電力停止による影響人口は約4,500人と想定されるが、事業実施により約3,900人に被害を軽減できる。</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>・本川及び支川の中上流部は山間狭窄部であるため、洪水時は河道と一体となって氾濫水が流下する。</li> <li>・平成2年7月、平成18年9月洪水による大規模な浸水被害が発生している。</li> <li>・西九州自動車道が現在整備中であり、今後、唐津市街部を注進し更なる発展が期待される。</li> <li>・期成会等から、河川事業の推進への強い要望が寄せられており、事業の推進を望む声が大い。</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>・平成2年7月洪水において、浸水被害が発生した支川徳須恵川において、堤防整備等を実施する。</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。</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<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 菊池川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 361          | 1,689          | 341         | 5.0         | <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、事業実施により浸水区域内人口約9,100人、電力の停止による影響人口約3,900人、ガスの停止による影響人口約2,200人、下水道停止による影響人口約35,300人が解消される。</li> <li>・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14,900人から約2,700人、電力の停止による影響人口が約7,800人から約1,400人、ガスの停止による影響人口が約5,100人から約900人に軽減される。また、下水道停止による影響人口約60,800人は、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>・玉名市、山鹿市、菊池市街部に人口・資産が集中し、ひとたび氾濫すると甚大な被害が発生する。</li> <li>・昭和57年7月・平成2年7月・平成24年7月出水など、大規模な浸水被害が発生している。</li> <li>・平成29年4月に、菊池川流域が日本遺産に認定され、流域が一体となった地域活性化に期待されている。</li> <li>・流域市町から「菊池川の治水事業に関する要望書」が出されており、治水対策を望む声が大い。</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>・当面整備では、菊池川下流部・中流部で築堤・河道掘削・引堤等、合志川で堰築・橋梁架替等の整備を実施する。また、全川的に堤防の質的強化を図っていく。</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>・河道掘削による発生土については、築堤などに有効活用するなど、処分費等の縮減に取り組んでおり、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>・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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |                                 |                      |   |      |                           |     |
| 白川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | その他  | 665          | 29,381         | 【内訳】<br>被害防止便益:29,371億円<br>残存価値:10億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:1,365戸<br>年平均浸水軽減面積:200ha | 921      | 【内訳】<br>建設費 889億円<br>維持管理費 32億円 | 31.9                 | <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、事業実施により浸水区域内人口が約123,700人から約54,900人に、電力停止による影響人口が約36,800人から約20,300人に、通信停止の影響人口が約39,200人から約21,600人に低減される。</li> <li>・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164,000人から約106,700人に、電力停止による影響人口が約74,500人から約41,100人に、通信停止の影響人口が約79,300人から約43,900人に低減される。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>           ・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。<br/>           ・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。<br/>           ・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。<br/>           ・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が大きい。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>           ・平成28年熊本地震の影響により発生した、河道内土砂堆積について、洪水流下に支障を来すため堆積土砂掘削(約42億円増)を行った。<br/>           ・建物解体における工法の変更(約3億円増)を行った。<br/>           ・熊本市街部においては、整備計画目標流量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する。<br/>           ・平成24年7月洪水の被害軽減を図るため、河川激甚災害対策特別緊急事業として、無堤部の堤防整備や橋梁改築などの河川整備を実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>           ・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、コスト削減に取り組んでいる。<br/>           ・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<br>(課長 小平 卓) |     |
| 緑川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 464          | 4,821          | 【内訳】<br>被害防止便益:4,815億円<br>残存価値:6.5億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:1,106戸<br>年平均浸水軽減面積:565ha | 424      | 【内訳】<br>建設費 397億円<br>維持管理費 28億円 | 11.4                 | <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の浸水区域内人口は、事業実施により約34,800人が解消される。また、電力停止による影響人口約16,500人、ガス停止による影響人口約8,900人が解消される。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合の浸水区域内人口は、事業実施により約55,600人から約34,800人に軽減される。また、電力停止による影響人口が約28,200人から約16,200人、ガス停止による影響人口が約17,300人から約8,700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<br/>           ・低平地が広がる下流部(熊本市等)に人口・資産が集中しており、一度は氾濫すると甚大な被害が発生する。<br/>           ・昭和63年5月、平成9年7月、平成19年7月と洪水による甚大な被害が生じている。<br/>           ・近年の治水事業の進捗に伴う治水安全度の向上等によって、大型商業施設の進出や大規模開発等が進んでいる。<br/>           ・緑川改修期成会や浜戸川改修促進期成会等の組織が活動しており、改修事業の促進に向けた要望等がなされている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>           ・現在は緑川河口部及び浜戸川における高潮対策事業(平成22年度より実施)や、加勢川における築堤・河道掘削(当面目標、概ね1/10対応)、緑川・浜戸川における危機管理型ハード対策等を実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>           ・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。<br/>           ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用や建設発生土の他事業への有効活用等を図り、一層のコスト削減に努める。</p>  | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |                                  |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針                          | 担当課<br>(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                            |             |   |   |                               |                               |     |
| 球磨川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | (※2)         | (※2)           | (※2)        | (※2)                             | (※2)        | (※2)  | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |                               |     |
| 大分川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 224          | 1,417<br>(※1)  | 174<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 171億円<br>維持管理費 3.5億円 | 8.1<br>(※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、浸水区域内人口が約59,000人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。また、主要な道路の交通途絶は7路線25区間と想定されるが、事業実施により途絶を解消できる。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約64,000人と想定されるが、事業実施により、約46,500人に軽減できる。また、主要な道路の交通途絶は7路線25区間と想定されるが、事業実施により、6路線12区間に軽減できる。</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>・人口・資産の集中する大分市街地の中心を貫流しているため、氾濫した場合には甚大な被害が想定される。</li> <li>・近年、平成5年9月、平成16年10月などの洪水による大規模な浸水被害が発生している。</li> <li>・大分駅周辺総合整備事業によって、大規模な開発が行われている。今後も周辺地域を含めた広域的な開発や発展が期待される。</li> <li>・地域より河川事業の推進への強い要望が寄せられている。</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>・流下能力が著しく低く浸水被害が発生した賀来川等について、築堤及び河道掘削等による河川改修を実施する。</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>・河道掘削による発生土について、一般公募による民間事業者への土砂提供を実施し、処分費等の縮減に取り組んでいる。</li> <li>・当面実施予定の事業について、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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続                            | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |  |  |      |                           |     |  |
| 大野川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 102          | 399<br>(※1)    | 71<br>(※1)  | 5.6<br>(※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、浸水区域内人口は約15,500人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。また、主要な道路の交通途絶は6路線15区間と想定されるが、事業実施により途絶を解消できる。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約41,700人と想定されるが、事業実施により、約41,500人に軽減できる。また、主要な道路の交通途絶は9路線24区間と想定されるが、事業実施により、9路線23区間に軽減できる。</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>・下流部は、人口・資産の集中する大分市街部を流れ、河口域では鉄鋼、石油精製、石油化学等の工業が進出している。</li> <li>昭和18年9月、平成2年7月、平成5年9月に甚大な浸水被害が発生しており、近年では、平成17年9月の台風14号による浸水被害が発生している。</li> <li>・河口部の工業立地に加え、東九州自動車道のインターチェンジや国道197号バイパスが建設され、左岸福岡地区にはスポーツ公園や大型商業施設等があり、今後更に地域の発展が期待される。</li> <li>・地域より河川事業推進への強い要望が寄せられている。</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>・平成5年及び平成17年出水にて浸水被害が発生した利光地区の築堤を実施する。</li> <li>・水衝部等局所的な深掘れにより河川構造物へ影響がある区間の対策を実施する。</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、河道掘削土を築堤盛土材料に再利用するなどコスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>・当面実施予定の事業について、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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |
| 番匠川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 156          | 395<br>(※1)    | 192<br>(※1) | 2.1<br>(※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、浸水区域内人口は約3,900人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。また、電力の停止による影響人口は約2,900人と想定されるが、事業実施により被害を解消できる。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約28,500人と想定されるが、事業実施により、約28,100人に軽減できる。また、電力の停止による影響人口は約18,900人と想定されるが、事業実施により、約18,100人に軽減できる。</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>・下流域の佐伯市街部に人口・資産が集中し、ひとたび氾濫すると被害は甚大である。</li> <li>・近年、平成9年9月、平成9年9月、平成16年10月、平成17年9月洪水等による甚大な浸水被害が発生している。</li> <li>・佐伯弥生バイパスの開通、翌年度開通予定の東九州自動車道等により、物流拠点として産業や観光面で更なる発展が期待されている。</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>・平成16年10月及び平成17年9月出水にて、甚大な被害を受けた本川上流部並びに支川井崎川において、堤防整備等を実施する。</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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削等による発生土について、築堤工事や盛土工事に再利用する他、一般公募による民間事業者への土砂提供を実施するなど、処分費等の縮減に取り組んでいる。</li> <li>・当面実施予定の事業について、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。</li> </ul> </li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |  |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価             | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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                         |
| 大淀川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | その他  | 518          | 4,050          | 【内訳】<br>被害防止便益:4,027億円<br>残存価値:22億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:674戸<br>年平均浸水軽減面積:172ha | 782         | 【内訳】<br>建設費 674億円<br>維持管理費 108億円 | 5.2   | <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、事業実施により、浸水区域内人口が約6,400人、電力の停止による影響人口が約5,900人解消される。</li> <li>・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13,000人、電力の停止による影響人口が約16,000人軽減される。</li> <li>・L1津波が発生した場合、八重川地震津波対策の事業実施により、家屋約1,700戸の浸水被害が解消される。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費が約469億円から約518億円に増加したこと<br/>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<br/>・上流部は都城市、下流部が宮崎市といった人口・資産<br/>の集積する市街部を貫流していることから、ひとたびは<br/>ん蓋した場合は浸水範囲が広範囲にわたり甚大な被害<br/>が発生する。</li> <li>・平成9年9月、平成16年8月、平成17年9月に、洪水によ<br/>る大規模な浸水被害が発生している。</li> <li>・国道10号都城道路をはじめとする道路整備が盛んで<br/>あり、生活利便性の向上、産業活動の活性化等、周辺<br/>地域も含めた広域な開発・発展が期待される。</li> <li>・河川改修の整備促進等を目的とした期成会などから<br/>河川改修を望まれている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・当面の対応(=河川整備計画対応)において、大淀川<br/>下流支川八重川の地震・津波対策を実施し、地震・津<br/>波による災害の発生防止・軽減を図る。また、堤防の質<br/>的整備を実施し、堤防強化を図る。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・築堤盛土材については、他事業との調整を図るなど、<br/>コスト削減に取り組んでいる。事業実施にあたっては、<br/>構造物設計におけるコスト削減、および、施工における<br/>新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト削減を<br/>図る。</li> <li>・当面実施予定の事業については、その手法、施設等<br/>は妥当なものと考えているが、将来における社会・経<br/>済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技<br/>術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性も<br/>ある。</li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |
| 川内川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 824          | 3,537<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:3519億円<br>残存価値:18億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:620戸<br>年平均浸水軽減面積:371ha  | 791<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 693億円<br>維持管理費 98億円  | 4.5<br>(※1)                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した<br/>場合、薩摩川内市街部において、事業<br/>実施により、浸水区域内人口約13,400<br/>人、電力の停止による影響人口約4,800<br/>人、下水道の停止による影響人口約<br/>6,700人が解消される。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発<br/>生した場合、薩摩川内市街部におい<br/>て、事業実施により、浸水区域内人口<br/>が約18,300人から約13,800人、電力の<br/>停止による影響人口が約10,800人から約<br/>5,100人、下水道の停止による影響人<br/>口が約8,200人から約6,700人に軽減さ<br/>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<br/>・薩摩川内市では、JR九州新幹線や国道3号等の基幹<br/>交通施設に加え、南九州西回り自動車道も完成し、今<br/>後地域の活性化が期待される。</li> <li>・近年、平成5年8月、平成9年9月、平成18年7月と、洪<br/>水による浸水被害が発生している。</li> <li>・河川改修事業の促進に向けて流域の期成会より事業<br/>促進に向けた要望がなされている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・都市計画道路事業と連携して、大小路地区において<br/>引堤を実施する。また、鶴田ダム上流区間では、河道<br/>掘削による治水安全度の向上を図るとともに、河床低<br/>下対策による堤防の安全性、河床の安定性の確保、堤<br/>防強化による堤防の安全性の確保を図る。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・掘削工事における建設発生土の再利用などコスト削<br/>減に取り組んでおり、引き続き、構造物設計において<br/>も、新技術・新工法の積極的活用等を図り、一層のコ<br/>スト削減に努める。</li> <li>・当面実施予定の事業については、その手法、施設等<br/>は妥当なものと考えているが、将来における社会・経<br/>済、自然環境、河道の状況等の変化や災害の発生状<br/>況、新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適<br/>宜見直す可能性もある。</li> </ul>   | 継続  | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             |                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |                                   |                      |  |      |                               |     |
| 肝属川直轄河川改修事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 124          | 147<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:146億円<br>残存価値:0.87億円<br><br>【主な根拠】<br>年平均浸水軽減戸数:42戸<br>年平均浸水軽減面積:93ha | 112<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 111億円<br>維持管理費 0.93億円 | 1.3<br>(※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>・近年、平成17年9月、平成20年9月の洪水による浸水被害が発生している。</li> <li>・東九州自動車道の曾於五郎インターチェンジから鹿屋串良ジャンクション間が開通したこと、周辺道路の整備も進められており、地域の活性化が期待される。</li> <li>・一体的な開発促進、産業等の飛躍的な発展を目指し、関係機関に対し積極的な要望活動が実施されている。</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>・整備計画流量に対して治水安全度が不足している本川鹿屋市街部や支川始良川において河道掘削や老朽化した構造物の改築等を実施する。また、堤防の浸透に対する安全率が低く、過去に被災履歴があり背後地資産が高い箇所から優先して、シラス堤対策を実施する。</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               <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたっては、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に取り組んでおり、今後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、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。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |   |  |      |   |     |
| 天塩川総合水系環<br>境整備事業<br>北海道開発局 | その他  | 48           | 154            | 52 | 3.0      | <p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩尾内ダムにおいては、小放流施設整備により、底生動物の割合の増加等の改善が見られた。</li> </ul> <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天塩川中上流地区においては、魚道整備等により河川の連続性が確保される。</li> <li>・天塩川下流地区においては、河道掘削、覆砂等により、天塩川下流汽水域がかつて有していた、オジロワシが飛来越冬する環境の回復が期待される。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名寄川地区においては、管理用通路整備、横断施設整備等により、観光拠点間の移動がしやすくなることによる地域活性化、観光振興、低炭素まちづくり等の促進が期待される。</li> <li>・天塩地区においては、高水敷整正、管理用通路整備等により、地域の歴史資源や自然環境等を活かした観光振興により、地域の活性化が期待される。</li> <li>・天塩川上流風連地区においては、護岸工、高水敷整正等により、地域住民や近隣都市からの広域的な施設利用が見られた。</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>・天塩川中上流地区では、支川合流点等において河床低下による落差が生じ、遡上が妨げられている箇所の落差解消が必要である。</li> <li>・天塩川下流地区自然再生は近年では、近年減少している好適な汽水環境の回復が必要である。</li> <li>・名寄川地区かわまちづくり及び天塩地区かわまちづくりについては、地域資源の有効活用や地域活性化の取組等が進められており、まちづくりと一体となった河川整備が必要である。</li> <li>・本事業の投資効果は確保されている。</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> <p>【継続箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天塩川中上流地区自然再生及び名寄川地区かわまちづくりは、流域の地方公共団体等と連携し、継続して意見交換等を行いながら事業の進捗を図る。</li> <li>・天塩川下流地区自然再生及び天塩地区かわまちづくりは、着実に進捗しており、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、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>【完了箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩尾内ダム水環境整備は、平成18年度に整備を完了した。</li> <li>・天塩川上流風連地区水辺整備は、平成21年度に整備を完了した。</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>・天塩川中上流地区自然再生において、現地発生材の有効利用等、名寄川地区かわまちづくりにおいて工期短縮等について検討を進め、コスト縮減に努める。</li> <li>・天塩川下流地区自然再生及び天塩地区かわまちづくりは、これまでNPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努める。</li> <li>・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検討会において議論を重ね、現計画が最善であることを確認している。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |  |   |      |   |     |
| 石狩川総合水系環<br>境整備事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 287          | 4,302          | 1,350 | 3.2      | <p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩川においては、導水施設、浚渫等により、生物の生息環境の向上、積極的な親水利用及び美しい水面景観の保全を図ることができる水環境の実現が期待される。</li> <li>・漁川ダム貯水池においては、河岸保護工等により、水質が改善されることが期待される。</li> </ul> <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌向地区においては、湿地整備等により、石狩川の湿原の特徴であるボグを中心とした湿原の再生が期待される。</li> <li>・当別地区においては、高水敷整正等により、河岸環境、湿地・草地環境及び樹林環境の再生が期待される。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・美瑛川地区においては、高水敷整正、盛土等により、周遊性の向上による地域活性化及びインバウンドを含めた観光の促進が期待される。</li> <li>・旭川市街地区においては、管理用通路整備、高水敷整正等により、河川空間を活用した観光都市の機能が高まることが期待される。</li> <li>・豊平川においては、高水敷整正等が、地域住民のみならず近隣都市からの広域的な施設利用に寄与している。</li> <li>・漁川及び雨竜川においては、高水敷整正等により、主に小中学生を対象とする水辺体験の実施に寄与している。</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>・幌向地区では、周辺における土地利用等による自然環境の変化が進んでおり、湿地環境等の再生が必要である。</li> <li>・美瑛川地区かわまちづくりは、地域資源の有効活用や地域活性化の取組等が進められており、まちづくりと一体となった河川整備が必要である。</li> <li>・本事業の投資効果は確保されている。</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> <p>【継続箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幌向地区自然再生及び美瑛川地区かわまちづくりは、着実に進捗している。また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、引き続き地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。</li> </ul> <p>【完了箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当別地区自然再生及び旭川市街地区かわまちづくりは平成28年度に整備を完了した。</li> <li>・石狩川水環境整備は平成25年度に整備を完了した。</li> <li>・豊平川水辺整備及び漁川ダム貯水池水質保全は、平成17年度に整備を完了した。</li> <li>・漁川水辺整備及び雨竜川水辺の築校は、平成19年度に整備を完了した。</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>・幌向地区自然再生及び美瑛川地区かわまちづくりは、これまで、NPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努める。</li> <li>・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、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |   |   |      |                                      |     |
| 名取川総合水系環<br>境整備事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 24           | 579            | 53 | 11.0     | <p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・導水により生態系の保全が図られ、良好な景観も保全されるなど、環境維持に寄与している。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺空間の整備により環境学習等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。</li> <li>・日常においても水辺が利用され、地域の人々の余暇活動等に寄与している。</li> <li>・閉上地区かわまちづくりでは、名取市がにぎわい拠点の商業施設利用や、舟運による新たな観光ルートとして閉上地区と仙台空港を結ぶ水上バスの運行を目指しているほか、水辺空間を活用した「なり夏まつり」の復活や、「ゆりあげ港朝市」、「サイクルスポーツセンター」などの観光拠点との周遊性向上、日常の散策などにより、かつての水辺のにぎわいを取り戻すとともに、市内外からの交流人口の増大が期待される。</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>・水環境整備による導水が濁水時でも生態系や景観を保全し、環境維持に寄与している。</li> <li>・水辺整備の整備済み箇所では、日常的な観水活動やイベント、総合学習の場として利用されているほか、地区町内会や市民団体等による積極的な維持管理が実施されており、地域との協力体制が構築され、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。</li> <li>・名取市により閉上地区背後地の復興まちづくりが進められており、閉上地区かわまちづくりについては、地元関係者、学識者、名取市、河川管理者等が連携して整備内容、運用方針等の検討が進められている。</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>・閉上地区かわまちづくりは、地元自治体と連携しながら関連事業と一体的な整備を進め、平成30年度に整備完了を目指している。また、整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、平成35年度に事業が完了する予定である。</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>・閉上地区かわまちづくりにおいて、建設資材(現場発生品のコンクリートブロック)の再利用をすることでコスト縮減を図っている。</li> <li>・整備済み箇所では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。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |
| 雄物川総合水系環<br>境整備事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 33           | 506            | 61 | 8.2      | <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生により、絶滅の危険性が高いミヨ風魚類をはじめ、タナゴ類や湿性植物のミクリなど、多様な生物の生息・生育・繁殖の場となる河川環境の保全・復元が期待される。</li> <li>・フンド再生予定箇所を活用し、環境学習の場や地域の団体と連携しながらモニタリング調査を行うなど、地域と川とのふれあいの場となることが期待される。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備箇所は環境学習やカヌー利用等で活用されており、自治体や住民団体によるイベントが開催されている。</li> <li>・鹿島流しや大曲地区・神宮寺地区の火花大会など、雄物川を中心とした観光振興に寄与している。</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>・水辺整備事業箇所では、雄物川一斉クリーンアップ等により、雄物川全体で住民団体、NPO団体等による河川清掃・美化活動が広がっている。</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>・自然再生事業は、学識者、専門家などからなる検討会で意見などを伺いながら進めており、平成32年度の整備完了を目指している。また、整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、平成37年度に事業が完了する予定である。</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>・自然再生事業による掘削発生土は備蓄資材として側溝等の盛土材へ有効活用し、また、発生する伐採木は住民に無償で提供することで処分費のコスト縮減を図っていく予定である。また、水辺整備事業箇所では維持管理においては地域団体により草刈や清掃活動が行われている。</li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                       | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |          |   |   |      |                              |     |
| 那珂川総合水系環境整備事業<br>関東地方整備局          | その他  | 23           | 65             | 30  | 2.2      | <p>誰もが安心かつ安全に川に近づけることができ、環境学習や自然体験、散策等の利便性が向上し、幅広い年齢層の人々に利用されている。</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・那珂川は、市街地における貴重な水辺空間であり、河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策路の憩いの場所として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあうことができる整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・水戸地区(桜川)、水戸地区(那珂川)、かつら地区(那珂川)では、整備は平成27年度に完了し現在はモニタリングを実施している。</p> <p>・新規箇所の戸多地区では、親水護岸、管理用通路、階段護岸の整備を予定している。</p> <p>・その他の地区では現地利用実態調査、アンケート等のモニタリング調査を実施し、工事完了後の効果を把握する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・他事業で発生した掘削土を流用することでコスト縮減を行う。</p> <p>・維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働によりコスト縮減に努める。</p>   | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |
| 利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)<br>関東地方整備局 | その他  | 5.8          | 70             | 7.6 | 9.1      | <p>(母子島水辺空間整備)<br/>・管理用通路の舗装や緩傾斜堤防が整備(坂路もあわせて緩傾斜化)されたことにより、これまで当地を散策することができなかった高齢者やベビーカーを利用する家族連れ等の利用が可能となり、より幅広い利用者がみられるようになった。</p> <p>・整備後の利用者が増加している。</p> <p>(小貝・鬼怒・利根水辺周辺整備)<br/>・管理用通路(散策路)やスロープ(坂路)が整備され、上下流を連続して安全にサイクリングや散策を楽しめるようになった。</p> <p>・平場が整備され、サイクリングや散策の合間に休憩することができるようになり、隣接する公園に訪れた人達が休憩したり、スポーツを観戦している様子も見られる。</p> <p>・周辺住民の来訪頻度が、整備前に比べ1.5倍に増加している。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・周辺地域における貴重なオープンスペースとして散策やスポーツのなど多くの人々に利用されており、誰もが安心、安全に利用できる施設や空間整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・小貝・鬼怒・利根水辺周辺整備事業について、整備完了後のモニタリング調査を実施した。</p> <p>・新規箇所の鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業においては、堤防整備にあわせて設置する工事用通路を活用した管理用通路の整備や基盤の整備を行い、地域と連携して魅力的な河川空間の形成整備を行う。</p> <p>・今後の実施の目処、進捗の見直しについて、特に大きな支障はない。</p> <p>・今後の事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、モニタリングを実施し効果検証を行う。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・坂路や散策路の整備において、残置等を活用して効率的に実施するとともに、土砂、ブロック、砕石等を再利用(リサイクル)することにより、コスト縮減を図った。</p> <p>・再生砕石の利用によりコスト縮減を図った。</p> <p>・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト縮減に努める。</p> | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |          |   |   |  |                    |                              |
| 利根川総合水系環境整備<br>事業(鬼怒川環境整備)<br>関東地方整備局 | その他  | 57           | 394            | 84  | 4.7      | <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・魚道の改善により、魚類の遡上可能距離が大幅に拡大した。平成27年9月出水後も施設の機能が維持され、勝瓜頭首工の上流においても鮭の産卵床が確認されている。</li> <li>・磯河原は、平成13年度から調査・試験を開始し、平成22年度からの本格施工以降、増加または安定傾向が確認されている。事業実施後のモニタリング調査では、平成23年度に初めてシルピアシジミが確認された。平成27年出水後も磯河原は維持されている。</li> <li>・(水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>・千代川水辺の乗校整備<br/>支払い意思額:386円/世帯/月<br/>受益世帯数:16,606世帯</li> <li>・二宮町・鬼怒川水辺プラザ整備<br/>支払い意思額:365円/世帯/月<br/>受益世帯数:25,195世帯</li> <li>・きよはら水辺の乗校整備<br/>支払い意思額:349円/世帯/月<br/>受益世帯数:50,354世帯</li> <li>・草川環境整備・鬼怒川・小貝川水辺ゾーリズム整備<br/>支払い意思額:385円/世帯/月<br/>受益世帯数:26,554世帯</li> <li>・鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備(新規)<br/>支払い意思額:374円/世帯/月<br/>受益世帯数:59,428世帯</li> </ul> </li> </ul> | <p>【内訳】<br/>建設費 81億円<br/>維持管理費 3.1億円</p>      | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・周辺地域における貴重なオープンスペースとして、散策やスポーツなど多くの人々に利用されており、誰もが安心・安全に利用できる施設や空間整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・自然再生事業については、工事が完了し、その後のモニタリング調査を実施した。</p> <p>③新規箇所の鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業においては、堤防整備にあわせて設置する工事用道路を活用した管理用通路の整備や基盤の整備を行い、地域と連携して魅力的な河川空間の形成整備を行う。</p> <p>④コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・磯河原再生事業による現場発生土(掘削土)を他事業で活用することでコスト縮減を図る。<br/>・掘削する中州の樹木を地域に無料配布することでコスト縮減を図る。<br/>・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト縮減に努める。</p> | 継続                 | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |
| 利根川総合水系環境整備<br>事業(渡良瀬川)<br>関東地方整備局    | 再々評価 | 110          | 369            | 219 | 1.7      | <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渡良瀬川の水は、流域住民の農業用水等の貴重な水源となっており、渡良瀬川や渡良瀬川に流入する支川の水質改善の必要性は高まっていた。そのような背景の下、水質改善事業の推進により、渡良瀬川や支川の水質改善が進み、流域住民が安心して渡良瀬川の水を使用できるようになり、事業投資効果が発揮されている。</li> <li>・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっている。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれている。</li> </ul>   | <p>【内訳】<br/>建設費 203億円<br/>維持管理費 16億円</p>      | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっている。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・地域における水辺の交流拠点、ネットワークの形成として、管理用通路(散策路)の整備及び基盤整備を実施している。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・近接他工事の現場発生土(掘削土)の再利用等によりコスト縮減を行う。<br/>・維持管理において、地元自治体や市民との協働によりコスト縮減に努める。<br/>・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・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |

| 事業名<br>事業主体                              | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |                                 |                      |  |      |                              |     |
| 利根川総合水系環境整備<br>事業<br>(中川・綾瀬川)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 344          | 1,110          | 651 | 【内訳】<br>建設費 620億円<br>維持管理費 31億円 | 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>・中川・綾瀬川は流域の都市化等に伴う水質悪化が社会問題となっていたが、清流ルネサンス等の取り組みにより水質基準を年間を通じ下回る状況となった。水質改善が進捗してきたことに伴い、水辺環境への利用のニーズが高まっており、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺整備の必要性が高まっている。</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>・子どもたちの河川利用の促進、体験活動場として水辺の乗校(ワンド、堰、管理用通路)の整備が完了し、現在はモニタリング調査を実施している。</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、運営の主体となる協議会、関係機関や地元関係者等との調整を十分図り、利用計画・維持管理計画の策定など、更なる利用促進に向けて取組みを進める。</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>・八潮水辺の乗校整備事業による現場発生土(掘削土)を近接他事業で活用することによりコスト縮減を行う。</li> <li>・維持管理において、運営協議会や利用する市民との協働によりコスト縮減に努める。</li> <li>・モニタリング調査の手法について、既往調査結果を踏まえ、コスト縮減に努める。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |  |   |      |                              |     |
| 鶴見川総合水系環<br>境整備事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 14           | 887            | 17 | 53.5     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・絶滅の危機に瀕したヨコハマナガゴミシの生息環境を保全すると共に、生息の場を確保される効果がある。</li> <li>・管理用通路等を整備する事により、安全・安心な水辺空間として活用される効果がある。</li> <li>・干潟及び湿地環境を整備する事により、鶴見川に生息する特徴的な水辺の生物の生息環境を保全すると共に、生息の場を確保される効果がある。</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>・鶴見川は、流域の市街地率が85%と著しく都市化の進んだ河川で、貴重なオープンスペースとして年間450万人以上の人(H26河川水辺の国勢調査)に散策やスポーツ等で利用されている。</li> <li>・河道整備や高水敷の乾燥化に伴い、生物の生息の場となる干潟や湿地環境が減少している。</li> <li>・誰もが安心して水辺や自然とふれあう事の出来る「水辺空間」等の整備や、鶴見川に生息する貴重種や特徴的な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生の必要性はますます高まっている。</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> <p>【鶴見川生物生息環境改善実験事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴見川に生息する貴重種や特徴的な水辺の生物の生息・生育・繁殖環境を保全・再生することを目的として整備及びモニタリング調査を実施した。</li> </ul> <p>【鶴見川ふれあい施設整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域活性化や河川での環境学習、自然体験活動等の活動目的に合わせて誰もが安全かつ容易に利用できるよう、まちづくりと一体となった早期整備に努める。</li> </ul> <p>・新規箇所での鶴見川流域自然再生事業においては干潟整備及び湿地環境整備を実施し、鶴見川に生息する水辺の生物の生息・生育・繁殖環境を保全・再生を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の実施の目処、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</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、関係機関、地元関係者等との調整を十分に実行する。</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>・鶴見川ふれあい施設整備事業による現場発生土(掘削土)を再利用することでコスト縮減を行う。</li> <li>・維持管理において、地元自治体や市民との協働により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の縮減に努める。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |  |   |      |   |     |
| 九頭竜川総合水系<br>環境整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 22           | 55             | 23 | 2.4      | <p>・水際再生により、浅い水辺が形成され、マコモやヨシの面積が拡大。オオヨシキリなどの水辺の鳥類による利用頻度が増加。</p> <p>・砂礫河原再生により、砂礫河原の面積が拡大し、砂礫地固有の植物であるカワラハハコが生育。</p> <p>・支川水路連続性再生により、支川上流側で確認される魚類の確認種数が増加。</p> | <p>・総事業費が約17億円から約22億円に増加することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <p>・地域と連携し九頭竜川流域が一体となって総合的な自然再生の取り組みを進めていくため、『福井県流域環境ネットワーク協議会』を平成27年度に組織。</p> <p>・九頭竜川流域では、コウノトリの飛来や3年連続の放鳥を契機に環境保全への気運が高まっている。</p> <p>・この他、サクラマス・レストレーション等の活動により九頭竜川に対する意識が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・全体事業費約22億円に対し67%の進捗。</p> <p>【継続箇所】</p> <p>自然再生</p> <p>・これまで水際再生8.1ha、砂礫河原再生19.7ha、支川水路の連続性再生5箇所を整備。今後、H37年度の完了を目指し、水際再生15.3haの整備を推進。</p> <p>・今後も目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮し適切にモニタリングを実施し、順応的・段階的に整備を進めていく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性</p> <p>・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。</p> | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |

【内訳】  
自然再生の効果による便益:55億円

【主な根拠】  
(自然再生)  
・支払い意思額:375円/月・世帯  
・受益世帯数:49,502世帯

【内訳】  
建設費 23億円  
維持管理費 0.02億円

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |   |   |      |                                      |     |
| 庄内川総合水系環<br>境整備事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 18           | 220            | 35 | 6.3      | <p>(自然再生)<br/>(庄内川上流部自然再生)<br/>・土岐川の原風景であるレキ河原の再生により、ア<br/>カザンシの確認数の増加、水辺利用の活性化等<br/>が図られている。<br/>・一方、一部の整備箇所においては、土砂の再堆積<br/>に伴う草地化の進行が見られることから、順応的管<br/>理による緑河再生を実施していく。</p> <p>(水辺整備)<br/>(庄内川河口部水辺整備)<br/>・水辺利用の安全性が確保され、干潟やヨシ原に生<br/>息・生育する野鳥や水生生物の観察など環境学習<br/>の場として活用されている。<br/>・環境保全活動を行う団体等による、野鳥観察やク<br/>リーン大作戦等、事前干潟の保全にも活用されてい<br/>る。<br/>・名古屋野鳥観察館による野鳥観察会が毎月1<br/>回開催されており、毎回約30名程度の親子連れが<br/>参加している。<br/>(西枇杷島地区水辺整備)<br/>・2市1町を結ぶ交流ルート、地域のイベントや憩い<br/>の場として活用されている。<br/>・近隣の小学校等により、安全な河川環境体験の場<br/>として活用されている。<br/>(矢田川地区水辺整備)<br/>・水辺利用の安全性が確保され、近隣の小学校や<br/>幼稚園による環境学習等の場として活用されてい<br/>る。<br/>・ランド環境の創出により、多くの生きもの(毎回20<br/>種ほど)が確認されている。<br/>・「矢田川子どもの水辺協議会」による取り組みが、<br/>河川周辺の啓発活動部門において全国の優秀成果<br/>として表彰(平成27年度)を受けた。<br/>(志段味地区水辺整備)<br/>・「志段味ピオトープで遊ぼう」等の体験イベントな<br/>ど、年間で延べ700人以上(平成28年度実績)に活<br/>用されている。<br/>・ピオトープの維持・保全作業は、河川協力団体によ<br/>り行われ、年間で延べ100人以上(平成28年度実<br/>績)が参加している。<br/>(豊岡地区水辺整備)<br/>・地域住民と共同したイベントや憩いの場として活用<br/>されている。<br/>・多治見市民病院と堤防を繋ぐブリッジや管理用通<br/>路・坂路により、入院患者等が気軽に堤防にアクセ<br/>スでき、リハビリ等に活用されている。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平<br/>成20年に降ば横ばいとなっている。<br/>・庄内川は都市河川でありながら、豊かな自然環境が<br/>残されている。<br/>・庄内川ではアダプト活動をはじめ、環境保全や環境学<br/>習など、地域住民による継続的な活動が行われ、水辺<br/>利用に関する需要がみられる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>(自然再生)<br/>(庄内川上流部自然再生)<br/>・H29年度末事業費ペースで約68.2%である。<br/>・レキ河原再生の実施に伴い多様な生物の生息・生育<br/>環境が再生されるなど一定の効果認められている。<br/>・既存のレキ河原においては、環境学習や「リバーびあ<br/>い」など、地域と連携した活用が図られている。<br/>・一部の整備箇所においては、土砂の再堆積に伴う草<br/>地化の進行が見られることから、順応的管理によるレ<br/>キ河原再生を実施していく。</p> <p>(水辺整備)<br/>・整備した5地区においては、事業効果の発現を確認し<br/>たため、H29年度に完了。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・レキ河原再生から発生する土砂を近隣で実施する築<br/>堤工事等へ流用することによる、発生土処分費等のコ<br/>スト縮減方法を検討する。<br/>・必要最低限の維持保全は必要であることから、再生し<br/>たレキ河原を活用する組織や市民団体等との連携によ<br/>る維持管理コストの縮減を検討する。</p> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針  | 担当課<br>(担当課長<br>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                                |
| 矢作川総合水系環<br>境整備事業<br>中部地方整備局 | その他  | 29           | 157            | 43 | 3.7      | <p>(自然再生)<br/>(矢作川河口部)<br/>・生物の生息・生育基盤が広がることにより、生息する生物種が増加傾向を示し、多様な生態系が再生されてきている。<br/>・干潟再生の施工後、出水変動はあるが干潟を利用するヤマトシジミの個体数やシギ・チドリ類の確認種数が増加している。<br/>・ヨシ原再生の施工後、ヨシ原に依存するカヤネズミの巣が確認されている。<br/>・地域住民、大学と連携したヨシ植えを実施しており、矢作川とふれあう場・機会としての活用が期待される。</p> <p>(水辺整備)<br/>(大門地区)<br/>・整備されたオープンスペースが、様々なスポーツやレクリエーション、散策等に活用されている。<br/>・良好な景観や水辺に親しみやすい環境となり、川とのふれあいの場となっている。<br/>(白浜地区)<br/>・自然豊かな矢作川の河川空間の整備と豊田市が進めるまちづくりとが連携することにより、良好な空間形成が図られ、まちの活性化が期待される。<br/>・散策路や河川敷、ゆるやかな水辺が整備されることにより、安心して川に近づけ、散策や休息の場、環境学習イベントの場などとしても活用が期待される。</p> | <p>【内訳】<br/>自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:47億円<br/>親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益:110億円</p> <p>【主な根拠】<br/>(自然再生)<br/>(矢作川河口部)<br/>支払い意志額:291円/世帯/月<br/>受益世帯数:58,668世帯</p> <p>(水辺整備)<br/>(大門地区)<br/>支払い意志額:223円/世帯/月<br/>受益世帯数:87,702世帯</p> <p>(白浜地区)<br/>支払い意志額:213円/世帯/月<br/>受益世帯数:77,440世帯</p> | <p>【内訳】<br/>(自然再生)<br/>建設費 17億円<br/>維持管理費 0.64億円</p> <p>(水辺整備)<br/>建設費 22億円<br/>維持管理費 3.1億円</p> | <p>・総事業費が約26億円から約35億円に増加し、事業期間を平成32年度完了予定から平成37年度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<br/>・沿川市町村人口は約120万人であり、増加傾向である。<br/>・近年の河川利用者は年間90万人程度である。<br/>・近年(平成26年以降)の川と海のクリーン大作戦への参加者は5,000人を上回り、地域住民の河川環境に対する高い関心が伺える。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>(自然再生)<br/>(矢作川河口部)<br/>・平成29年度末事業費ベースで約34%である。<br/>・「矢作川自然再生検討会」で学識者、有識者からの意見を踏まえて進めるとともに、地域住民との協働によるヨシ植えを実施しており、地域と連携して進めている。また、「三河湾流域圏再生行動計画」にも三河湾の水質改善への施策事業の一つとして位置づけられ、地域と共に事業に取り組んでいる。<br/>(水辺整備)<br/>(大門地区)<br/>・平成29年度末事業費ベースで約88%である。<br/>・「大門河川緑地基本計画」に基づき岡崎市により、公園内园路等の整備を進めている。<br/>(白浜地区)<br/>・平成30年度着手予定。<br/>・「矢作川河川環境活性化プラン」に基づき、まちと水辺が一体となった魅力ある空間づくりの検討を進めている。また、矢作川利用調整協議会等を開催し、地域の意見を取り入れながら、活用の提案・検討を進めている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・自然再生は、干潟再生の養浜材料として他事業で発生する掘削土を利用することでコスト縮減を実施している。<br/>・水辺整備は、地元団体と連携した地域協働による樹木伐採・維持管理を実施している。</p> | 継続  | 水管理・国土保全<br>局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析  |     |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針                                    | 担当課<br>(担当課長<br>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                           |   |   |   |                    |     |
| 淀川総合水系環境<br>整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 407          | 3,436   | 422 | 【内訳】<br>建設費 406億円<br>維持管理費 16億円 | 8.1   | 継続  | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |                    |     |
|                             |      |              | <p>【内訳】<br/>水環境改善の効果による便益361億円<br/>自然再生の効果による便益 2,700億円<br/>水辺整備の効果による便益:376億円<br/>＜主要な根拠＞<br/>〔水環境整備〕<br/>〔天野川浄化〕<br/>代替財の下水二次処理施設建設費:145億円、維持管理費2.6億円/年<br/>〔寝屋川浄化〕<br/>代替財の操作員常駐に係る費用0.55億円/年<br/>(自然再生)<br/>【魚のぼりやすい川づくり】<br/>支払意思額279円/月・世帯 受益世帯数:1,087,584世帯<br/>〔淀川ワンド再生〕<br/>〔淀川ワンド再生〕<br/>支払意思額:248円/月・世帯 受益世帯数:534,835世帯<br/>(汽水域干潟整備)<br/>支払意思額:333円/月・世帯 受益世帯数:243,799世帯<br/>(木津川たまり再生)<br/>支払意思額:262円/月・世帯 受益世帯数:98,100世帯<br/>【鶴殿ヨシ原保全】<br/>支払意思額:323円/月・世帯 受益世帯数:197,813世帯<br/>【野洲川自然再生】<br/>支払意思額:279円/月・世帯 受益世帯数:87,372世帯<br/>【猪名川自然再生】<br/>支払意思額:661円/月・世帯 受益世帯数:635,037世帯<br/>(水辺整備)<br/>【東高瀬川環境整備】<br/>支払意思額:251円/月・世帯 受益世帯数:21,968世帯<br/>〔木津川水辺プラザ〕<br/>支払意思額:231円/月・世帯 受益世帯数:155,404世帯<br/>〔伏見かわまちづくり〕<br/>支払意思額:239円/月・世帯 受益世帯数:123,941世帯<br/>〔瀬田川かわまちづくり〕<br/>支払意思額:230円/月・世帯 受益世帯数:70,422世帯<br/>〔三本松地区水辺の美枝〕<br/>支払意思額:161円/月・世帯 受益世帯数:3,256世帯<br/>〔笠置地区水辺の美枝〕<br/>支払意思額:150円/月・世帯 受益世帯数:12,884世帯<br/>〔南山城村地区かわまちづくり〕<br/>支払意思額:180円/月・世帯 受益世帯数:2,822世帯<br/>【野洲川中州地区かわまちづくり】<br/>支払意思額:346円/月・世帯 受益世帯数:44,295世帯</p> |     |                                 | <p>①自然再生<br/>(魚がのぼりやすい川づくり) 回遊魚は淀川大堰の改善により上流に移動しやすくなり、更に海から遡上してきた回遊魚や淡水魚が桂川や支川の芥川へ遡上しやすくなり、生物の生息・生育・繁殖環境の確保が図られる。<br/>(淀川ワンド再生) タナゴ類の在来種は、ワンドの整備と支援活動による外来魚駆除等により増加。岸地区では二枚貝が増加しているため、今後タナゴ類の産卵環境が整い、個体数の増加が期待できる。平成29年には、平成6年調査開始以降最多となる8,888個体のイタセハバラの仔稚魚を確認。城北ワンドでの生息水域の拡大も確認した。<br/>(鶴殿ヨシ原保全) 淀川の上流部として、文化的にも重要なヨシ原が豊富。オオヨシキリやツクシメのぐら等の生物多様性を確保。ヒチリキ(雑草)やよしの材料となる良質なヨシが育つ。<br/>(野洲川自然再生) ヨシ原で形成される水陸移行帯を再生することで、魚類等の生息・生育・繁殖環境が改善されつつある。漁協への聞き取り調査によると、落着工魚道設置後に自然遡上のアユが多くなり、新魚道をアユが遡上に遡上している。<br/>(猪名川自然再生) レキ河原および水陸移行帯の再生を行った北伊丹地区では、現在もレキ河原を維持するとともに、外来種の抑制とオギ等在来種の再生を実現。魚道を整備した井堰において、整備後にアユや様々な魚類の遡上を確認。<br/>②水辺整備<br/>(瀬田川かわまちづくり) 瀬田の唐櫃から瀬田川洗堰間を含む水辺を塗切れることな移動でき、河川利用者が水辺を安全・快適に移動が可能になった(年間約50万人の利用者)。併せて水際までの効率的で確実な河川施設の巡視・点検が可能。南郷ほたる橋開通後に実施した「瀬田川ぐるりさんぽ道ウォークラリー」に322名が参加。瀬田川沿いの散策コースでぐるり〜と瀬田川なぞとウォーク」などのイベントが開催され、地域の活性化に貢献。<br/>(野洲川中洲地区かわまちづくり) 龍水護岸や管理用通路等の整備により、まちと水辺が一体となり、まちの活性化につながる。整備箇所は、「野洲川冒険いかだり大会」のゴール地点として活用(参加者数約400人)。</p> | <p>①事業を巡る社会情勢等の変化<br/>自然再生<br/>(魚がのぼりやすい川づくり) 桂川や支川の鴨川等で関係機関や地元漁協等による「魚のぼりやすい川づくり」が実施されている。平成29年度に大規模な改修が完了し、平成30年度には関係機関との連携が強化されている。<br/>(淀川ワンド再生) 平成28年度にイタセハバラの野生復帰に対して支援(外来種駆除、啓発活動)を行うことを目的とした、『淀川水系イタセハバラ健全化ネットワーク』を設立。平成29年度に城北ワンドへのイタセハバラ再導入及び淡水魚シンポジウム淀川大会が実施されるなど地域におけるイタセハバラへの関心が高まっている。<br/>(鶴殿ヨシ原保全) 市民団体(鶴殿倶楽部)や地域住民によりヨシ原復元プロジェクトが継続的に実施されている。平成元年4月に大規模な復元。平成16年度に関西自然館に親と高層100選に選定されるなど地域の関心は高い。<br/>(野洲川自然再生) 漁業、地域の自治体や学校、NPO、学識者等からなる野洲川河口ヨシ原再生協議会を継続して開催。中学校、大学、行政が協働してモニタリング調査を継続的に実施するなど地域の関心が高まっている。<br/>(猪名川自然再生) 猪名川の外来植物対策への住民等の参加が年々増加しており、地域での外来植物に対する関心が高まっている。<br/>水辺整備<br/>(瀬田川かわまちづくり) 水辺の整備に係る事業箇所を含む関係市(大津市)において、世帯数に大きな変化はなく、社会情勢等について大きな変化はない。<br/>(野洲川中洲地区かわまちづくり) 平成28年度3月に守山市が策定した「守山まるごと活性化プラン」のもと、中洲学区では「野洲川河川敷・秋流水再生プロジェクト」推進会議において整備箇所の手配・活用について協議を継続している。整備箇所が「水公園「あめんぼ」と命名され、中洲学区を中心に管理・活用を開始しており地域の関心は高い。<br/>②等価の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>全体事業費約407億円に対し約49%の進捗。<br/>〔継続箇所〕<br/>自然再生<br/>・淀川では、これまで淀川大堰と桂川等の魚道改善箇所、唐櫃地区等のワンド再生1箇所、鶴殿地区の高水敷下下178.4ha等を整備。今後、1454ha(魚がのぼりやすい川づくりは平成32年度)の完了を目指して整備を推進。<br/>・野洲川では、これまで魚道整備1箇所、河口部のヨシ原再生2箇所を整備。今後、河口部のヨシ原改良について33年度の完了を目指して整備を推進。<br/>・猪名川では、これまで魚道整備箇所、レキ河原および水陸移行帯の再生3箇所を整備。今後、レキ河原および水陸移行帯の再生について33年度の完了を目指して整備を推進。<br/>水辺整備<br/>・野洲川では、1地区について34年度の完了を目指してかわまちづくりの整備を推進。<br/>〔完了箇所〕<br/>水環境整備<br/>・淀川では、支川(天野川、寝屋川)の水質改善として河川浄化施設等の整備2箇所を実施し、H22年度完了。<br/>水辺整備<br/>・宇治川(東高瀬川含む)では、かわまちづくりを2地区について実施し、H20年度完了。<br/>・木津川(宇治川含む)では、かわまちづくりを4地区について実施し、H21年度完了。<br/>・瀬田川では、かわまちづくりを1地区について実施し、H29年度完了。<br/>今後も目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(アウトプット)を考慮し適切なモニタリングを実施し、順応的・機動的に整備を進めていく。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性<br/>・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p> |   |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |          |                      |   |      |   |     |
| 大和川総合水系環<br>境整備事業<br>近畿地方整備局 | その他  | 211          | 2,317          | 441 | 441      | 5.3                  | <p>①水環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境協議会など流域一体となって取り組んだ結果、河川浄化施設や下水道整備などが進み、大和川本川では、平成20年以降継続して、BODが環境基準(C類型5mg/L)以下を維持している。</li> <li>・平成16年には、神輿を担いで大和川を渡る住吉大社の「神輿渡御祭(みこしとぎよざい)」が40年ぶりに復活し、環境教育の場としても活用されている。また、平成17年以降、天然アユの遡上も毎年確認されている。</li> <li>・平成29年7月には、大和川の水质改善の目標像実現に向けた行動計画として、「大和川水環境改善計画 現状と今後の取り組みについて(案)」をとりまとめ、水環境協議会において今後の取り組み内容の確認を行った。</li> <li>②自然再生 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年柏原堰堤右岸に魚道を設置後、魚類の確認種数が3種、甲殻類が4種増加。</li> <li>・水環境の保全再生後、魚類の個体数が約2倍に増加になった。</li> </ul> </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>・本事業は、昭和57年度に着手し、平成40年度に事業が完成する予定である。</li> <li>【継続箇所】(自然再生) <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで魚道2箇所、瀬・淵の再生7箇所、水環境の保全・再生5.3kmを整備。今後、H40年度の完了を目指し、魚道5箇所、瀬・淵の再生10箇所、水環境の保全・再生5.1kmの整備を推進。</li> <li>・目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮し適切にモニタリングを実施し、順応的・段階的に整備を進めていく。</li> </ul> </li> <li>【完了箇所】(水環境整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>・水質浄化施設の整備 19箇所、水環境協議会資料作成、水環境改善計画のモニタリングを実施し、H29年度完了。</li> <li>(水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺の楽校、かわまちづくりについて3地区の整備を、H25年度までに完了。</li> </ul> </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>・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</li> </ul> </li></ul> | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |
| 紀の川総合水系環<br>境整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 102          | 524            | 232 | 232      | 2.3                  | <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回再評価時点(H26年11月)から大きな変化なし。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <li>・全体事業費約102億円に対し約78%の進捗</li> <li>【継続箇所】水環境整備(内川浄化)</li> <li>・平成35年度の完了見込み。</li> <li>【完了箇所】水辺整備(歴史街道のまち橋本かわづくり)</li> <li>・平成23年度に整備を完了した。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</li> <li>・現計画ルートの代替案である既設農業用水路を活用した導水実施に向け、引き続き関係機関と合意形成を図る。</li> </ul> <p>・有本川は平成12年度の導水開始以降、水质が改善(水質環境基準値BOD5mg/Lの達成)、悪臭が改善。</p>   | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |  |   |      |   |     |
| 新宮川総合水系環<br>境整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 37           | 110            | 82 | 1.3      | ・護岸整備による治水上の安全<br>性の向上。<br>・川舟下りの寄港地等としての水<br>辺の利活用による熊野川周辺の<br>地域活性化。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連事業との調整により、事業期間を平成31年度完<br/>了予定から平成34年度完了予定に延長することから再<br/>評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会情勢等の変化</li> <li>・地元情勢等に変化がない。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <li>・全体事業費約37億円に対し100%進捗。</li> </ul> <b>【継続箇所】</b><br>水辺整備<br>(池田港地区かわまちづくり)<br>・仮橋は河川激甚災害対策特別緊急事業による河<br>道掘削が完了する平成29年度に撤去する予定。<br>・今後は、水辺利用など事業効果の発現状況を確認<br>するため、モニタリングを実施し、平成34年度事業完了<br>予定。<br><b>【完了箇所】</b><br>水環境整備<br>(市田川浄化事業)<br>・水質改善のため、市田川の浸没及び浮島川への導水<br>路等を整備し、平成19年度完了。<br>水辺整備<br>(新宮川水辺プラザ)<br>・水際の文化資源保全のため、低水護岸を整備し、<br>平成13年度完了。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性<br>・平成26年度に整備済みであるため、コスト縮減や代<br>替案立案等の可能性の視点は不要。   | 継続   | 水管理・国土<br>保全局河川<br>環境課<br>(課長 森川<br>幹夫) |     |
| 千代川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 5.4          | 57             | 39 | 1.5      | <b>【水環境】</b><br>・袋川下流域の水質改善を実施し、水質や<br>景観が改善することで、散策や散歩など、<br>親水性の向上が見込まれる。また、藻類の<br>異常増殖の減少、魚類の生息環境の向<br>上が見込まれる。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</li> <li>・千代川沿川の鳥取市・八頭町の人口、世帯数につい<br/>           て、大きな変化はみられない。</li> <li>・千代川の水質については、鳥取市街地を流れる袋川<br/>           下流域では水質が悪く、景観や河川の利用に対しても<br/>           課題が発生しており、水質改善の必要性が高まっている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</li> <li>・浜坂箇所水辺整備については平成26年に完了し、地<br/>           域住民により浜坂遊水池の水辺空間の利用が図られ<br/>           ている。</li> <li>・袋川箇所水環境整備については、分流堰(可動堰)<br/>           の樋門を整備し、袋川への浄化用水の管理をより容易<br/>           にした。</li> <li>・水環境については、鳥取県及び鳥取市と連携を図り<br/>           ながら実施することとしており、地域住民の要望もあり、<br/>           今後事業進捗する上で支障はない。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</li> <li>・水環境については、植生浄化施設の除草作業や清<br/>           掃などについて、鳥取県等関係機関、地域住民等と協<br/>           力体制を確立することで、コスト縮減を図る。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫)    |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |          |  |  |      |                                      |     |
| 日野川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 2.3          | 7.7            | 1.9 | 4.1      | <p>・水辺整備として、高水敷整正、ワンド、坂路等を整備し、水辺に近づきやすくなり、子どもの環境学習の場として利用できるようになり、河川利用の促進が図れる。</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・日野川沿川の米子市・南部町・伯耆町・江府町・日野町・日南町・大山町・日吉津村の人口・世帯数に大きな変化はみられない。<br/>・日野川の河川敷は、公園、各種スポーツやイベント、子どもの環境学習の場として親しまれており、誰もが安全に利用出来る施設や空間整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・事業実施に向けて地元自治体等関係者と調整を図っている。</p> <p>【福市箇所水辺整備】<br/>・地域住民等も事業計画を議論するための協議会等の設立に向け、協力的であり、法勝寺川を中心に環境美化活動を実施しているなど、今後、円滑な事業の進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・水辺整備にあたっては、近隣の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の縮減を図る。また、維持管理について地域住民等との協力体制を構築し、コスト縮減に努める。</p>   | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |
| 芦田川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | その他  | 34           | 220            | 48  | 4.6      | <p>【水環境】<br/>《芦田川下流水環境整備(芦田川下流部植生浄化)》<br/>・ヨシや水草等の生育する植生河岸帯を整備し、動植物の生息・生育・繁殖の場を創出するとともに、汚濁沈殿や窒素・リンの吸収による負荷削減等、自然浄化機能を向上させ、芦田川下流域の水質改善を図る。<br/>・芦田川下流水環境整備(瀬戸川合流部植生浄化)は平成23年度に整備が完了し、水質の浄化効果が得られている。</p> <p>【自然再生】<br/>《芦田川自然再生(芦田川中上流部)》<br/>・落差が大きい堰など、回遊魚が上下流に移動しやすくなるよう、魚道の整備を行う。<br/>・芦田川河口堰では、平成12年度に魚道の設置が完了し、ウナギ、アユなどの回遊魚や、モクスガ二などの回遊性動物が移動(遡上)している。</p> <p>【新市箇所水辺整備】<br/>《新市箇所水辺整備》<br/>・水辺に近づきやすく、安全に水辺が利用できるよう、親水護岸や坂路等の水辺整備を行う。<br/>《千代田箇所水辺整備》<br/>・高水敷や水辺に近づきやすく、安全に利用できるよう、河川管理用通路や親水護岸等の水辺整備を行う。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・芦田川沿川の福山市、府中市の人口・世帯数について、大きな変化はみられない。<br/>・福山市の競馬場跡地に総合体育館の建替え計画があり、「かわ」と「まち」が一体となった賑わいのある水辺環境を創出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<br/>・水環境整備事業は、瀬戸川合流部、芦田川下流部で芦田川下流水環境整備を実施しており、うち瀬戸川合流部と芦田川下流部(草戸地区)の一部で事業が完了している。八田原ダム曝気循環施設は、平成23年度に事業が完了している。<br/>・自然再生事業は、芦田川河口堰、芦田川中上流部で魚道整備を実施しており、うち芦田川河口堰が平成12年度に事業が完了している。<br/>・水辺整備事業は、新市箇所、千代田箇所等計画しており、うち千代田箇所(追加整備箇所)では、平成28年11月に「あしだかわ利用推進委員会」(事務局:福山市)が設置され、「千代田地区かわまちづくり計画」による整備を検討している。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・別事業による河道の掘削土を盛土等へ流用することによりコストの縮減を図る。<br/>・整備後の除草作業、清掃及びヨシの刈り取りなどは、地元住民等と協力体制を確立することによりコストの縮減を図る。</p> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |   |   |      |                                      |     |
| 太田川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 10           | 148            | 11 | 14.1     | <p>(水辺整備)<br/>《市内派川水辺整備》<br/>・当該箇所は、「水の都ひろしま」の中心部として地域住民が愛着を感じ、また世界各地より多くの人が訪れており、河川利用の向上のほか安全で安心な水辺利用が実現できる。</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・事業箇所周辺の人口、世帯数について、近年大きな変化はみられない。<br/>・水辺は、場所によって有機泥が堆積し、また水辺の利用希望に対して十分な経路が整備されていないことから、水辺利用が安全、安心に行えるよう、河川管理用通路の整備や底質改善が期待されている。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・太田川では、安全に河川利用を行うための水辺整備事業を3地区で実施しており、うち2地区(上殿地区・西原地区)では事業が完了している。<br/>・市内派川5箇所は、広島市が作成し、国が登録した「太田川市内派川かわまちづくり計画」(平成24年2月変更登録)に位置づけられており、残りの3箇所(底質改善1箇所、水辺環境整備2箇所)については、広島市と事業実施に向けて調整を行っているところであり、今後、事業を実施予定。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・水辺整備にあたっては、近隣の別事業で発生する土砂を盛土等へ流用することによりコストの縮減を図る。<br/>・除草作業や清掃などについて地元と協力体制を確立することで、コストの縮減を図る。</p>   | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |
| 小瀬川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 14           | 36             | 20 | 1.8      | <p>【水辺整備】<br/>《大竹・和木箇所水辺整備》<br/>・交通量が多い堤防天端ではなく、水辺に整備する河川管理用通路を利用することにより、安全に河川沿いを移動でき、ウォーキングコースの周回利用が可能となる。<br/>《小瀬箇所水辺整備》<br/>・雑草や雑木が繁茂している水辺を整備することによって、快適で安全な水辺利用が可能となる。</p> <p>【内訳】<br/>建設費 20億円<br/>維持管理費 0.07億円</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・小瀬川沿川の太田市・岩国市・和木町について、人口、世帯数に大きな変化はみられない。<br/>・小瀬川は、広島県、山口県の県境を流れることから、左右岸で異なる文化が形成されていたが、商業施設等が共有され、地域の結びつきが強くなっている。<br/>また、河口部の汽水域や干潟では、ハゼ釣りや潮干狩りが行われ、市街地の貴重な水辺空間の利用のニーズが高まっている。<br/>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・小瀬川では、安全に河川利用を行うための水辺整備事業を大竹・和木箇所地区で実施中であり、小瀬箇所では計画中である。<br/>《大竹・和木箇所水辺整備》<br/>・大竹・和木箇所の3地区は、市町のまちづくり計画を踏まえ、「大竹・和木かわまちづくり計画」が策定・登録(平成25年11月)されており、実施中の大竹箇所(本町地区)・和木箇所については、事業進捗中であり、今後、事業を進捗する上で支障がない。<br/>《小瀬箇所水辺整備》<br/>・小瀬箇所は、水辺整備に対する地域の要望が強く、事業実施に向けて地域の意見を取り入れながら調整を行っているところであり、今後、事業を進捗する上で支障がない。<br/>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・水辺整備にあたっては、近隣の別事業で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコストの縮減を図る。<br/>・清掃などの日常管理について地元と協力体制を確立することで、コストの縮減を図る。</p> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |   |   |      |                              |     |
| 佐波川総合水系環<br>境整備事業<br>中国地方整備局 | その他  | 15           | 70             | 25 | 2.8      | <p>【水辺整備】<br/>《新橋箇所水辺整備》<br/>・地域住民や子どもたちが安全に水辺に親しめる場や河川環境の保全等を学習できる場を創出する。<br/>・河川管理用通路の整備により散策やジョギング等で利用できるようになり、高水敷の整備によりイベントやスポーツ等の利用ができる。また、親水護岸や水辺の整備により、子どもたちが安全に環境学習や川遊び等をしやすくなる。<br/>《堀箇所水辺整備》<br/>・地域住民や子どもたちが安全に水辺に近づき、河川環境の保全等を学習する場を創出する。<br/>・整備により安全に水辺に近づけるようになり、地域住民や子どもたちが環境学習や川遊び等で安全に利用できるようになる。</p> <p>【自然再生】《佐波川自然再生(魚類等の遡上環境の改善)》<br/>・河道との段差が大きい堰などに回遊魚が移動しやすい整備を行う。<br/>・整備によりアユやハゼ科の魚類等の移動が可能となり生体系の保全が図られる。</p> | <p>・総事業費が約13億円から約15億円に増加し、事業期間を平成37年度完了予定から平成41年度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<br/>・佐波川流域の山口市、防府市、周南市の人口及び世帯数は大きな変化がない。<br/>・平成25年度より新橋箇所(防府市)において進めている水辺整備が地元住民を中心に好評を得ており、整備区間の追加による事業計画を変更する必要が生じた。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・新橋箇所では当初計画箇所が概ね完了し、地域住民により河川敷や河川管理用通路等の利用が図られている。<br/>・水環境整備においては、島地川ダムの貯水池水質保全が完了している。</p> <p>【水辺整備】<br/>・新橋箇所水辺整備は、「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。また、堀箇所水辺整備は、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て事業を実施する予定である。また、水辺整備の要望は強く、今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>【自然再生】<br/>・地域住民等から魚類等が遡上する環境整備の意見があり、今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>【水辺整備】<br/>・河道の掘削土を盛土へ流用する等工事費の縮減を行う。また、維持管理について地域住民との協力体制を構築し、コスト縮減に努める。<br/>【自然再生】<br/>・河道掘削により発生する土石により、安価で効果的な魚道改善手法の活用や既設魚道の構造を極力利用する等により工事費の縮減に努める。</p> | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                         | 担当課<br>(担当課長<br>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    |   |   |   |                              |                    |     |
| 那賀川総合水環境整備事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 8.3          | 47             | 18  | 2.7      | <p>【水辺整備】</p> <p>【桑野川かわまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>親水的な河川利用の活性化、活動の多様化、オープンスペースの増大により、来訪者が増加している。</li> <li>平時から清掃・維持活動を実施しており、桑野川に対する愛着や関心が深まっている。</li> </ul> <p>【那賀川かわまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ダム周辺の地域資源の活用や、利用者数の増加が期待されている。</li> <li>上下流を整備することで周遊性が高まり、那賀川流域全体の活性化が期待されている。</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>・桑野川では、コンクリート護岸や根固ブロックによる動物の生息・生育環境の懸念や河川景観の悪化要因となっており、地域住民により「魅力ある水辺空間の再生」が望まれている。</li> <li>・長安ロダムがある那賀川上流域は、ダム湖を始め、豊かな自然環境があるが、オープンスペースが少なく河川利用が乏しい状況にある。</li> <li>・長安ロダム周辺を「長安ロレイクパーク」とし、改造記念広場、長安ロダム公園、古屋谷川親水公園の拠点整備をすることにより、那賀川水系河川整備計画にも定められた「豊かな自然を生かし、より広く自然志向のレクリエーションに活用されるかわづり」が期待されている。また、これまでの下流域の整備に続き、上流域を整備することで、流域の周遊性が高まり、那賀川水源地域にジャンのコンセプトである上下流連携した「那賀川流域ではくむ地域づくり」を目指している。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・桑野川かわまちづくりは、国が主体で行った水辺整備事業は平成18年に事業が実施され、平成24年に事業が完了した。</li> <li>・那賀川かわまちづくりは、平成29年度に、那賀町が「かわまちづくり計画申請書」を提出予定。</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>・長安ロダム周辺には拠点となるスペースが少ないが、他事業で整備した用地を活用することにより、コスト縮減を図った計画としている。</li> </ul>   | 継続  | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |                    |     |
| 吉野川総合水環境整備事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 93           | 731            | 194 | 3.8      | <p>【水環境整備】</p> <p>【早明浦ダム水環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム周辺の森林に広く植樹することにより、流域の水源涵養機能が向上する。</li> <li>・溪流工の整備により、整備前は流出していた堆積土砂を捕捉し、ダム湖への流出が抑制される。</li> </ul> <p>【水辺整備】</p> <p>【芝生地区かわまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島県では、「健康」と「防災」の両面から利用できる「リバーシブルな公園」を進めており、「西部健康防災公園」として関連づけられている。</li> <li>・「にし阿波・健康防災フェスタ」などのイベントが開催されている。</li> </ul> <p>【四国三郎の郷など周辺の整備箇所との連携により利用促進が見込まれる。】</p> <p>【三庄地区かわまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存に整備されている施設等を活かし、地域一帯が連携した空間利用により水辺利用の促進や観光客の集客に寄与している。</li> <li>・既存に整備された「ぶぶるパーク」の年間利用者数は増加傾向にあり、パークゴルフ場の増設希望などが利用者から挙げられており、整備後の利用が見込まれる。</li> </ul> <p>【早明浦ダム水辺整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム湖の周辺整備。ダム湖進入坂路の整備により、夏期を中心に自治体やNPOが企画するイベント、地元学校による総合学習の場としての利活用が増えている。</li> <li>・早明浦ダムの整備箇所では、地域が主催し、様々なイベントが実施され、行政、地域住民、観光客が参加している。</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>・吉野川中流域では、高水敷に竹林等、草本が生い茂り、散策路も整備されていないことから、“水面が見えない”、“安全に水辺に近づけない”等の問題が生じており、良好な水辺空間の整備が必要とされている。</li> <li>・ダム周辺では、地域活力の衰退が見られるとともに、近年の環境問題への関心の高まりによる環境保全に配慮した利水安全度向上の必要性から、水源域としての魅力ある生活基盤の創出および都市部への積極的な情報発信と交流事業の推進が重要な課題である。</li> <li>・ダム湖に漏水をもたらす山地崩壊等による土砂の流入抑制のため、ダム湖近傍で20%弱の面積を占めている荒廃地の緑化等により漏水長期化の低減が望まれている。</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>・芝生地区かわまちづくりは、平成22年度より事業を開始し、平成27年度に事業が完了した。</li> <li>・三庄地区かわまちづくりは、現在、国土交通省による高水敷整正及び管理用道路の整備と併せて、東みよし町において陸上競技場等の整備を行っており、平成30年度の完了を目指して進捗中。</li> <li>・早明浦ダム水辺整備は、周辺環境整備1地区と坂路工箇所を、平成35年度の完了を目指して進捗中。</li> <li>・早明浦ダム水環境整備は、対策工については完了済み。平成32年度までの水質状況のモニタリング調査を継続実施中。</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>・伐採した竹について、竹チップ、堆肥として活用することにより、コスト縮減を図る。</li> <li>・プレキャスト製品の活用等により、コスト縮減を図る。</li> <li>・新たな対策メニューの検討にあたっては、新技術の活用等によりコスト削減に留意。</li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |    |          |  |   |      |                                      |     |
| 仁淀川総合水系環<br>境整備事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 12           | 72             | 23 | 3.1      | (水環境整備)<br>・課題となっている白濁の解消が期待され<br>る。<br><br>(水辺整備)<br>・近傍で開催される各種イベントとの連携、<br>民間事業者との連携により利用者数の増<br>加が期待される。 | <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仁淀川の支川相生川の水質は劣悪で、その流入のため仁淀川合流点付近では、白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化しており、地域住民や漁協関係者から懸念等がある。</li> <li>・仁淀川下流域は、自然豊かで開放的な河川環境が形成されており、夏には水遊びやキャンプ等の利用者が多く、四国内外から集まる観水スポットとなっているが、その眺望は河道内樹木により遮られており、不法投棄なども発生している。また、来訪者の増加に伴う利用箇所の分散や、水難事故防止のために新たな水辺空間の整備が必要とされている。</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>・水環境整備は、平成18年度より着手し、平成22年度に完了した。また、平成23年度より水質状況のモニタリング調査を実施し、現在継続実施中。</li> <li>・水辺整備は、平成27年度より国土交通省による設計を行い、その後、樹木伐採や管理用道路の整備を行っている。併せて、日高村においては、平成29年度から各種施設の設計を行い、平成31年度に完了する予定。</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>・水質浄化手法について、機械的浄化手法から沈殿処理による浄化手法へ変更することにより、建設費と維持管理コストの縮減を図った。</li> <li>・脱水ケーキをベレット化し処分費を不要とすることで、維持管理コストの縮減を図った。</li> <li>・引き続き、地域住民や自治体等関係機関との連携・協働により、維持管理コストの縮減に努める。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全<br>局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |     |          |  |  |      |                              |     |
| 渡川総合水系環境<br>整備事業<br>四国地方整備局  | 再々評価 | 39           | 73             | 46  | 1.6      | <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アユの産卵場面積が拡大しているほか、水辺を生活場所とする鳥類も安定的に飛来してきている。</li> <li>・アユの瀬づくり箇所では、地域の憩いの空間並びに四万十市の重要な観光スポットとして認知され、葉の花まつりには約2万人が来場するなど観光振興に寄与している。</li> <li>・自然観察会やつるの里祭り等のイベントが地域主体で開催されているほか、環境学習の場として地元小学校の年間行事に位置付け活用されている。</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>・高度経済成長期以降における地域の開発並びに宅地化、市街化の進行により、かつてあった四万十川の良好な自然環境が失われつつある。</li> <li>・四万十川における貴重な水産資源でもあるアユ及びスズアオリは近年激減し、アカメなどの魚類の仔稚魚の生息場であるコアママも近年減少。</li> <li>・四万十川・中筋川流域には昭和47年から冬季にツル類の渡来・越冬の記録があるが、近年の宅地化、市街化の進行によってツル類が渡来・越冬できる湿地環境が減少。</li> <li>・現在も残る自然を保全し、良好な自然環境へと再生するとともに、人と自然とが共生できていた昭和40年代の四万十川の原風景の保全・再生を目指す。</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>・アユの産卵場となる早瀬の回復のため、段階的に砂洲の切り下げ等を行いつつ、砂洲及び河床形態の変化やアユの産卵状況等についてもモニタリングを実施。効果を検証しつつ、順応的に対策を進める。</li> <li>・湿地環境の再生・創出を行ったツルのねぐら、餌場について、効果検証を行うとともに、湿地環境の維持・保全に努める。</li> <li>・スズアオリ、コアママの生育場の回復のため、段階的に砂洲の切り下げ等を行いつつ、砂洲及び河床形態の変化やスズアオリ、コアママの生育状況等についてもモニタリングを実施。効果を検証しつつ順応的に対策を進める。</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>・動植物等のモニタリング調査を行い、状況に応じた順応的管理をベースに適切な手法を選択。</li> <li>・地域住民と協働連携して維持管理を実施し、コストを縮減。また、将来的なランニングコストの削減を目指した最適な掘削方法・範囲を検討。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |
| 筑後川総合水系環<br>境整備事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 56           | 319            | 108 | 3.0      | <p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境整備事業により、荒地において植栽工を行った結果、貯水池周辺で良好な樹林帯が形成された。また、松原ダム貯水池では、水質浄化施設の運用後、アオコの発生日数も軽減し、良好な環境となっている。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺整備事業は、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能と、日常的な散策やボート大会、環境学習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。</li> <li>・現在整備を進めている久留米市街部地区についても同様の効果が期待できる。</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>・久留米市街部地区はリバーサイドパーク基本計画区域となっているものの、高水敷は雑草が繁茂しており、水辺へのアクセスが困難な状況であり、対岸では河川公園の整備などが進む等、市民から安全に河川空間を利用できるよう整備を望まれている。</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>・水環境整備は松原・下釜ダム地区で整備を実施しており、平成25年度に事業が完了している。</li> <li>・水辺整備は城島地区ほか3箇所整備を実施しており、平成22年度までに3箇所が完了している。久留米市街部地区では、平成26年8月より地元住民、地元自治体等で構成する「筑後川(宮ノ陣校区)かわまちづくり協議会」が開催されるなど、地域の協力体制が整備されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。</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>・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縮減の可能性を探りながら、事業を進めている。</li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |    |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |   |   |      |                                      |     |
| 松浦川総合水系環<br>境整備事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 17           | 76             | 26 | 2.9      | <p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生事業により、高水敷の切り下げ、管理用通路を設置した結果、氾濫原としての機能を持つ湿地が再生し、コイ、フナ、ドジョウなどの在来種が整備後に安定して確認され、生物の生息・生育環境が創出されている。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。</li> <li>・(水辺整備)</li> <li>・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習や花火大会のイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。</li> <li>・現在整備を進めている河口部地区についても同様の効果が期待できる。</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>・河口部地区は、周辺住民や観光客にゆとりと潤いを与えることを目的とした「松浦河畔緑地」や既に整備が完了している和多田地区の観水施設に隣接している。</li> <li>・同地区は多くの家族連れや観光客が訪れる場所であるが、川沿いに家屋などが立ち並び、川沿いの通路もなく、水辺に近づきにくい状況となっており、地域や増成会などから河川利用時の利便性や水辺に近づく際の安全性を確保するための整備が望まれている。</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>・自然再生はアザメの瀬地区で整備を実施しており、平成22年度に事業が完了している。</li> <li>・水辺整備は和多田地区ほか4箇所で開催されており、平成27年度までに4箇所が完了している。河口部地区では、平成28年度に設立された「松浦川河口部水辺整備検討会」において、整備内容や維持管理の役割分担等について議論していく予定であり、これらも地域の協力体制のもと計画を創り上げていくこととなり、今後も順調な事業進捗が見込まれる。</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>・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縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |
| 本明川総合水系環<br>境整備事業<br>九州地方整備局 | その他  | 15           | 34             | 21 | 1.6      | <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、夏祭りやウオーキング大会、地元小学校の駅伝大会など地域の各種イベントのほか、日常の散歩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。</li> <li>・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。</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>・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歩行者ネットワークの確保などを掲げた「諫早駅周辺整備基本構想」や「諫早駅周辺整備計画」を策定し再整備、中心市街地活性化を進めている。</li> <li>・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。</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>・水辺整備は仲沖・新地地区ほか1箇所で開催されており、平成22年度までに1箇所が完了している。天満・永昌地区では地域住民や学識者、諫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。</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>・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縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</li> </ul>   | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |
| 緑川総合水系環<br>境整備事業<br>九州地方整備局  | 再々評価 | 15           | 105            | 21 | 5.1      | <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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、地域イベントや環境学習、カヌー、水遊び、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。</li> <li>・現在整備を進めている甲佐地区についても同様の効果が期待できる。</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>・甲佐地区に隣接するグラウンドゴルフ場の利用は多いが、様々な利用ができる憩いの場が求められている。</li> <li>・同地区は、グラウンドゴルフ場や周辺からの緑川へのアクセス、地面の凹凸や水たまりなどの河川利用時の利便性や安全性が十分に確保されていない状況であり、アクセシビリティ、高水敷の有効活用、安全性等の確保が望まれている。</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>・水辺整備は高田地区ほか3箇所で開催されており、平成26年度までに3箇所が完了している。甲佐地区では、平成26年7月より地域関係者(地元代表、学校関係、関係団体等)や地元自治体(上益城郡甲佐町)、河川管理者(国土交通省)が参加する「甲佐地区かわまちづくり協議会」を開催される等、地域の協力体制が確立されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。</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>・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縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保<br>全局河川環境課<br>(課長 森川 幹<br>夫) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(担当課長<br>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                        |
| 肝属川総合水系環<br>境整備事業<br>九州地方整備局 | その他  | 7.6          | 55             | 【内訳】<br>水環境改善効果による便益:25億円<br>水辺整備の効果による便益:30億円<br>【主な根拠】<br>(水環境整備)<br>・肝属川上流地区<br>支払い意志額:226円/世帯/月<br>受益世帯数:35,820世帯<br>(水辺整備)<br>・吾平地区<br>支払い意志額:313円/世帯/月<br>受益世帯数:43,107世帯 | 12       | 【内訳】<br>(水環境整備)<br>建設費 8.7億円<br>維持管理費 2.2億円<br>(水辺整備)<br>建設費 1.2億円<br>維持管理費 0.20億円 | 4.5   | (水環境整備)<br>・水環境整備事業により、簡易な浄化施設、曝気装置付浄化施設の設置を行った結果、水質の改善が図られ、関係機関と連携・協働した水環境の改善に寄与している。<br>(水辺整備)<br>・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、地域交流の促進や地域活性化が期待できる。 | ①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・吾平地区では、始良川沿いにサイクリングロードや桜並木が整備されており、水辺ではカヌーや夏祭り、子どもたちの環境学習が行われるなど、地域内外の人々が楽しめるまちの魅力が集中している。しかし、高いコンクリート護岸が連続し水辺へのアプローチができない、植生が繁茂し近づきにくいなど、安全に利用がしにくい状況になっている。<br>・水辺整備(吾平地区)の追加に伴い、総事業費が6.2億円から7.6億円に変更となっている。<br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・水環境整備は肝属川上流地区で整備を実施しており、平成24年度に事業が完了している。<br>・水辺整備は吾平地区で、引き続き「あいら川かわまちづくり推進協議会」を継続的に開催し、整備や維持管理等の役割分担等について活発な議論を行う予定であり、順調な事業進捗が見込まれる。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br>・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縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 | 継続  | 水管理・国土保全局河川環境課<br>(課長 森川 幹夫) |

※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: 現在、「球磨川治水対策協議会」において、球磨川として中期的に必要な治水安全度を確保するための治水対策の手法について検討を実施しているところであり、整備目標に対する総事業費の確定や費用対効果分析を行うことが困難である。参考として、前回評価での参考値を再掲する。(全体事業費=約620~820億円、B/C=5.9~7.7)

【ダム事業】

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業等（平成29年8月もしくは12月に評価結果を公表済の事業を再掲）  
 （直轄事業等）

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |               |                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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         |                                   |                      |   |      |                              |     |
| 幾春別川総合開発事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 922          | 1,540<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1146億円<br>流水の正常な機能の維持に関する便益:381億円<br>残存価値:13億円<br><br>【主な根拠】<br>洪水調節に係る便益:<br>年平均浸水軽減戸数:123戸<br>年平均浸水軽減面積:100ha<br><br>流水の正常な機能の維持に関する便益:<br>流水の正常な機能の維持に関して新桂沢ダムと同じ<br>機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計<br>上 | 1,157<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 1,078億円<br>維持管理費 79億円 | 1.3<br>(※1)          | ・河川整備計画規模の洪水が発生した<br>場合、幾春別川流域では、最大孤立<br>者数(避難率0%)は約3,970人と想定さ<br>れるが、事業実施により約50人に軽減<br>される。<br>また、防災拠点施設(警察・消防・役所<br>等)が浸水し、機能低下することによ<br>り、影響を受ける管轄区域内人口は、<br>事業実施により約1.0万人と想定され<br>るが、事業実施により解消される。<br><br>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・平成22年から平成27年にかけて氾濫の恐れのある区域を含む市町村人口<br>は、ほぼ横ばいであり、世帯数はやや増加しているものの、大きな変化はな<br>い。<br>・水道用水・工業用水・発電に関して、平成25年11月に「新桂沢ダム及び三笠<br>ほんべつ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<br>参画内容について変更がない旨確認しており、それ以降も変更の申出はな<br>い。<br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・現在、新桂沢ダム本体工事、付替道路工事等を実施している。<br>・平成29年度から新桂沢ダム堤体コンクリート打設に着手、付替道路工事等を<br>継続し、引き続き、新桂沢ダム本体工事等の進捗を回り、平成32年度完成に<br>向けて事業を進める。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br>・学識経験者等の委員会で作成する、「札幌開発建設部ダム事業費等監理委<br>員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト縮減策などについて意見を<br>頂いている。<br>・既設貯水位計を撤去せず、新ダムの貯水位計として活用することによりコスト<br>を縮減している。<br>・平成22年度から平成24年度に実施した幾春別川総合開発事業の検証に係<br>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<br>目」に基づき、現計画案(幾春別川総合開発事業)と現計画案以外の代替案を<br>複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案(幾春別川総合開発<br>事業)と評価している。 | 継続   | 水管理・国土保全局治水<br>課<br>(課長 小平卓) |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                     | 担当課<br>(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<br>北海道開発局 | その他  | 591          | 1,737          | 865 | 2.0      | <p>・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。</p> <p>・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、電力停止による影響人口は約7,200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。</p> | <p>・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。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・氾濫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28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。<br/>・水道用水・発電に関して、平成29年10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、事業への参画内容について変更がない旨確認しており、それ以降も変更の申出はない。<br/>・社会経済的要因、現地条件の変化に係る要因等により、事業費の増額が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・現在、本体工事等を実施している。<br/>・ダム本体打設については、平成29年11月中旬に完了している。<br/>・引き続き、本体工事、管理棟、電気通信設備等の進捗を回り、平成30年度完成に向けて事業を進める。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・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意見を頂いている。<br/>・網場の設置位置について再検討し、洪水調節に影響のない範囲で、下流側に変更することにより、工用道路の延長を短くすることが可能となり、トータルコストを縮減する。<br/>・平成22年度から平成24年度まで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した。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。<br/>・今回のサンルダム基本計画の総事業費の変更においても、洪水調節、新規利水及び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」及び「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い。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平卓) |                |     |

【内訳】  
被害防止便益:1,260億円  
流水の正常な機能の維持に関する便益:  
450億円  
残存価値:26億円

【主な根拠】  
洪水調節に係る便益:  
年平均浸水軽減戸数:78戸  
年平均浸水軽減面積:47ha  
流水の正常な機能の維持に関する便益:  
流水の正常な機能の維持に関してサン  
ルダムと同じ機能を有するダムを代替施  
設とし、代替法を用いて計上

【内訳】  
建設費 811億円  
維持管理費 54億円

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |          |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |             |   |   |                           |                |     |
| 成瀬ダム建設事業<br>東北地方整備局 | その他  | 1,530        | 1,605          | 1,218       | 1,164    | 1.3         | <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、浸水面積が約10,800haから約10,500ha、最大孤立者数(避難率40%)が約22,750人から約21,780人に軽減すると期待される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・秋田県の人口は近年減少傾向にあり、雄物川流域内市町村の人口も減少傾向にある。また、秋田市の人口も平成17年国勢調査以降は減少に転じている。<br/>・秋田県全体の米収量、稲作の作付面積は全国3位を誇り、そのうち雄物川流域の稲作作付面積は秋田県の約半分を占める。<br/>・秋田県は人口に占める農家人口比率について、全国第1位となっており、雄物川流域市町村でも17.8%と高い割合を示す等、雄物川は農業との関わりが深い河川である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・成瀬ダムのダム型式を改めて検討した結果、合形CSGダム型式にした方が、現計画のロックフィルダム型式より効率的にダムを築造できることが判明した。ダム型式等の変更にあわせ事業費を精査した結果、現時点では総事業費(1,530億円)に変更はない。<br/>・成瀬ダム建設事業は、平成24年8月に仮排水トンネルが完成し、現在は付替道路及び工事用道路等の関連工事を実施している。今後、ダム本体工事に着手し、平成36年度に完了する見込み。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・平成20年度より、「成瀬ダムマネジメント委員会」を設置し、コスト縮減の達成状況等について有識者より意見を頂きながら事業費等の管理を進めている。<br/>・平成24年度に実施した成瀬ダムの検証に係わる検討において、「ダム事業の検証に係わる検討に関する再評価実施要領細目」に基づきダム案(成瀬ダム)と成瀬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、ダム案(成瀬ダム)が優位と評価している。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |
| 鳥海ダム建設事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 863          | 1,148<br>(※1)  | 713<br>(※1) | 657      | 1.6<br>(※1) | <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面積は約269haの軽減効果が期待できる。また、浸水区域内の災害時要配慮者数は約17% (524人)、想定死者数(避難率40%)は約16% (7人)の軽減が想定される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・由利本荘市の人口はおよそ8万人であり、昭和60年のおよそ9.7万人をピークに減少傾向となっているが、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、その後もほぼ同水準で推移している。<br/>・産業別の就業者数の構成は昭和50年以降大きく変動し、電気電子部品製造業を中心とした企業誘致が進んだ結果として、昭和50年まで約4割を占めていた第一次産業の比率が激減し、第二次産業及び第三次産業の合計比率が増加している。<br/>・電気部品製造工場立地後も、本荘工業団地への企業立地数が増加している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・鳥海ダム建設事業は、平成27年度に建設段階に移行し、ダム本体の実施設計に向けた測量、水理水文調査、環境調査、地質調査、用地調査等を実施している。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・鳥海ダム建設事業の検証の中で「洪水調節に係る対策案」、「流水の正常な機能の維持に係る対策案」及び「新規利水対策案」について代替案を検討した結果、最も有利な案は「鳥海ダム案」となっている。</p>   | 継続  | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準       | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課<br>(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    |   |                      |   |      |                |     |
| 大町ダム等再編事業<br>北陸地方整備局 | 準備計画<br>段階 | 230          | 1,991          | 148 | 13.4     | <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定氾濫区域内にかかる長野県内の市町村の人口は横ばいであるが、世帯数は増加傾向である。</li> <li>・信濃川上流部は、資産の集中する長野市や北陸新幹線、長野自動車道、上信越自動車道などの高速交通機関をはじめとした交通基盤整備により広域交通体系の結節点としての拠点性、地域優位性を持っている。信濃川中・下流部は、政令指定都市新潟市、地方都市の長岡市や関東、北陸、中部等の各地域を結ぶ基幹交通ネットワークを構成する上越新幹線、北陸自動車道、関越自動車道、国道8号、国道17号等の交通網が発達しており、地域の経済活動や物流にとって非常に重要なエリアである。</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>・平成27年度から実施計画調査に着手。</li> <li>・実施計画調査では、これまでに土砂対策検討及び環境調査等を実施。</li> <li>・これまでの実施計画調査の成果及び社会情勢の変化を踏まえ、引き続き、共同事業者(予定)と調整を図り、最適な土砂対策計画の検討等を実施しているところ。</li> <li>・平成29年度末まで執行済額約6億円 進捗率は3%。</li> <li>・本事業の実施においては、犀川、千曲川、信濃川の治水安全度の向上のために、新たに洪水調節機能を確保することの重要性に鑑み、効果の継続的発現に向けた最適な土砂対策計画等について検討している。</li> <li>・事業の推進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こととしている。</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>・実施計画調査では、新たに確保する洪水調節機能を安定的に発揮するために、土砂対策における最適な土砂搬出・処理計画等の検討において、新工法、新技術の採用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul> <p>・大町ダム等再編事業による効果発現時点において、昭和58年9月洪水と同規模の洪水を想定した場合、大町ダム等再編事業を実施しない場合、千曲川・犀川流域では、想定死者数が398人(避難率40%)、災害時要援護者数が26,788人、最大孤立者数が33,713人(避難率40%)、電力停止による影響人口が44,301人と想定されるが、大町ダム等再編事業を実施した場合、想定死者数が357人、災害時要援護者数が25,279人、最大孤立者数が32,032人、電力停止による影響人口が41,709人に軽減される。</p> | 継続                   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓)                     |      |                |     |

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析   |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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    |   |  |                           |                |  |
| 三峰川総合開発事業<br>中部地方整備局 | その他  | 523          | 1,173  | 968                                      | 1.2      | <p>事業期間及び総事業費を変更する事業であることから、事業評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済状況等の変化<br/>・平成39年には、この地域にリニア中央新幹線が開業する予定で、人口の増加や産業・観光の発展に期待が寄せられている。<br/>・三峰川、天竜川上流の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む 3市3町4村の人口は、ほぼ横ばいの傾向。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>＜洪水調節機能の強化＞<br/>・堆砂掘削は平成17年に完了している。<br/>・既設美和ダムの利水容量の一部洪水調節容量への振り替えについて、関係機関と調整を進めている。<br/>＜貯水池堆砂対策(土砂バイパス施設)＞<br/>・土砂バイパス施設は平成17年に完成している。<br/>・同年より試験運用を行っており、下流環境への影響が無いことを含め、土砂バイパス施設の効果が確認されている。<br/>＜貯水池堆砂対策(湖内堆砂対策施設)＞<br/>・湖内堆砂対策施設は国内では前例の無い排砂施設であり、学識者等の指導助言を得て水理模型実験等を行い施設設計を完了、平成27年から整備に着手している。<br/>・ダム下流の環境に配慮する運用方法等について、平成28年に設立した「湖内堆砂対策施設モニタリング委員会」で助言を得ながら検討を行っている。</p> <p>・今後「利水容量の一部振替」、「湖内堆砂対策施設の整備」を実施予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・ストックヤードの埋め戻しや斜路が必要な土砂を、購入土から貯砂ダム堆積土に変更。<br/>・学識者等の委員で構成する「三峰川総合開発ダム事業費等監理委員会」を平成20年度に設置し、各年度の事業内容、コスト縮減等について助言をいただいている。<br/>・引き続き、工法の工夫等により、コスト縮減に努める。<br/>・天竜川水系河川整備計画(平成21年7月)において、洪水を安全に流下させることが出来る対策案として3案を比較し、天竜川の社会経済上の重要性、財政の制約、治水事業の早期かつ広範囲な効果発現、並びに現在の技術レベルでの環境負荷の大小等を評価して、河道整備と合わせて既設ダムの洪水調節機能の強化により水位低下を図る案を採用している。現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</p> | 継続                                     | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |  |
|                      |      |              | <p>【内訳】<br/>被害防止便益: 1,157億円<br/>残存価値: 16億円</p> <p>【主な根拠】<br/>洪水調節に係る便益:<br/>年平均浸水軽減戸数: 75戸<br/>年平均浸水軽減面積: 17ha</p> | <p>【内訳】<br/>建設費 901億円<br/>維持管理費 67億円</p> |          |   |  |                           |                |  |

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |                                 |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針                      | 担当課<br>(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                           |             |   |  |                           |                |     |
| 中筋川総合開発事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 400          | 630<br>(※1)    | 490<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 450億円<br>維持管理費 40億円 | 1.3<br>(※1) | <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>・中筋川流域は、渡川水系の中でも人口・産業の集積が進んでいる四万十市及び宿毛市並びに三原村にまたがっている。</li> <li>・四万十市では、人口は平成17年以降でやや減少傾向、水田及び畑面積も平成7年から平成27年にかけてやや減少しているが、宅地面積は増加傾向にある。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、本体コンクリートの打設を実施中。</li> <li>・ダム本体及び関連工事は平成31年2月完了予定。</li> <li>・付替道路工事は平成32年2月完了予定。</li> <li>・平成31年3月から試験湛水を開始し、平成31年度事業完了予定。</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>・平成20年度から毎年「横瀬川ダム事業費等監理委員会」を開催して、専門家等の第三者の方々からもコスト削減等に関する意見・助言を得て円滑な事業執行及び総合的なコスト削減に努めている。</li> <li>・「側水路減勢方式IIによる減勢システムを採用することにより、堤体積、掘削土量等に係る費用を削減、この方式により水平水叩きを省略している。</li> <li>・ダム湖周辺の山林を公有化し、適切な保全を図る「山林保全措置制度」を活用することにより、付替道路等の整備に係る費用を削減している。</li> <li>・平成24年度に実施した中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)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細目」に基づき現計画案(横瀬川ダム)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案(横瀬川ダム)と評価しており、現時点においても、コスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</li> </ul> | 継続                                     | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |                |     |

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |           |           |           | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針  | 担当課<br>(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     |           |                      |   |   |                           |     |
| 川辺川ダム建設事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | -<br>(※2)    | -<br>(※2)      | -<br>(※2) | -<br>(※2) | -<br>(※2) | -<br>(※2)            | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・「かんがい用水の確保」及び「発電」に関する事業目的については、参画の有無等を照会した結果を踏まえ、川辺川ダムに水源を求める利水者がいないことを平成19年8月の事業評価監視委員会において報告したところである。また、「洪水調節」及び「流水の正常な機能の維持」に関する事業目的については、平成20年9月に熊本県知事が「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水対策を追求するべき」との表明以降、「ダムによらない治水を検討する場」において、検討を重ね、現時点において現実的な対策を最大限積み上げたが、これらの対策の実施によって達成可能な治水安全度は、全国の直轄管理区間の河川整備計画の目標と比較して低い水準にとどまるとの検討結果を得た(平成27年2月)。これを受け、平成27年3月に「球磨川治水対策協議会」を新たに設置し、戦後最大の被害をもたらした昭和40年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる治水安全度を確保するため、新設ダムを除く治水対策の手法について検討を行っているが、本事業の必要性等に関する視点からダム本体工事に係る調査検討は行ってきていない。なお、流域内の人口や資産、下流における既得用水の使い方に、前回再評価時以降、大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・現在、「球磨川治水対策協議会」において、新設ダムを除く治水対策を検討している状況であり、事業の進捗の見込みはない。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・本事業の「洪水調節」に関する事業目的については、「ダムによらない治水を検討する場」において、検討を重ね、現時点において現実的な対策を最大限積み上げたが、これらの対策の実施によって達成可能な治水安全度は、全国の直轄管理区間の河川整備計画の目標と比較して低い水準にとどまるとの検討結果を得た。これを受け、「球磨川治水対策協議会」を新たに設置し、戦後最大の被害をもたらした昭和40年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる治水安全度を確保するため、新設ダムを除く治水対策の手法について検討している段階であり、結論に至っていない。</p> <p>・「流水の正常な機能の維持」については、ダムからの補給を前提とせず、当面は川辺川及び球磨川の渇水時に、必要に応じて関係機関と連携し、渇水調整等を実施することとしている。</p> | 継続<br><br>(本事業については、平成27年3月に設置した「球磨川治水対策協議会」において、戦後最大の被害をもたらした昭和40年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる治水安全度を確保するため、新設ダムを除く治水対策の手法についての検討が、現在も引き続き行われているところである。こうした状況を踏まえ、本事業においては、ダム未予地及びダム関連施設の維持管理に限定して継続することとする。) | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

| 事業名<br>事業主体          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |               |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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       |   |   |      |                           |     |
| 大分川ダム建設事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 995          | 1,448<br>(※1)  | 1,132<br>(※1) | 1.3<br>(※1) | <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、浸水区域内人口は約47,500人、途絶する主要な道路は7路線21区間と想定されるが、事業実施により約6,500人、2路線、2区間が解消される。</li> <li>・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約43,500人、途絶する主要な道路は7路線21区間と想定されるが、事業実施により約18,000人、4路線、4区間が解消される。</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<br/>・想定はん濫区域内人口の推移は、ほぼ横ばい。<br/>・大分駅周辺総合整備事業によって、区画整理等の大規模な開発が行われている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・平成29年5月に本体盛立工事が完了。<br/>・現在は、本体関連工事及び、付替市道・付替林道の道路工事を行っており、平成31年度に完了する見込み。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・大分川ダム建設事業は、これまで新技術を活用するなどのコスト縮減を図り、ダム事業を進めており、引き続き更なるコスト縮減を図っていく。<br/>・平成24年度に実施した大分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細目」に基づき現計画案(大分川ダム案)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案(大分川ダム案)と評価している。</li> </ul> | 継続   | 水管理・国土保全局治水課<br>(課長 小平 卓) |     |

※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: 熊本県知事の「現行の川辺川ダム計画を白紙撤回し、ダムによらない治水対策を追求すべき」との表明を受け、現在、平成27年3月に設置した「球磨川治水対策協議会」において、戦後最大の被害をもたらした昭和40年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる治水安全度を確保するため、新設ダムを除く治水対策の手法についての検討をおこなっている状況であり、全体事業の算出、費用便益分析を行っていない。

【砂防事業等】  
 (砂防事業 (直轄))

| 事業名<br>事業主体                         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                            | 担当課<br>(担当課長<br>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       |   |  |   |                                 |                    |     |
| 石狩川上流直轄火山砂防<br>事業(石狩川上流域)<br>北海道開発局 | 再々評価 | 161          | 143<br>(※1)    | 107<br>(※1) | 1.3<br>(※1) | ・流域の上流部には年間200万人が訪<br>れる層雲峡温泉があり、下流域には上<br>川町、JR石北本線、石狩川沿いには<br>国道39号などが存在している。旭川市<br>と北見市を結ぶ交通の要所にもなっ<br>ており、土砂氾濫等により交通が寸断<br>された場合、地域の生活や経済に与える<br>影響は極めて大きい。<br>・これまでに昭和45、50、56年に集中豪<br>雨や台風による土砂氾濫や土石流被<br>害が発生している。<br>以上のことなどから、地域住民の生<br>命と生活を土砂災害から守るとともに<br>国土を保全するため、砂防事業を継続<br>する必要がある。   | ①投資効果等の事業の必要性<br>・上川町は、大雪山国立公園の玄関口であり、観光客<br>は増加傾向で訪日外国人宿泊者数は倍増している。ま<br>た、上川町市街地には、介護老人施設などの要配慮者<br>利用施設や公共機関が多く存在するなど災害発生時の<br>影響が増加している。災害発生による被害は、地域の<br>社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念さ<br>れることから砂防設備の整備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・事業開始以降、着実に進捗。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採<br>用により、コスト縮減を図っている。 | 継続  | 水管理・国土保全<br>局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |                    |     |
| 石狩川上流直轄火山砂防<br>事業(十勝岳)<br>北海道開発局    | 再々評価 | 479          | 989<br>(※1)    | 788<br>(※1) | 1.3<br>(※1) | ・十勝岳は大正15年(1926)の噴火によ<br>り大規模な融雪型火山泥流が発生し、<br>行方不明者144名などの甚大な被害を<br>もたらした。近年では、昭和63年(1988)<br>に小規模な水蒸気爆発が発生し、小規<br>模の融雪型火山泥流が発生しており、<br>この時の避難命令は4ヶ月に及んだ。<br>・美瑛川流域には、白金温泉や美瑛町<br>市街地が広がっており、融雪型火山泥<br>流が発生した場合、地域の生活や経<br>済に与える影響は極めて大きい。<br>・十勝岳は気象庁の常時観測火山に<br>指定されており、火口浅部の膨張を示<br>すと考えられる局所的な地殻変動が確<br>認されるなどいつ噴火してもおかしな<br>火山である。<br>以上のことなどから、地域住民の生<br>命と生活を土砂災害から守るとともに<br>国土を保全するため、砂防事業を継続<br>する必要がある。 | ①投資効果等の事業の必要性<br>・美瑛町は、近隣の富良野市と共に北海道を代表する<br>観光地として知られており、年間約170万人の観光客が<br>訪れている。特に近年、観光客は増加していることか<br>ら、災害発生時の影響が増加している。災害発生によ<br>る被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な影響を及<br>ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・事業開始以降、着実に進捗。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採<br>用により、コスト縮減を図っている。                   | 継続  | 水管理・国土保全<br>局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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 |
| 十勝川直轄砂防事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 292          | 1616<br>(※1)   | 534<br>(※1) | 3.0<br>(※1) | <p>・本流域の下流部には十勝支庁の行政・経済の中心的存在である帯広市街地が位置する。また、帯広・広尾自動車道、国道236号、国道38号、JR根室本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>・本流域の地質は日高造山運動の影響を受け、上流部は深成岩・変成岩類、下流部は堆積岩からなり、地形的にも2,000m級前後の山脈頂部から平野に至るまで急峻で、凍結融解等による大量の岩片が供給されることから、土砂生産が活発で山間部での土砂崩落や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> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・札内川上流域では、過去から土砂災害が発生している。昭和30年7月の洪水では、上流域からの土砂流出による甚大な被害が発生した。近年においても洪水による被害が発生しており、土砂災害に対する安全度向上が必要である。</p> <p>・札内川流域内には、崖すいが厚く堆積しており、洪水時に崖すい堆積物である岩くずや岩片が札内川へ大量に流出することで河床を上昇させ、河川水位の上昇により、甚大な氾濫被害が発生した。平成28年度末時点の土砂整備率は、約55%と計画規模相当の砂防施設整備に対して低い状況であり、土砂災害が発生する危険がいた高い状態であるため、砂防設備の整備が必要。</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>・仮設材の有効活用により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<br>(課長 浦 真) |     |
| 豊平川直轄砂防事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 382          | 1926<br>(※1)   | 219<br>(※1) | 8.8<br>(※1) | <p>・豊平川下流域に位置する札幌市は、経済や行政、国際交流機能や高等教育機能が集積しており、また北海道内の交通ネットワークの起点となっており、基幹交通施設が集中、さらに中心部の地下空間は地下鉄、地下街など多くの施設があり、高度に利用されている。豊平川上流域には宅地開発が進められ、支川に沿って宅地が拡大していることから災害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・豊平川上流では、過去から台風や低気圧に伴う土砂災害が多発しており、特に昭和56年8月には既往最大降雨を記録し、豊平川流域内の各支川において多大な被害を及ぼした。</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>    | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・豊平川流域には、北海道の政治・経済・文化の中心地である政令指定都市札幌市が位置し、市街地は高度に利用されている。上流域では、高度成長期に宅地が拡大し、居住人口が増加したことから災害発生時による被害は、札幌市街地をのみ被害にとどまらず、北海道の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。</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>・地盤処理工の採用にあたっては、杭基礎工と地盤改良工法の比較検討を行い、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<br>(課長 浦 真) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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 |
| 八幡平山系直轄砂防事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 480          | 507<br>(※1)    | 287<br>(※1) | 1.8<br>(※1) | <p>・本山系には、岩手山、秋田駒ヶ岳周辺の集落や、温泉、スキー場などの観光施設、下流域には岩手県八幡平市、雫石町、滝沢市、秋田県仙北市の集落や市街地が位置する。また、国道46号や秋田新幹線といった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、地域の生活や岩手県・秋田県の社会・経済活動に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本山系には岩手山、秋田駒ヶ岳等の活火山が存在する。火山地域特有の脆弱な地質に起因し、古くから土砂生産が活発で、山間部の土砂崩落や下流集落や市街地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> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・八幡平山系においては、岩手山、秋田駒ヶ岳の山麓部周辺の集落や、温泉、スキー場などの観光施設、国道46号や秋田新幹線といった重要交通網が位置しており、土砂災害の発生時には、これらへの基大な被害により、岩手県・秋田県の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすことが想定されることから、砂防設備の整備が必要。</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コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生材を使用したセメントを堤体内部材に使用すること等で、コスト削減を図っている。</p> | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |
| 赤川水系直轄砂防事業<br>東北地方整備局  | 再々評価 | 245          | 1572<br>(※1)   | 160<br>(※1) | 9.8<br>(※1) | <p>・本流域は上流部には複数の集落が分布し、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、国道112号、JR羽越本線など)および鶴岡市街地が位置し、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。</p> <p>・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、流域内では土砂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>  | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・中期的な目標(概ね30年計画)による上流部の荒地対策、未整備渓流の施設整備により、赤川下流域で戦後最大規模の土砂・洪水氾濫被害「昭和44年8月災害」に対して、鶴岡市の防災拠点(鶴岡市役所、病院等)及び重要交通網(国道7号JR羽越本線等)の浸水被害を解消するため、砂防設備の整備が必要。</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コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生材を使用したセメントを堤体内部材に使用すること等で、コスト削減を図っている。</p>       | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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       |                                  |                      |   |      |                             |     |
| 阿武隈川水系直轄砂防事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 366          | 583<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:579億円<br>残存価値:4.6億円<br><br>【主な根拠】<br>想定氾濫面積:4.042ha<br>世帯数:19,527世帯<br>事業所:2,946施設<br>国道、主要地方道:47.611m         | 211<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 207億円<br>維持管理費 4.5億円 | 2.8<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・当事業区域の下流には県庁所在地である福島市が位置し、その氾濫域には人口と工業団地等の資産が集中している。また、国道4号、国道13号、国道115号、東北自動車道、山形新幹線、東北新幹線などの重要交通網が想定洪水氾濫範囲内を通過している。上流域の山間部には、集落のほか、複数の温泉(姥湯、滑川、五色、土湯、高湯、微温湯)や観光地である浄土平が分布している。</li> <li>・阿武隈川流域は、吾妻山の火山活動に伴う噴出物と温泉作用等で変質した脆弱な地質が広く分布するため、過去の災害時には流出した土砂や洪水により、下流での河床上昇などが生じやすく、洪水氾濫など甚大な被害が発生している。</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、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>  | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |
| 飯豊山系直轄砂防事業<br>北陸地方整備局   | 再々評価 | 523          | 1061<br>(※1)   | 【内訳】<br>被害防止便益:1,054億円<br>残存価値:7.2億円<br><br>【主な根拠】<br>想定氾濫面積:12,750ha<br>世帯数:9,464世帯<br>事業所:1,685施設<br>国道:91.3km<br>鉄道:51.5km | 355<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 353億円<br>維持管理費 2.4億円 | 3.0<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・飯豊山系の下流域には村上市、胎内市、新発田市、阿賀町等の市街地、国道、高速道路、JR各線、農耕地等が分布しており、また、流域内には、小国町、関川村の市街地や集落、重要交通網、ライフライン(ガスパイプライン等)、観光施設、農耕地等が分布している。</li> <li>・飯豊山系は急峻な地形、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・多雪といった気象条件から土砂災害が発生しやすい流域である。</li> <li>・飯豊山系の各流域は、土石流による直接的な被害に加え、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いる。</li> <li>・飯豊山系の各流域における砂防事業に対する地域の期待も高く、土砂災害防止に対する整備促進が要望されている。</li> <li>・年超過確率1/100の規模の洪水が発生した場合、中期計画着手時は想定死者数は1人(避難率40%)、災害時要援護者数は3,267人と想定されるが、中期計画完了後は想定死者数は0人(避難率40%)、災害時要援護者数は0人に減少する。</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> | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |

| 事業名<br>事業主体                      | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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 |
| 利根川水系直轄砂防事業<br>(鬼怒川)<br>関東地方整備局  | 再々評価 | 1,019        | 1,771          | 726         | 2.4         | <p>・本流域は世界遺産の「日光の社寺」、日光・奥鬼怒の豊かな自然と温泉などの観光資源に恵まれ、日本有数の観光地となっている。また、東武線やJR線、国道、主要地方道等、流域内を繋ぐ重要な交通路が整備されている。土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、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、日光火山群の脆い地質のために著しく荒廃し、土砂生産・流出が著しい。豪雨時には崩壊孤欠や土石流の発生により土砂災害が発生しており、特に明治35年足尾台風や昭和24年キティ台風、昭和41年の台風などでは多数の死者や家屋損壊など、大きな被害を受けている。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により鬼怒川流域で電力の停止による影響人口は約222人から約219人に軽減されると想定される。</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>                                 | <p>①投資効果等事業の必要性</p> <p>・本流域には中心市街地に加え、主要集落が点在するほか、国内外から観光客が訪れる世界遺産「日光の社寺」や温泉などの観光資源が多数存在し、これを結ぶ鉄道、国道等の重要交通網が整備されているため、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫により大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以来、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>・砂防ソイルセメント等、現地発生土を有効活用した工法のほか、様々な新技術の活用等、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<br>(課長 浦 真) |     |
| 利根川水系直轄砂防事業<br>(渡良瀬川)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 472          | 686<br>(※1)    | 308<br>(※1) | 2.2<br>(※1) | <p>・本流域は集落のほか、豊かな自然や温泉などの観光資源が沿川に点在し、流域内を繋ぐ鉄道や国道等の重要な交通路も渡良瀬川沿いに整備されている。また、下流には多数の人口と産業が集中している両毛地区の主要都市が位置しており、土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・上流域では足尾銅山の煙害や山火事などにより荒廃地帯化が進み、土砂生産が著しく恒常的な土砂流出による土砂災害が頻発。また、赤城山東斜面は火山噴出物で覆われた脆い地質で土砂流出が活発。特に昭和22年のカスリーン台風により各所で山腹崩壊と土石流が多発し、大量の土砂流出で流域では未曾有の大被害が生じた。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により渡良瀬川流域で電力の停止による影響人口は約26,206人から約22,805人に軽減されると想定される。</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> | <p>①投資効果等事業の必要性</p> <p>・本流域には集落が点在し、豊かな自然と温泉などの観光資源のほか、鉄道や国道等の重要交通網が渡良瀬川沿いに位置している。また、下流域には両毛地区の主要都市があり、多数の人口と産業が集中している。土砂災害や氾濫被害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出ることが懸念され、砂防設備の整備が必要。</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>・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、現地発生材料の有効活用、NPOや市民ボランティアとの連携等、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<br>(課長 浦 真) |     |

| 事業名<br>事業主体             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価             | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(担当課長<br>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 |                            |
| 常願寺川水系直轄砂防事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 854          | 4733<br>(※1)   | 【内訳】<br>被害防止便益:4.712億円<br>残存価値:21億円<br><br>【主な根拠】<br>想定氾濫面積:6,600ha<br>世帯数:36,247世帯<br>事業所:4,245施設<br>国道:7.0km<br>鉄道:4.6km  | 702<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 699億円<br>維持管理費 3.0億円 | 6.7<br>(※1)                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>過去に甚大な土砂災害が多く発生しており、昭和44年豪雨では、戦後最大の流量を記録し、土砂氾濫による甚大な被害が発生している。</li> <li>地域の安全安心の観点はもちろん、山岳観光地に隣接するため県内外からの関心は高く、砂防事業の促進が強く要望されている。</li> <li>年超過確率1/150の洪水が発生した場合、中期計画着手時は想定死者数は29人(避難率40%)、災害時要援護者数が約33,500人と想定されるが、中期計画完了後は想定死者数は9人(避難率40%)、災害時要援護者数は約12,800人に減少する。</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>常願寺川流域は、急峻な地形、脆弱な地質、多雨・豪雪の影響により、土砂生産・流出の危険性が高い。さらに、安政5年(1858年)の飛越地震による「高崩れ」の崩壊土砂が今もなお不安定な状態で大量に堆積している。常願寺川流域の砂防基準点下流には、富山県の経済・産業の中心である富山市街地が分布する他、重要交通網(北陸新幹線、北陸自動車道、国道8号、国道41号等)、集落、観光施設等が分布しているため、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コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>きわめて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、経済的で施工性の高い方法を採用している。また、建設発生土の有効活用や新工法の活用により、工事におけるコスト縮減を図っている。また、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減に繋がる代替案の可能性の視点にたって事業を進めている。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦真) |
| 庄内川水系直轄砂防事業<br>中部地方整備局  | 再々評価 | 273          | 2,545<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:2,543億円<br>残存価値:2.0億円<br>【主な根拠】<br>想定氾濫区域:約28.1km <sup>2</sup> 、<br>人家:約40,200戸、<br>事業所:5,520施設<br>主要公共施設:83施設<br>国道:7.8km<br>県道:24.0km 等  | 157<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 155億円<br>維持管理費 1.6億円 | 16.2<br>(※1)                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>本流域は、上流域には名古屋圏のベッドタウンである多治見市、土岐市の両市街地、下流域には名古屋市街地が位置する。また、国道19号、中央自動車道、東海環状自動車道やJR中央本線など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。</li> <li>本流域は未固結の粘土層や風化しやすい花崗岩が分布していることに加え、複数の断層が存在し、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水氾濫等の危険性が高い。</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>土石流が発生した場合に、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、重要交通網が著しく集中している名古屋市、多治見市、土岐市に甚大な被害が発生し、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>既設砂防堰堤の高上げ、除石、スリット化の採用等による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<br>(課長 浦真) |
| 富士山直轄砂防事業<br>中部地方整備局    | 再々評価 | 887          | 3,086          | 【内訳】<br>被害防止便益:3,077億円<br>残存価値:8.9億円<br>【主な根拠】<br>降雨に起因する想定氾濫面積:約69.8km <sup>2</sup><br>人家:約20,000戸<br>噴火に起因する想定氾濫面積:約76.0km <sup>2</sup><br>人家:約24,000戸<br>主要交通機関:国道1号、国道138号、国道139号、国道246号、国道469号、東名高速道路、新東名高速道路、東富士五湖道路、JR東海道新幹線、JR東海道本線、富士急行河口湖線、富士急行大月線、JR身延線、岳南鉄道 | 618         | 【内訳】<br>建設費 605億円<br>維持管理費 12億円  | 5.0   | <ul style="list-style-type: none"> <li>本流域は、富士市、富士宮市、富士吉田市などの市街地が位置する。また、東名高速道路、新東名高速道路、東富士五湖道路、JR東海道線などの重要交通網が分布する。</li> <li>目標規模の大雨が降ったことにより想定される土砂・洪水氾濫により浸水が発生した場合、事業実施により想定死者数(避難率40%)は約80人から60人になり、最大孤立者数は約11,000人から約6,900人に、機能低下する医療施設は25施設から15施設に、社会福祉施設は19施設から15施設に、途絶する道路・鉄道の途絶区間の総延長は約22,400mから18,700mに、浸水する観光資源は8箇所から6箇所に軽減される。</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>土石流が発生した場合に、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、重要交通網が著しく集中している富士市、富士宮市、富士吉田市などに甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されるため、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>砂防ノールメントの採用や現地発生材(巨石)利用等による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<br>(課長 浦真) |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |             |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針   | 担当課<br>(担当課長<br>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       |                                  |                      |  |  |                    |                             |
| 安倍川水系直轄砂防事業<br>中部地方整備局        | 再々評価 | 248          | 602<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:599億円<br>残存価値:3.3億円<br><br>【主な根拠】<br>想定氾濫区域:約12.2km <sup>2</sup> 、<br>人家:約40,000戸、<br>事業所:約8,900施設<br>主要公共施設:22施設<br>要配慮者利用施設:26施設<br>国道:約2.0km<br>県道:約3.0km 等 | 164<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 163億円<br>維持管理費 0.8億円 | 3.7<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域は、静岡県の中心である静岡市街地が位置する。また、東海道新幹線、東海道本線、国道1号、東名高速道路、新東名高速道路など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。</li> <li>・本流域は糸魚川-静岡構造線の西側に位置し、並行する2本の断層(十枚山構造線、笹山構造線)があり、この2つの断層の横ずれ運動により、著しく破壊を受けているため、風化しやすく、かつ壊れやすい地形となっており、土石流や崩壊等の土砂流出に伴う洪水氾濫等の危険性が高い。</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</li> <li>・土石流が発生した場合に、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、重要交通網が著しく集中している静岡市に甚大な被害が発生し、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> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・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</li> <li>・砂防ソイルセメントの採用等による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<br>(課長 浦 真) |
| 大山山系直轄火山山砂防事業(天神川)<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 179          | 474<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:472億円<br>残存価値:2.3億円<br><br>【主な根拠】<br>世帯数:約7,926世帯<br>事業所数:約2,000施設<br>災害時要援護者関連施設:約30施設<br>公共施設(避難所):約80施設<br>主要交通機関:国道9号,179号,313号,482号,JR山陰本線                | 118<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 117億円<br>維持管理費 1.1億円 | 4.0<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・天神川は鳥取県中部に位置し、中国山地の大山(弥山)と轟山(津黒山)を源流とし、日本海に注ぐ一級河川である。直轄砂防事業区域は、大きく西部の小幡川流域、東部の天神川本川流域に分かれる。</li> <li>・大山は、100万年前~2万年前までの火山活動の繰り返しにより形成された火山であり、火山体は侵食が進んでいる。源頭部は地質が脆弱で荒廃が著しく、土砂生産・流出を頻繁に繰り返している。山麓斜面には火山堆積物が厚く堆積しており、侵食に対して極めて弱い地質のため、降雨のたびに激しい土砂移動が生じている。</li> <li>・近年では、平成10年台風10号による豪雨で三朝町穴鴨を中心とした土砂災害が発生している。</li> <li>・土砂・洪水氾濫を対象として砂防施設整備による「ライフラインの停止による波及被害」の軽減効果を算定した結果、天神川全体で電力の停止による影響人口が約11,886人と想定されるが、事業実施により、約10,309人に軽減される。</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</li> <li>・天神川下流部は、倉吉市などの市街地が広がっており、JR等の重要交通および人口・資産が集中している。直轄砂防事業区域内外には観光施設が多く存在している。土砂・洪水氾濫域及び土石流氾濫域のある3市町の製造品出荷額の合計は963億円(H26)であり、鳥取県の約14%に達している。土砂・洪水氾濫や土石流氾濫が発生すれば住民の生活や地域経済に大きな影響を及ぼすため砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・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</li> <li>・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、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<br>(課長 浦 真) |

| 事業名<br>事業主体                      | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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 |
| 大山山系直轄火山砂防事業<br>(日野川)<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 244          | 338<br>(※1)    | 159<br>(※1) | 2.1<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・日野川は鳥取県の西部に位置し、中国山地の三国山を源流とし、美保湾(日本海)に注ぐ一級河川である。直轄砂防事業区域は日野川下流右岸側の支流で、大山を源に南西～西流して日野川に注ぐ7つの急流河川の流域である。</li> <li>・大山は、100万年前～2万年前までの火山活動の繰り返しにより形成された火山であり、火山体は侵食が進んでいる。源頭部は地質が脆弱で荒廃が著しく、土砂生産・流出を頻りに繰り返している。山麓斜面には火山堆積物が厚く堆積しており、侵食に対して極めて弱い地質のため、降雨のたびに激しい土砂移動が生じている。</li> <li>・近年では、平成23年9月の台風12号による降雨により、小江尾川(三の沢)等で土石流により県道や町道が被災する被害が発生している。</li> <li>・土砂・洪水氾濫を対象として砂防施設整備による「ライフラインの停止による波及被害」の軽減効果を算定した結果、日野川流域で電力の停止による影響人口が約6,311人と想定されるが、事業実施により、約429人に軽減される。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>・天神川下流部は、倉吉市などの市街地が広がっており、JR等の重要交通および人口・資産が集中している。直轄砂防事業区域内外には観光施設が多く存在している。土砂・洪水氾濫域及び土石流氾濫域のある3市町の製造品出荷額の合計は963億円(H26)であり、鳥取県の約14%に達している。土砂・洪水氾濫や土石流氾濫が発生すれば住民の生活や地域経済に大きな影響を及ぼす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・新工法を活用するとともに、関係機関との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、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<br>(課長 浦 真) |     |
| 球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業<br>九州地方整備局      | 再々評価 | 185          | 451<br>(※1)    | 135<br>(※1) | 3.3<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・川辺川流域には、人家、事業所及び国道等の主要交通機関がある。</li> <li>・平成16、17年の集中豪雨により流域内に山腹崩壊が多数発生、土砂が流出し、山腹や河道において不安定土砂が増加していることから、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害が懸念されている。また、平成24年の九州北部豪雨では、複数の地区で山腹崩壊や土石流等による人家・道路への被害が発生するなど、土砂災害の危険性が高い地域である。</li> <li>・川辺川流域では土砂に起因する災害が懸念されることから、各地域の安全・安心確保のため、各市町村及び団体より、継続的に川辺川砂防事業の促進に関する要望が挙げられている。</li> <li>・計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により想定死者数約120人が救われる。</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>・豪雨時に、上流域から土砂が一気に落下し、土石流や土砂氾濫により、川辺川流域内および川辺川本川沿いの集落や観光地等への重要交通網などに甚大な被害が発生し、地域全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害防止及び人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害防止のために、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<br>(課長 浦 真) |     |

| 事業名<br>事業主体            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価            | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針  | 担当課<br>(担当課長<br>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 |                                 |
| 大淀川水系直轄砂防事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 541          | 1,015<br>(※1)  | 【内訳】<br>被害防止便益:1,004億円<br>残存価値:11億円<br><br>【主な根拠】<br>想定氾濫面積:680ha<br>世帯数:650世帯<br>事業所:63施設<br>重要公共施設:9施設<br>国道:1.7km<br>県道:2.7km 等 | 874<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 863億円<br>維持管理費 11億円 | 1.2<br>(※1)                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高崎川及び庄内川流域には、人家、事業所及び国道221号、国道223号、JR吉都線等の主要交通機関がある。</li> <li>・高崎川上流域及び庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的に脆弱なため、ガリー侵食の発達、土砂流出等が著しく、多量の不安定土砂の供給源となっており、近年では平成5年、平成9年、平成22年に災害を受けている。</li> <li>・さらに、平成23年1月の新燃岳の爆発的噴火に伴う降灰により、土石流の危険性が一層高まっている。</li> <li>・霧島火山防災検討委員会等が設置され、また、整備促進要望があげられるなど、地域からの協力体制も得られている。</li> <li>・計画規模1/100の降雨が発生した場合、砂防堰堤等の整備により、最大孤立者数が349人解消される。</li> </ul> <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> | <ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・高崎川上流域及び庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的に脆弱なため、土砂生産が活発な溪流であり、土砂災害が発生した場合は、地域経済の維持と発展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> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減等や代替案等の可能性の視点</li> <li>・現地発生土砂を有効活用した砂防ソイルセメント工法の利用など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<br>局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |

(地すべり対策事業(直轄))

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |             |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(担当課長<br>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       |  |   |   |                             |                    |     |
| 基之助谷地区直轄地すべり対策事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 133          | 1239<br>(※1)   | 242<br>(※1) | 5.1<br>(※1) | ・基之助谷地区地すべりは、総土塊量が約3,800万m <sup>3</sup> と日本最大級であり、その滑動は現在も年間10cm～20cmの移動が確認されるほど活発である。<br>・地すべりによる河道閉塞の形成・決壊により、下流部の市ノ瀬地区の埋没や白峰地区、風嵐地区の家屋や公共施設等への被害が懸念される。<br>・さらに、流出した崩壊土砂や河道内に堆積した土砂は、手取川ダム貯水池に流入し、堆積することにより、ダムの機能障害を引き起こす恐れがある。<br>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。 | ①投資効果等の事業の必要性<br>・当該地区は日本最大級の地すべりであり、隣接する別当谷では昭和9年に地すべり崩壊が発生し、下流域に甚大な被害を及ぼしている。しかし、地すべりの移動量は減少しているが、現在も年間約10cmの移動を観測している。<br>・白山登山の主要な基地であり、温泉などの観光地でもあるため、災害発生による周辺地域への影響が大きい。また、下流には、治水、都市用水の供給、発電を目的とした多目的ダム「手取川ダム」があり、地すべりから流出した崩壊土砂や河道内に堆積した土砂が手取川ダム貯水池に流入し堆積した場合、甚大な被害を及ぼす恐れがあるため、地すべり設備の整備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・事業開始以降、着実に進捗。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・乗水ボーリングの保孔管には、維持管理費も考慮し、ライフサイクルコストに優れた新技術を採用している。 | 継続  | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |                    |     |
| 此田地区直轄地すべり対策事業<br>中部地方整備局   | 再々評価 | 93           | 431<br>(※1)    | 146<br>(※1) | 2.9<br>(※1) | ・本地区は、飯田市此田地区、下流域には飯田市南信濃中心地が位置する。また、国道152号・418号など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。<br>・本地区は破碎・変成作用を強く受けており地質は脆弱であり、粘土化しやすく、地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。<br>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。   | ①投資効果等の事業の必要性<br>・地すべりが発生した場合に、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞することにより、上流域の湛水、決壊による下流域の土砂等氾濫による甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されるため、地すべり対策の整備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・平成25年までに地すべり防止工事基本計画で計画していた対策工の施工を完了。継続する軽微な地中変動に対し、追加対策を実施。追加対策終了後、地すべりロックの安定度評価を実施予定。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・横ボーリング工の工法改良等による工事のコスト縮減を図っている。  | 継続  | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             |                                  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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       |                                  |                      |   |      |                             |     |
| 善徳地区直轄地すべり対策事業<br>四国地方整備局    | 再々評価 | 412          | 1090<br>(※1)   | 【内訳】<br>被害防止便益:1,090億円<br>残存価値:0.02億円<br>【主な根拠】<br>地すべり防止区域:221ha<br>想定氾濫面積:767ha<br>世帯数:1,659世帯 | 494<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 492億円<br>維持管理費 2.4億円 | 2.2<br>(※1)          | ①投資効果等の事業の必要性<br>・地すべり活動による、直線的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念されるため、地すべり設備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・事業開始以降、着実に進捗。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・継続観測の実施により地すべり状況の把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行いコスト縮減を図っている。 | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |
| 怒田・八歌地区直轄地すべり対策事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 320          | 978<br>(※1)    | 【内訳】<br>被害防止便益:978億円<br>残存価値:0.01億円<br>【主な根拠】<br>地すべり防止区域:411ha<br>想定氾濫面積:1,053ha<br>世帯数:1,792世帯 | 377<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 375億円<br>維持管理費 2.1億円 | 2.6<br>(※1)          | ①投資効果等の事業の必要性<br>・地すべり活動による、直線的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念されるため、地すべり設備が必要。<br>②事業の進捗の見込み<br>・事業開始以降、着実に進捗。<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点<br>・継続観測の実施により地すべり状況の把握し、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行いコスト縮減を図っている。 | 継続   | 水管理・国土保全局砂防部保全課<br>(課長 浦 真) |     |

※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】  
(直轄事業等)**

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |              |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                           | 担当課<br>(担当課長<br>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        |   |  |   |                                |                    |     |
| 胆振海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>北海道開発局  | 再々評価 | 629          | 11,570         | 972 | 11.9<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>建設費：970億円<br/>維持管理費：2億円</p>   | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・海岸の背後には、北海道を代表する工業都市である苫小牧市や白老町の市街地が広がっており、人口については、平成7年以降横ばいであるが、世帯数は増加傾向にある。<br/>・胆振海岸は、漁場としての利用も盛んであることから、海岸保全施設が漁場や水産資源に与える影響について漁業関係者と協議を重ねるとともに、人工リーフの施工前後において、人工リーフ及び人工リーフ周辺の底質調査及び魚介類・海藻類生息調査を実施し、その変化を把握して施設設計にフィードバックするなどして事業を展開している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて<br/>・海岸に來襲する荒天時の波浪を沖側で碎波させ、その後、天端上を進行する際に波浪エネルギーを減少させることにより、波の影響による海岸侵食や越波を低減させ、周辺施設の安定化が図られる。<br/>・人工リーフの整備により、周辺海浜地形が安定化し、砂浜が再生していることが確認されている。<br/>・昭和63年に直轄事業に着手し、人口・資産の集中している苫小牧工区、国道36号が海岸に隣接する白老工区を中心に人工リーフ整備を進めている。<br/>・胆振海岸全域を整備するには、効率的に事業を進捗させる必要があるため、中期的な目標に基づき事業を進めている。<br/>・想定侵食・浸水区域内の資産及び重要交通網の分布などを総合的に勘案し、効果的かつ効率的に海岸保全施設を配置し、事業効果の早期発現を図っていく。<br/>・背後地に住宅地などが集中する地区、国道や公共施設などに被災が発生している地区における被害軽減を目標に施設配置を計画し、安全度の向上を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・着床工又は縦横割断岸工による代替案との比較検討により、経済性に優れたことから、人工リーフによる取付案を採用した。<br/>・人工リーフの断面形状の改良や、人工リーフ基礎部に使用する材料の見直しにより、コスト縮減を図っている。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |
| 新潟海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 353          | 2,680          | 578 | 4.6<br>(※1)  | <p>【内訳】<br/>建設費 576億円<br/>維持管理費 1.3億円</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・新潟市の人口及び世帯数は横ばい傾向にある。<br/>・新潟海岸沿岸には国道402号が整備され、背後地には家庭や学校・医療施設等の公共施設などが集積しており、一部では海岸線間近まで宅地化が進行している。<br/>・海岸では、市民ボランティアによる自然保護活動や清掃活動が行われている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて<br/>・これまで、侵食が著しい箇所から順次整備を進捗を図っており、平成19年度以降は金澤町工区の整備を重点的に進めているが、未だ海岸保全上対応しなければならない箇所がある。<br/>・早期完成に向けた事業の推進を地元から強く望まれていることから、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について<br/>・ブロックの製作ヤードを整備することで、ブロックの運搬距離を大幅に縮め、コスト縮減を図っている。<br/>・道路管理者と連携して、国道402号で支障となっている飛砂を養浜に利用することで、コスト縮減を図っている。<br/>・新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減に努める。</p>  | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |                                   |     | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                           | 担当課<br>(担当課長<br>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                             |     |   |   |                                |                    |     |
| 富士海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 1,112        | 19,790         | 3,410 | 【内訳】<br>建設費 3,391億円<br>維持管理費 18億円 | 5.8 | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・沿岸市町の人口は、直轄事業開始時から増加傾向にあり、平成7年をピークに若干減少しているものの、大きな変化は見られない。</li> <li>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて<br/>・全体計画に位置づけられた事業が完了すれば、計画規模の高潮・波浪が発生しても海水被害がなくなる。</li> <li>・自然環境に配慮し、安全で安心して利用できる海岸を目指し、地域と協調した海岸づくりを実施している。その結果、地域住民による海岸清掃活動や海岸利用も活発に実施されており、人々に親しまれる賑わいの空間が提供されている。</li> <li>・前回評価時以降、有脚式離岸堤・ブロック式離岸堤、養浜工、土砂流出防止工等を実施してきた。</li> <li>・今後は侵食対策工・養浜工・有脚式離岸堤を実施していく。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・富士山大沢崩れで発生した流出土砂を砂防施設で捕足し、その土砂を養浜材として活用する等、他事業との連携によりコスト削減(年間約8千万円)に努めている。</li> <li>・今後は、富士川流域の河川管理者や港湾管理者とも連携し、さらなるコスト削減に努める。</li> </ul>  | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |
| 東播海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 315          | 2,213          | 1,800 | 【内訳】<br>建設費 1790億円<br>維持管理費 10億円  | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・東播海岸の背後は市街地や産業が発展し、海岸線に沿って国道2号、JR山陽本線、山陽電鉄などの主要交通幹線網があり、土地利用の高度化が進んでいる。</li> <li>・東播海岸沿岸の市区町村人口は、約56万人で、近年、ほぼ横ばいである。一方、総世帯数は約25万世帯で、直近10ヶ年(平成19年～28年)で約2万世帯の増加となっている。</li> <li>・本事業により整備された砂浜は、海水浴場としても利用されており、近年では海水浴客数は増加傾向にある。近年では、200万人以上の海水浴客で賑わっている。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・海岸保全施設の整備率は、平成29年度末までで約95%である。</li> <li>・現在、明石東部工区・垂水工区の護岸未整備箇所について、津波による被害軽減にも期待しつつ、優先的に事業を進めるよう重点的な施工計画を実施している。</li> <li>・海岸事業の推進には地域からの強い要望もあり、今後も引き続き地域との対話のもとで、事業を推進していく。</li> <li>・事業を進めるにあたっては、地域や関係者との合意形成を得られた箇所から優先的に整備を進めていく。</li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・護岸を越波抑制効果の高い上部フレア護岸とすることで、従来の護岸方式(直立式+消波ブロック)よりも護岸天端高を抑えることができ、コスト削減を図るとともに、景観(海への眺望)に配慮した構造とする。</li> <li>・上部フレア護岸の採用により、直立型+消波ブロックを採用した場合より約13,200万円の削減(削減率40%)</li> </ul> | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                           | 担当課<br>(担当課長<br>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       |   |  |   |                                |                    |     |
| 皆生海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 272          | 3,675          | 1,084 | 3.4         | <p>【内訳】<br/>建設費：1,075億円<br/>維持管理費：9億円</p> <p>【内訳】<br/>建設費：1,075億円<br/>維持管理費：9億円</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・皆生海岸の背後地にある米子市の人口、世帯数は緩やかに増加している。<br/>・皆生温泉海水浴場は年間約6万人が利用しており、その数は緩やかな増加傾向にある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・現在実施中の事業についても、順調に進んでおり、施設効果も現れている。地域からの事業継続の要望が強いことや、関係機関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。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト削減に努める。<br/>・皆生第1工区の施設改良においては、構造の見直しを行うことでコスト削減に努める。</p>   | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |
| 高知海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 995          | 2,716          | 1,040 | 2.6<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>建設費 1,040億円<br/>維持管理費 0億円</p> <p>【内訳】<br/>建設費 1,040億円<br/>維持管理費 0億円</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br/>・高知海岸は、これまでに強大な波浪と高潮による甚大な被害に見舞われてきた。現在は海岸侵食が進行し、堤防の被災や県道の通行止め等の被害が発生している。そのため、早期に施設整備を行い、高潮・越波及び侵食による被害の防止を図る必要がある。<br/>・南海トラフを震源とする地震の発生確率は今後30年以内に70%程度と予測されており、防災・減災対策を緊急に実施することが求められている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br/>・高潮・侵食対策については、突堤延長の短い戸原工区の2基について、今後も引き続き延伸していく。さらに、抜本的な海岸保全への対応として、突堤改良や養浜による新たな海岸保全対策を進めていく。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・現在でもウミガメの上陸・産卵が確認されているが、砂浜の安定によりウミガメの産卵場所が増加し生息環境の保全につながる。<br/>・事業を実施することで、高潮・越波・侵食によって発生することが想定される災害時要援護者約2,600人、想定死者約350人、電力停止による影響人口約6,200人が軽減される。</p> <p>④事業の進捗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。</p> <p>⑤コスト削減や代替案立案等の可能性について<br/>・工区別の維持管理については、設置箇所を見直し、断面を縮小することで総コスト削減を図った。また、養浜では、河床掘削工事等で発生する良質な掘削土を有効活用することでコスト削減を図る。<br/>・事業期間が長期であることから、最新の現地条件や事業効果等を確認しつつ、より確実な事業の推進が可能となるよう、状況に応じた対策計画の見直しを行っていく。また、新技術の採用等により、代替案(工法等)の可能性について適宜検討を行っていく。</p> | 継続  | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |             |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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       |                                 |                      |   |      |                                |     |
| 宮崎海岸直轄海岸<br>保全施設整備事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 230          | 2,091<br>(※1)  | 【内訳】<br>侵食被害防止便益: 7億円<br>浸水被害防護便益: 1,754億円<br>道路途絶防止便益: 328億円<br>残存価値: 2億円<br><br>【主な根拠】<br>浸水防護戸数: 407戸<br>浸水防護面積: 437ha<br>侵食防護面積: 106ha | 208<br>(※1) | 【内訳】<br>建設費 196億円<br>維持管理費 12億円 | 10.1<br>(※1)         | ①事業を巡る社会経済情勢等の変化<br>・宮崎海岸大炊田地区背後の佐土原地区は、低平地が広がり、宅地、農地、事業所等が分布する。平成20年の直轄事業開始以降、人口・世帯数に大きな変化はない。ただし、その一方で、高齢化が徐々に進んでいる状況にあり、65歳以上の高齢者は20%を超える。<br>・かつては運動会ができるほどの砂浜が広がっていたが、この20～30年で侵食が進行し、護岸の被災や浜の後退が生じている。<br>・今後も侵食が進行すると予想され、背後の有料道路の決壊や低地への越波・浸水により地域経済への大きな影響が懸念されており、海岸侵食対策が必要である。<br><br>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて<br>・事業開始以降、着実に進捗している。<br>・突堤、埋設護岸、養浜の整備を着実に進めており、平成29年9月末までに突堤・補助突堤=167m、埋設護岸=2,320mを整備した。<br>・事業期間中もモニタリング結果の分析を行い、行政・市民・専門家三者一体となった「宮崎海岸トライアングル」と、海岸という複雑な自然現象予測の不確実性を考慮した「宮崎海岸ステップアップサイクル」の二本柱の継続により、段階的に整備を進めていく。<br><br>③コスト削減や代替案立案等の可能性について<br>・構造物設計におけるコスト削減及び施工における新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト削減を図る。 | 継続   | 水管理・国土保全局<br>海岸室<br>(室長 内藤 正彦) |     |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |                                 |                      |  |      |                            |     |
| 新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業<br>北陸地方整備局    | 再々評価 | 502          | 2,662          | 【内訳】<br>侵食防護便益:212億円<br>浸水防護便益:2,450億円<br>【主な根拠】<br>侵食面積:51ha<br>浸水面積:366ha<br>浸水戸数:14,967戸 | 841      | 【内訳】<br>建設費:798億円<br>維持管理費:43億円 | 3.2<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸保全施設の整備により砂浜が創出され、海水浴、レクリエーション、スポーツなど海岸利用者の増大が期待できる。</li> <li>(事業の必要性)<br/>・新潟港海岸の海岸沿いには、臨港道路入舟臨港線(新潟みなどトンネル)と国道402号を結ぶ市道があり、市街地の迂回ルートとしても利用されている。</li> <li>・海岸では、市民の参加によるビーチイベントや清掃活動など、賑わい創出の取り組みが行われている。</li> <li>・国土を保全し、背後にある土地や資産を防護するため、離岸堤&lt;潜堤&gt;、突堤、護岸&lt;養浜&gt;を組み合わせた「面的防護工法」により、波のエネルギーを減衰・吸収させ、想定侵食被害及び想定浸水被害が解消される。</li> <li>(事業進捗の見込み)<br/>・「面的防護工法」による侵食・浸水防止の効果を最大限に発揮させるため、残事業である突堤(第5)及び護岸&lt;養浜&gt;を早期に完成させる必要がある。</li> <li>・早期完成に向けた事業の推進を地元から強く望まれていることから、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。</li> <li>(コスト縮減等)<br/>・新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減に努める。</li> <li>・突堤の整備において、既設構造物を基礎として利用することによりコスト縮減を図っている。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>海岸・防災課<br>(課長 加藤雅啓) |     |
| 和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 450          | 1,292          | 【内訳】<br>・浸水防護便益:1292億円<br>【主な根拠】<br>・浸水面積:約406ha<br>・浸水戸数:約4,700戸                           | 380      | 【内訳】<br>建設費:368億円<br>維持管理費:12億円 | 3.4<br>(※1)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後地の行政機関や主要交通施設、電力施設等を津波から防護することにより、海南市の行政活動を維持でき、災害時の迅速な復旧活動や緊急輸送ネットワークの確保等が可能となる。</li> <li>・背後地の世界的シェアを誇る企業群を津波から防護することにより、甚大な経済被害を回避することができる。</li> <li>・さらに津波による浸水を防護することにより、地域住民の不安を軽減することが期待できる。</li> <li>・海岸堤防を越えるような大きい津波に対しても、浸水深を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐことが期待できる。</li> <li>・今後30年以内に70%程度の確率で南海トラフで発生する地震に伴う津波の襲来が予測されており、当海岸の背後地域には、行政・防災中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業群が集積しているため、津波襲来時には極めて甚大な被害の発生が危惧されている。</li> <li>このため、護岸及び津波防波堤の新設・補強・嵩上げを組み合わせた施設整備を実施し、津波浸水被害の軽減を図る。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成35年度の完了を予定している。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>海岸・防災課<br>(課長 加藤雅啓) |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |                                 |                      |   |      |                            |     |
| 広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 183          | 4,069          | 【内訳】<br>浸水防護便益:4,069億円<br>【主な根拠】<br>浸水面積:444ha<br>浸水戸数:9,185戸 | 201      | 【内訳】<br>建設費:184億円<br>維持管理費:17億円 | 20.3<br>(※1)         | <p>・海岸保全施設の整備により、背後への浸水を防ぎ、人的な被害を軽減が図られる。</p> <p>・海岸保全施設の整備により、地域住民の不安の解消が図られる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・広島港海岸の背後地には人口や資産が集中しており、度々、台風に伴う高潮によって被害を受けてきた。また、広島港海岸の既存施設は、概ね昭和30年～50年代にかけて整備されており、コンクリートの劣化や基礎の洗掘等、老朽化の進行が顕著であることから、対策が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・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>【コスト縮減等】<br/>・既設護岸の改良に伴い発生する捨石、土砂を資材としての再利用することで、コスト縮減を図っている。</p> | 継続   | 港湾局<br>海岸・防災課<br>(課長 加藤雅啓) |     |

※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。

【道路事業】  
（直轄事業等）

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |                                 |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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                           |             |  |  |      |                             |     |
| 北海道縦貫自動車道<br>七飯～大沼<br>北海道開発局   | 再々評価 | 914          | 843            | 702 | 【内訳】<br>事業費：686億円<br>維持管理費：16億円 | 1.2<br>(※1) | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・札幌市と函館市との所要時間が夏期で4分（冬期は5分）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交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上<br/>・並行現道区間の交通が当該道路に転換することで、現道の交通渋滞及び死傷事故の削減が見込まれ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③物流の利便性向上<br/>・森町砂原から函館港までの所要時間が夏期で7分短縮され、道外へ出荷されるマグロ（約410t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・七飯町や北斗市から道央方面までの輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、道央方面に出荷される農産品（ほうれんそう 約850t/年、長ねぎ約1,450t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・日高・胆振地域から函館港への輸送時間が夏期で4分短縮されるなど、軽種馬（約5,000頭/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上<br/>・周辺4町から函館市までの所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、救急搬送の安定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<br/>・国道5号の代替路が確保され、迅速な救急活動、救援物資等、災害時の緊急輸送ルートが強化される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上<br/>・函館市と道央方面及び新幹線駅とを結ぶ安定性及び快適性の高い高速ネットワークの拡充が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦高速バスの利便性向上<br/>・札幌～函館間の所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮され、都市間高速バスの利便性向上が期待される。</p> <p>⑧拠点空港函館空港への利便性向上<br/>・大沼公園から函館空港への所要時間が夏期で2分短縮され、函館空港への利便性向上が期待される。</p> <p>⑨CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量6,927（t-CO2/年）の削減が期待される。</p> | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 <p>・このうち七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、重要港湾函館港及び拠点空港函館空港への物流効率化等の支援を目的とした延長10kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成17年度<br/>・事業進捗率11%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 北海道縦貫自動車道<br>士別剣淵～名寄<br>北海道開発局 | 再々評価 | 337          | 470            | 427 | 【内訳】<br>事業費：353億円<br>維持管理費：73億円 | 1.1         | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・旭川市と稚内市間の所要時間が夏期で12分（冬期は15分）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救急搬送の安定性向上<br/>・宗谷管内及び上川北部地区から旭川市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及び安定性向上が期待される。</p> <p>③物流の利便性向上<br/>・宗谷管内から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。</p> <p>・宗谷管内で生産された乳製品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・名寄市等から道外へ出荷されるアスパラガス及びかぼちゃの流通利便性向上が期待される。</p> <p>④道路交通の安全性向上<br/>・並行現道の通過交通の分散化が見込まれ、交通事故の減少など道路交通の安全性が期待される。</p> <p>⑤観光地への利便性向上<br/>・道北圏の主要な観光地への利便性が向上し、圏域間の観光地群のネットワーク化が図られ、インパウンド誘客等による広域観光の活性化が期待される。</p> <p>⑥日常生活の利便性向上<br/>・上川北部地域から旭川市への所要時間が短縮され、地域住民の日常生活の利便性向上が期待される。</p> <p>⑦地域プロジェクト推進の支援<br/>・冬季スポーツ合宿及び大会時の名寄市への所要時間の短縮や利便性向上が図られ、地域プロジェクトの推進を支援。</p> <p>⑧CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量2,304（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 <p>・このうち士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長24.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成15年度<br/>・事業進捗率57%（うち用地進捗率54%）</p> <p>【コスト削減等】<br/>・切土法面保護工、舗装工等の見直し。引き続きコスト削減対策に取り組んでいく。</p>             | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                    | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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<br>道 根室線<br>本別～釧路<br>北海道開発局 | 再々評価 | 2,162        | 3,128          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：2,575億円<br>走行経費減少便益：424億円<br>交通事故減少便益：129億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>5,400～6,000台/日 | 2,335    | 【内訳】<br>事業費：2,217億円<br>維持管理費：118億円 | 1.3<br>(※1)                                   | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・釧路市から札幌市までの所要時間が夏期で47分（冬期は72分）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<br/>・大規模な迂回の回避や津波時の緊急避難道路としての活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>③国際コンテナの物流効率化<br/>・狭小トンネルや線形不良区間を回避した国際コンテナの輸送が可能となるほか、釧路港と帯広市間の所要時間が夏期で45分（冬期は67分）短縮され、釧路港との物流効率化が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上<br/>・道内各地のみならず、苫小牧港、小樽港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま）12.5万t/年の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤石油製品の流通利便性向上<br/>・釧路港から十勝方面までの所要時間が夏期で41分（冬期は60分）短縮され、石油製品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥救急搬送の安定性向上<br/>・帯広と釧路の血液センター間の所要時間が夏期で13分（冬期は48分）短縮されるなど、救急搬送及び血液輸送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑦主要な観光地への利便性向上<br/>・道央圏との所要時間が夏期で43分（冬期は63分）短縮され、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量33,643（t-CO2/年）の削減が期待される。</p> | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 北海道横断自動車<br>道 網走線<br>足寄～北見<br>北海道開発局 | 再々評価 | 1,072        | 1,134          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：889億円<br>走行経費減少便益：177億円<br>交通事故減少便益：69億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>3,700～4,700台/日    | 1,031    | 【内訳】<br>事業費：903億円<br>維持管理費：128億円   | 1.1<br>(※1)                                   | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・帯広市と北見市間の所要時間が夏期で23分（冬期は36分）短縮し、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救急搬送の安定性向上<br/>・陸別町から北見赤十字病院（第3次医療施設）までの所要時間が夏期で14分（冬期は20分）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>③農産品の流通利便性向上<br/>・北見市から苫小牧港及び十勝港への所要時間が夏期で23分（冬期は36分）短縮されるなど、農産品（ばれいしょ59.6千t/年、たまねぎ35.6千t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④十勝産飼料の流通利便性向上<br/>・十勝産飼料のオホーツク地域等への出荷拡大等が期待される。</p> <p>⑤日常生活圏中心都市への利便性向上<br/>・北見市や帯広市への所要時間が短縮し、日常生活圏中心都市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥観光地への利便性向上<br/>・道東観光の主要ルートとして、知床五湖やオホーツク流水館等へのアクセス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<br/>・内陸部の道路網が強化され、道路やネットワークの多重性が確保されることで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や、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<br/>・自動車からのCO2排出量3,816（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>  | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                              | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析          |     |           |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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     |   |   |   |                             |                |     |
| 釧路中標津道路<br>(一般国道272号)<br>上別保道路<br>北海道開発局 | 再々評価 | 53           | 116             | 82  | 1.4       | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・急カーブ(11か所)、急勾配(3か所)の線形不良区間を解消するとともに、釧路市と中標津町の所要時間が冬期で4分短縮され、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道路交通の安全性向上<br/>・急カーブ(11か所)、急勾配(3か所)の線形不良区間が解消されることで、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③地吹雪に起因する交通障害の緩和<br/>・既存林の活用等から地吹雪の発生が軽減され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上<br/>・釧路市内の水産加工場や苫小牧港、函館水産加工場等から道外へ出荷される水産品(さけ・するめい)が3.0万t/年の流通利便性向上が期待される。</p> <p>・釧路港や苫小牧港、小樽港から道外へ出荷される生乳(5.8万t/年)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<br/>・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定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<br/>・災害により被災した地域からの迅速な救急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量1,439(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】<br/>・釧路中標津道路上別保道路は、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、物流の効率化等を支援するとともに、地吹雪による視程障害及び交通事故の低減を図り、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長7.8kmの地域高規格道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率93%(うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 遠軽北見道路<br>(一般国道333号)<br>生田原道路<br>北海道開発局  | 再々評価 | 120          | 164             | 120 | 1.4       | <p>①主要都市間の利便性向上<br/>・北見市と旭川市間の所要時間が短縮され、交通量の転換が図られるとともに、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水産品の流通利便性向上<br/>・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、道央や道外の大消費地への水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上<br/>・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保されることで、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>④道路交通の安全性向上<br/>・交通が転換することで通過交通が減少し、事故の減少や市街地の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の農水産品出荷ルートの確保<br/>・確実性の高い輸送ルートが強化されることで、道央や道外への農水産品物流における災害に強い出荷ルートが確保される。</p> <p>⑥日常生活の利便性向上<br/>・北見市及び遠軽町へのアクセスが向上し、地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。</p> <p>⑦観光地への利便性向上<br/>・北見、網走及び知床方面へのアクセスの向上並びに都市間バスの快適性及び安全性向上が図られ、観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量825(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】<br/>・遠軽北見道路は、遠軽町を起点とし、北見市に至る延長約60kmの地域高規格道路である。</p> <p>・このうち生田原道路は、広域ネットワークの拡充による地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした、遠軽町生田原水種から生田原旭野に至る延長5.7kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率23%(うち用地進捗率28%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・切土法面対策、土配計画の見直し及び不良土対策による工法等の変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道12号<br>峰延道路<br>北海道開発局                | 再々評価 | 119          | 131             | 130 | 1.01      | <p>①交通混雑の緩和<br/>・走行環境が向上し、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<br/>・4車線拡幅区間では事故が減少しており、安全性の向上が確認されていることから、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③救急搬送の安定性向上<br/>・追越しが容易になるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>④農産品の流通利便性の向上<br/>・交通混雑の緩和が図られ、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤日常生活の利便性向上<br/>・交通混雑の緩和が図られ、日常生活の利便性向上が期待される。</p> <p>⑥観光地への利便性向上<br/>・交通の円滑化による観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦燃料品の流通利便性向上<br/>・交通の円滑化や定時性が確保され、燃料品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減<br/>・自動車からのCO2排出量759(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】<br/>・一般国道12号は、札幌市を起点とし旭川市へ至る延長約145kmの幹線道路である。</p> <p>・このうち峰延道路は、峰延市街及び光珠内市街における交通混雑及び交通事故の低減を図り、道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率51%(うち用地進捗率98%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・縦断線形の見直し、橋梁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。</p>             | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準   | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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44号<br>根室道路<br>北海道開発局               | 再々評価   | 202          | 231            | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：196億円<br/>           走行経費減少便益：26億円<br/>           交通事故減少便益：8.9億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           4,800台/日</p> | 230      | <p>【内訳】<br/>           事業費：211億円<br/>           維持管理費：19億円</p>  | 1.003   | <p>①交通障害の緩和<br/>           ・国道44号の通行規制時の代替路を形成し、道路交通の確実性及び安全性が確保され、地吹雪に起因する交通障害の緩和が期待される。</p> <p>②主要都市間の利便性向上<br/>           ・根室市と釧路市間の所要時間が冬期で3分短縮され、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>③水産品の流通利便性向上<br/>           ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外に出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上<br/>           ・釧路市と根室市間の速達性及び確実性の高い搬送ルートが確保され、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤観光地への利便性向上<br/>           ・観光地間の移動における安定性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥道路交通の安全性向上<br/>           ・並行する国道44号の死傷事故の低減が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>⑦日常生活の利便性向上<br/>           ・バス運行の確実性及び安全性が確保され、都市間バスの利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減<br/>           ・自動車からのCO2排出量1,196(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】<br/>           ・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。<br/>           ・このうち根室道路は、現道の交通事故低減及び冬期間の地吹雪等による冬期交通障害の解消による道路交通の定時性、安全性の向上等を目的に、現道を迂回し、温根沼インターチェンジ(仮称)から根室インターチェンジ(仮称)に至る延長7.1km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】<br/>           ・事業化年度：平成11年度<br/>           ・事業進捗率79%(うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・舗装工、軟弱地盤対策工、埋蔵文化財の追加調査等を見直しにより、事業費が増加している。引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道103号<br>奥入瀬(青楓山)<br>バイパス<br>東北地方整備局 | 長期間継続中 | 230          | 230            | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：195億円<br/>           走行経費減少便益：30億円<br/>           交通事故減少便益：5.1億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           3,200台/日</p> | 200      | <p>【内訳】<br/>           事業費：198億円<br/>           維持管理費：1.5億円</p> | 1.1   | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>           ・渋滞損失時間：7.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減</p> <p>②災害への備え<br/>           ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道103号が「第二次緊急輸送道路」に指定<br/>           ・現道区間の防災要対策箇所7箇所</p> <p>③生活環境の改善・保全<br/>           ・国立公園の特別保護地区の自然環境が保全<br/>           ・Max排出量5.5t/年、SPM排出量0.3t/年削減</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・一般国道103号は青森県青森市を起点に十和田湖を経由し、秋田県大館市に至る延長約144.7kmの一般国道である。<br/>           奥入瀬(青楓山)バイパスは惣辺バイパスの一部を形成し、青森県十和田市青楓山～同市子ノ口に至る延長5.2km、2車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：平成12年度<br/>           ・事業進捗率14%(うち用地進捗率100%)<br/>           ・新規事業化(H25直轄権限代行)後5年により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・新技術(スリップフォーム)の導入等</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道4号<br>築館バイパス<br>東北地方整備局             | 再々評価   | 180          | 315            | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：255億円<br/>           走行経費減少便益：45億円<br/>           交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           14,600台/日</p> | 237      | <p>【内訳】<br/>           事業費：205億円<br/>           維持管理費：33億円</p>  | 1.3   | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>           ・渋滞損失時間：51.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保<br/>           ・三次医療施設(大崎市民病院)へのアクセス性向上が見込まれる(現況：53分→整備後：49分)</p> <p>③災害への備え<br/>           ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道4号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・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。<br/>           築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長7.0kmの4車線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：昭和58年度<br/>           ・事業進捗率52%(うち用地進捗率71%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・下層路盤材に再生骨材を使用</p>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針   | 担当課<br>(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<br>下浜道路<br>東北地方整備局       | 再々評価 | 177          | 349            | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：336億円<br/>走行経費減少便益：13億円<br/>交通事故減少便益：0.82億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>21,400台/日</p> | 190      | <p>【内訳】<br/>事業費：159億円<br/>維持管理費：31億円</p> | 1.8<br>(※1)          | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・並行区間等の渋滞損失時間：11.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保<br/>・三次医療施設へのアクセス性の向上<br/>(秋田市下浜地区～秋田大学医学部附属病院 (現況：36分→整備後：35分))</p> <p>③災害への備え<br/>・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道7号は、新潟県新潟市から青森県青森市に至る約534kmの主要な幹線道路である。<br/>下浜道路は、秋田県秋田市内を通過する延長6.2kmの4車線道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率60%(うち用地進捗率100%)<br/>・平成31年度：延長6.2km(2/4)開通予定<br/>【コスト削減等】<br/>・橋台背面盛土にFCB(気泡配合軽量土)の採用により、橋台、基礎工のコスト削減を図る。</p>   | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道7号<br>鷹巣大館道路(Ⅱ期)<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 270          | 1066           | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：766億円<br/>走行経費減少便益：218億円<br/>交通事故減少便益：82億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>12,100台/日</p>  | 465      | <p>【内訳】<br/>事業費：426億円<br/>維持管理費：40億円</p> | 2.3<br>(2.9)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・大館市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況：55分→整備後：24分※)。</p> <p>②物流効率化の支援<br/>・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況：84分→整備後：72分※)。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築<br/>・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成<br/>(現況：91分→整備後：70分※)。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保<br/>・大館市から北秋田市民病院へのアクセス向上が見込まれる(現況：53分→整備後：31分※)。</p> <p>⑤災害への備え<br/>・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(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)。<br/>・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。<br/>※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】<br/>・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として秋田県能代市や秋田県大館市を経て青森県青森市に至る延長約321kmの高速自動車国道である。<br/>・鷹巣大館道路(Ⅱ期)は、その一部を構成し、安定的な物流ルートの確保等による企業活動の支援、迅速かつ安定的な緊急搬送を支援し、地域住民の安全・安心確保を目的とした北秋田市脳神から北秋田市栄を結ぶ延長5.6kmの自動車専用道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率：96%(うち用地進捗率94%)<br/>【コスト削減等】<br/>・(仮称)あきた北空港IC部の排水系統の見直しにより、IC内の掘削範囲の見直しを行い、コスト削減を図る。</p>            | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道7号<br>ニツ井今泉道路<br>東北地方整備局    | その他  | 150          | 1066           | <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>12,100台/日</p>  | 465      | <p>【内訳】<br/>事業費：426億円<br/>維持管理費：40億円</p> | 2.3<br>(1.4)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる(現況：53分→整備後：46分※)。</p> <p>②物流効率化の支援<br/>・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況：84分→整備後：72分※)。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築<br/>・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築<br/>(現況：91分→整備後：70分※)。</p> <p>④個性ある地域の形成<br/>・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。</p> <p>⑤災害への備え<br/>・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(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)。<br/>・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。<br/>※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】<br/>・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として秋田県能代市や秋田県大館市を経て青森県青森市に至る延長約321kmの高速自動車国道である。<br/>・ニツ井今泉道路は、その一部を構成し、道路の安全性及び災害時のリダンダンシー確保、地域の基盤産業の支援を目的とした能代市ニ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。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成24年度<br/>・事業進捗率：44%(うち用地進捗率71%)<br/>【コスト削減等】<br/>・機能補償のための設置する交差道路2路線の集約、及び公道橋を側道切回しに変更し、コスト削減を図る。<br/>【再評価した理由】<br/>・能代～大館として一体評価をするため</p> | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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112号<br>霞城改良<br>東北地方整備局   | 再々評価 | 259          | 363            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：310億円<br>走行経費減少便益：38億円<br>交通事故減少便益：14億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>28,900台/日   | 324      | 【内訳】<br>事業費：316億円<br>維持管理費：7.6億円 | 1.1   | ①円滑なモビリティの確保<br>・並行区間等の渋滞損失時間：21.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減。<br>・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。<br>②歩行者・自転車のための生活空間の形成<br>・自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上に該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。<br>③安全な生活環境の確保<br>・当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される。 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道112号霞城改良は、山形市中心部の混雑緩和、事故多発箇所の改善、狭小歩道幅員の解消を図るものである<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成17年度<br>・事業進捗率93%（うち用地進捗率97%）<br>・平成31年度：全線完成予定<br>【コスト縮減等】<br>・電線共同溝の構造形式を共用F A方式に変更し、コスト縮減を図る。   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道113号<br>梨郷道路<br>東北地方整備局   | 再々評価 | 188          | 279            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：231億円<br>走行経費減少便益：29億円<br>交通事故減少便益：19億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>10,300台/日   | 207      | 【内訳】<br>事業費：176億円<br>維持管理費：31億円  | 1.3   | ①円滑なモビリティの確保<br>・並行区間等の渋滞損失時間：17.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減。<br>②国土・地域ネットワークの構築<br>・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の一部として形成。<br>③安全で安心できる暮らしの確保<br>・高次医療施設へのアクセス向上。<br>④災害への備え<br>・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道113号梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を形成する地域高規格道路であり、物流機能強化及び交流・連携活性化、高次医療施設へのアクセス向上、事故多発箇所や冬期交通環境の改善を図るものである。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成20年度<br>・事業進捗率41%（うち用地進捗率50%）<br>【コスト縮減等】<br>・他事業残土を流用土として採用したことにより、コスト縮減を図る。   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 東北中央自動車道<br>東根～尾花沢<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 835          | 1,351          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：925億円<br>走行経費減少便益：268億円<br>交通事故減少便益：158億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>24,500台/日 | 984      | 【内訳】<br>事業費：892億円<br>維持管理費：93億円  | 1.4   | ①円滑なモビリティの確保<br>・尾花沢市から山形空港（現況30分⇒整備後21分）へのアクセス向上が見込まれる。<br>②国土・地域ネットワークの構築<br>・当該路線が新たに拠点都市間（山形市～新庄市（整備前82分⇒整備後67分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。<br>③個性ある地域の形成<br>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（銀山温泉（H28観光入込数38万人）が存在する。<br>④安全で安心できる暮らしの確保。<br>・尾花沢市から県立中央病院（現況42分⇒整備後27分）へのアクセス向上が見込まれる。<br>⑤災害への備え<br>・緊急輸送道路（国道112号月山道路）の代替路線を形成する。   | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として、福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。<br>東根～尾花沢間は、東北中央自動車道の一部を形成し、広域な交流・連携の促進、代替路機能及びネットワーク機能強化、高次医療施設へのアクセス向上を目的としている。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成10年度<br>（平成17年度 新直轄方式に移行）<br>・事業進捗率79%（うち用地進捗率100%）<br>・平成29年度 大石田村山～尾花沢間L=5.3km開通予定<br>・平成30年度 東根～東根北間L=4.3km開通予定<br>【コスト縮減等】<br>・トンネル側溝に新技術スリップフォーム工法を採用する等、コスト縮減を図る。 | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                          | 該当基準   | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |                      |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>(酒田みなと～遊佐)<br>東北地方整備局 | その他    | 310          | 1,405          | 800 | 1.8<br>(1.6)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・にかほ市から庄内空港(現況:53分→整備後:43分<sup>※</sup>)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>・にかほ市から酒田港(現況:41分→整備後:36分<sup>※</sup>)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>・新たに拠点都市間(酒田市と秋田市 現況:117分→整備後:106分<sup>※</sup>)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</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>・遊佐町(吹浦)から日本海総合病院(現況:28分→整備後:21分)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>・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</li> </ul> <p>※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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>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、災害時のリダンダンシーの確保、交通事故の減少、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。</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21年度</li> <li>・事業進捗率44%(うち用地進捗率65%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防雪備の形式の見直し等により引き続きコスト削減に取り組んでいく。</li> </ul> <p>【再評価した理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒田～本荘として一体評価をするため</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道7号<br>遊佐象潟道路<br>東北地方整備局          | 長期間継続中 | 520          |                |     | 1.8<br>(2.3)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・にかほ市から庄内空港(現況:53分→整備後:43分<sup>※</sup>)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>・にかほ市から酒田港(現況:41分→整備後:36分<sup>※</sup>)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>・新たに拠点都市間(酒田市と秋田市 現況:117分→整備後:106分<sup>※</sup>)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</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>・にかほ市から日本海総合病院(現況:48分→整備後:38分)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>・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</li> </ul> <p>※整備後は一体評価区間である酒田みなと～遊佐区間の効果も含む</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、災害時の緊急輸送道路や代替路の確保、第三次救急医療施設への到達性向上、地域産業の支援に寄与することを目的としている。</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25年度</li> <li>・事業進捗率8%(うち用地進捗率18%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法面防草板の材質の変更等により引き続きコスト削減に取り組んでいく。</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道4号<br>伊達拡幅<br>東北地方整備局            | その他    | 198          | 650            | 378 | 1.7                  | <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:32.3万人・時間/年、渋滞損失削減率:約6割削減</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>・当該路線の整備により、国見町から圏域中心都市である福島市へのアクセス向上が見込まれる(国見町→福島市 現況:32分→整備後:30分)</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路(東北自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> </ul>  | <p>&lt;事業期間変更により再評価を実施&gt;</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4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約889kmの主要な幹線道路である。伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町大字石母田字上野に至る延長9.1kmの4車線道路である。</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56年度</li> <li>・事業進捗率91%(うち用地進捗率96%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術(固定ゴム支承装置F×SB)の導入によりコスト削減を図る。</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |  | B/C  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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49号<br>猪苗代拡幅<br>東北地方整備局 | その他  | 129          | 242            | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：207億円<br/>走行経費減少便益：29億円<br/>交通事故減少便益：6.2億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>9,400台/日</p> | 238      | <p>【内訳】<br/>事業費：219億円<br/>維持管理費：19億円</p> | 1.02 | <p>①国土・地域ネットワークの構築<br/>・現道(国道49号)における冬期積雪時の大型車のすれ違い困難区間を解消する</p> <p>②個性ある地域の形成<br/>・スポーツ、レクリエーションイベント(マラソン大会等)を支援する<br/>・主要な観光地(志田浜)へのアクセス向上が期待される</p> <p>③災害への備え<br/>・緊急輸送道路(磐越自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する</p>  | <p>&lt;事業期間変更により再評価を実施&gt;</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。<br/>猪苗代拡幅は、福島県耶麻郡猪苗代町大字壺楊字南浜から福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大塚猪苗代に至る延長7.3km、2車線の道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和63年度<br/>・事業進捗率97%(うち用地進捗率97%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・新技術(橋梁部の支承形式(機能分散型支承)、伸縮装置(埋設ジョイント))の導入によりコスト縮減を図る。</p>                                    | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道49号<br>北好間改良<br>東北地方整備局 | その他  | 50           | 66             | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：45億円<br/>走行経費減少便益：15億円<br/>交通事故減少便益：5.2億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>10,700台/日</p> | 50       | <p>【内訳】<br/>事業費：44億円<br/>維持管理費：5.9億円</p> | 1.3  | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・渋滞損失時間2.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減<br/>・国道49号 いわき中央10入口交差点上り流入部(主要渋滞箇所)の旅行速度の改善が期待される</p> <p>②都市の再生<br/>・広域道路整備計画(福島県)に位置づけのある広域道路(地域形成型)を形成する</p> <p>③災害への備え<br/>・福島県道路防災情報連絡協議会により設定された緊急輸送道路ネットワーク計画において、一次確保路線としての位置付けられている</p> | <p>&lt;事業期間変更により再評価を実施&gt;</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。<br/>北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長2.2kmの2車線道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成23年度<br/>・事業進捗率16%(うち用地進捗率15%)<br/>・事業の進捗に係る問題はない</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・橋台支承条件を橋軸:可動・直角:固定(RC壁)とし、橋軸直角方向水平力を橋台にも応分に分担させた合理的な設計を行うことにより、コスト縮減を図る。</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析   |  |                        | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長名)              |
|--|------|--------------|--|--|------------------------|--|--|------|-----------------------------|
|  |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円)   |  | B/C                    |  |  |      |                             |
|  |      |              | 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106号<br>(宮古盛岡横断道<br>路)<br>宮古～箱石<br>東北地方整備局         | その他  | 1,106        |  |  | 1.03<br>(1.04)<br>(※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：143分→整備後：108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ICへのアクセス性が向上（現況：120分→整備後：85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：123分→整備後：88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>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> </ul> </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> <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58%（うち用地進捗率89%）</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)、釜目～腹帯工区 延長7.0km(2/2)、川井～箱石工区 延長7.0km(2.2) 開通予定</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> </li></ul> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道106号<br>(宮古盛岡横断道<br>路)<br>平津戸・岩井～松<br>草<br>東北地方整備局 | その他  | 492          | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：2,228億円<br/>走行経費減少便益：228億円<br/>交通事故減少便益：74億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>5,200台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：2,440億円<br/>維持管理費：26億円</p> | 1.03<br>(0.4)<br>(※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：143分→整備後：108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ICへのアクセス性が向上（現況：120分→整備後：85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：123分→整備後：88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>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61%（うち用地進捗率100%）</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>・特になし。</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>  | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道106号<br>(宮古盛岡横断道<br>路)<br>区界～築川<br>東北地方整備局         | その他  | 542          |  |  | 1.03<br>(0.4)<br>(※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：143分→整備後：108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ICへのアクセス性が向上（現況：120分→整備後：85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：123分→整備後：88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>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63%（うち用地進捗率100%）</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> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・特になし。</li> </ul> </li> </ul> </li></ul>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |   |                       | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>(宮古盛岡横断道<br>路)<br>都南川目道路<br>東北地方整備局       | その他  | 318          |                |     |   | 1.03<br>(1.3)<br>(※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:143分→整備後:108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ICへのアクセス性が向上(現況:120分→整備後:85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:123分→整備後:88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>・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83%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・平成31年度:田の沢IC～手代森IC延長3.4km(2/2) 開通予定</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>・特になし。</li> </ul> </li> </ul>   | 継続                          | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道283号<br>(東北横断自動車<br>道釜石秋田線)<br>釜石～釜石西<br>東北地方整備局  | その他  | 280          | 1,738          | 958 | <ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】<br/>走行時間短縮便益:1,557億円<br/>走行経費減少便益:90億円<br/>交通事故減少便益:92億円</li> <li>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>9,000台/日</li> </ul>  | 1.8<br>(0.96)<br>(※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>・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:75分)</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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:94分→整備後:80分)</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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:77分)</li> </ul> </li> <li>④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(釜石市～岩手医科大学附属病院 現況:129分→整備後:114分)</li> </ul> </li> <li>⑤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>・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80kmの幹線道路である。</li> <li>・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。</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91%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・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</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>・小段排水形式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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道283号<br>(東北横断自動車<br>道釜石秋田線)<br>遠野住田～遠野<br>東北地方整備局 | その他  | 356          |                |     | <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>・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:75分)</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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:94分→整備後:80分)</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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:77分)</li> </ul> </li> <li>④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(釜石市～岩手医科大学附属病院 現況:129分→整備後:114分)</li> </ul> </li> <li>⑤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> | 1.8<br>(1.5)<br>(※2)  | <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>・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。</li> <li>・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綾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。</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81%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・平成30年度:全線2車線開通予定</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・植生基材吹付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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                             |     |

| 事業名<br>事業主体                                       | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          | B/C                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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45号<br>(三陸沿岸道路)<br>唐桑北～陸前高田<br>東北地方整備局        | その他  | 687          |                |       |          | 1.2<br>(0.8)<br>(※2)  | ①安全で安心できるくらしの確保<br>・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市～岩手県立大船渡病院 現況:48分<br>一整備後:41分)<br>②災害への備え<br>・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<br>輸送道路」に指定<br>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる<br>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<br>形成 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米<br>IC～釜石JCT)は、宮城県登米市<br>から岩手県釜石市に至る約110kmの復<br>興道路である。<br>三陸沿岸道路(唐桑北～陸前高田)<br>は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮<br>城県気仙沼市から岩手県陸前高田市へ<br>至る延長10.0km、2車線の自動車専用<br>道路である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度:平成23年度<br>・事業進捗率86%(うち用地進捗率<br>100%)<br>・平成30年度:全線2車線開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・技術の進展に伴う新工法の採用等に<br>よる新たなコスト縮減に努めながら事<br>業を推進する                      | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |  |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>気仙沼～唐桑南<br>東北地方整備局         | その他  | 1,185        |                |       |          | 1.2<br>(1.2)<br>(※2)  | ①安全で安心できるくらしの確保<br>・三次医療施設へのアクセス性が向上(気仙沼市～岩手県立大船渡病院 現況:48分<br>一整備後:41分)<br>②災害への備え<br>・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<br>路」に指定<br>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる<br>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<br>形成     | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米<br>IC～釜石JCT)は、宮城県登米市<br>から岩手県釜石市に至る約110kmの復<br>興道路である。<br>三陸沿岸道路(気仙沼～唐桑南)<br>は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮<br>城県気仙沼市内を通過する延長9.0<br>km、2車線の自動車専用道路である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度:平成23年度<br>・事業進捗率53%(うち用地進捗率<br>98%)<br>・平成31年度:気仙沼IC(仮)～気仙<br>沼港IC(仮)間 延長1.7km(2/2)<br>開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・技術の進展に伴う新工法の採用等に<br>よる新たなコスト縮減に努めながら事<br>業を推進する | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |  |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>本吉気仙沼道路<br>(Ⅱ期)<br>東北地方整備局 | その他  | 264          | 5,518          | 4,757 |          | 1.2<br>(1.04)<br>(※2) | ①安全で安心できるくらしの確保<br>・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:85分一<br>整備後:71分)<br>②災害への備え<br>・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<br>路」に指定<br>・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる<br>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<br>形成       | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米<br>IC～釜石JCT)は、宮城県登米市<br>から岩手県釜石市に至る約110kmの復<br>興道路である。<br>本吉気仙沼道路(Ⅱ期)は、三陸沿岸<br>道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市<br>内を通過する延長4.0km、2車線の自動<br>車専用道路である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度:平成23年度<br>・事業進捗率95%(うち用地進捗率<br>100%)<br>・平成30年度:全線2車線開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・技術の進展に伴う新工法の採用等に<br>よる新たなコスト縮減に努めながら事<br>業を推進する                                       | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |  |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |       | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長名)              |
|---|------|--------------|----------------|--|-------|---|---|------|-----------------------------|
|   |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |  | B/C   |   |   |      |                             |
|   |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    |  |       |   |   |      |                             |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>歌津～本吉<br>東北地方整備局 | その他  | 703          |                |  | 費用の内訳 | <p>①安全で安心できるくらしの確保<br/>・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：58分→整備後：50分）</p> <p>②災害への備え<br/>・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<br/>・国道45号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</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>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・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。<br/>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。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成23年度<br/>・事業進捗率84%（うち用地進捗率99%）<br/>・平成30年度：歌津IC～卯名沢IC（仮）間 延長10.0km（2/2）開通予定<br/>・平成32年度：全線2車線開通予定<br/>・総事業費増により再評価を実施<br/>【コスト縮減等】<br/>・関係機関協議による函渠の統合</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>吉浜～釜石<br>東北地方整備局 | その他  | 868          |                |  |       |   |   |      |                             |

| 事業名<br>事業主体                               | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針   | 担当課<br>(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<br>(三陸沿岸道路)<br>釜石山田道路<br>東北地方整備局  | その他  | 1,038        | 2,382          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：1,875億円<br>走行経費減少便益：341億円<br>交通事故減少便益：166億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>11,800台/日 | 1,510    | 【内訳】<br>事業費：1,417億円<br>維持管理費：93億円 | 1.6<br>(1.2)<br>(※2)   | ①円滑なモビリティの確保<br>・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：134分→整備後：111分）<br>②物流効率化の支援<br>・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：45分→整備後：32分）<br>③安全で安心できる暮らしの確保<br>・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：113分→整備後：97分）<br>④災害への備え<br>・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<br>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  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・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。<br>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到達性向上、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。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成5年度<br>・事業進捗率79%（うち用地進捗率99%）<br>・平成30年度：釜石JCT(仮)～釜石岡石IC 延長5.6km(2/2) 開通予定<br>・平成30年度：大槌IC(仮)～山田南IC 延長8.0km(2/2) 開通予定<br>・平成31年度：釜石北IC(仮)～大槌IC(仮) 延長4.8km(2/2) 開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・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。 | 継続                          | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>宮古中央～田老<br>東北地方整備局 | その他  | 1,242        |                |  |          | 1.2<br>(1.2)<br>(※2)              | ①円滑なモビリティの確保<br>・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：195分→整備後：147分）<br>②物流効率化の支援<br>・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上（現況：109分→整備後：79分）<br>③安全で安心できる暮らしの確保<br>・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市～久慈病院現況：109分→整備後：76分）<br>④災害への備え<br>・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<br>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<br>【防災機能の評価】<br>・主要都市・拠点間の防災機能評価（宮古市～久慈市：現況D→整備後B）<br>・市町村間等の連結性評価（改善度：2.8、弱点度：整備前2.5→整備後0.9） | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。<br>宮古中央～田老は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市松山から岩手県宮古市田老字小堀内に至る延長21.0kmの2車線の自動車専用道路である。<br>・災害に強いネットワークの形成<br>・高次救急医療施設への到達性向上<br>・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成23年度<br>・事業進捗率54%（うち用地進捗率99%）<br>・平成29年度：田老第2IC(仮)～田老北IC(仮) 延長4.0km(2/2) 開通予定<br>・平成32年度：全線2車線開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・本線を横断する市道の構造を、跨道橋形式から土工形式への変更 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                             |

| 事業名<br>事業主体                                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |                   |                       | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(担当課長名)              |                             |
|--|------|--------------|----------------|-------------------|-----------------------|--|---|---|-----------------------------|-----------------------------|
|  |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |                   | B/C                   |  |   |   |                             |                             |
|  |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    | 費用:C(億円)<br>費用の内訳 |                       |  |   |   |                             |                             |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>田野畑南～尾肝要<br>東北地方整備局 | その他  | 374          |                |                   | 1.2<br>(0.9)<br>(※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>・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分→整備後:147分)</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援               <ul style="list-style-type: none"> <li>・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上(現況:109分→整備後:79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～久慈病院現況:109分→整備後:76分)</li> </ul> </li> <li>④災害への備え               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</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               <ul style="list-style-type: none"> <li>【防災機能の評価】                   <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B)</li> <li>・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9)</li> </ul> </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>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</li> <li>・田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大芦から岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0km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到達性向上</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29%(うち用地進捗率99%)</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>・河川渡河部の工事用道路を仮橋から盛土(河川付替によるパイプ)構造に変更</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                             |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>尾肝要～普代<br>東北地方整備局   | その他  | 371          | 6240           | 5041              | 1.2<br>(0.95)<br>(※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>・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分→整備後:147分)</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援               <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:109分→整備後:79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(田野畑村～久慈病院現況:55分→整備後:34分)</li> </ul> </li> <li>④災害への備え               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</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               <ul style="list-style-type: none"> <li>【防災機能の評価】                   <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B)</li> <li>・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】</li> <li>走行時間短縮便益: 5,027億円</li> <li>走行経費減少便益: 926億円</li> <li>交通事故減少便益: 287億円</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>【主な根拠】</li> <li>計画交通量</li> <li>7,300台/日</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>【内訳】</li> <li>事業費: 4,770億円</li> <li>維持管理費: 271億円</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>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</li> <li>・尾肝要～普代は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村集合から岩手県下閉伊郡普代村第11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> <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到達性向上</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61%(うち用地進捗率97%)</li> </ul> </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> <li>【コスト縮減等】               <ul style="list-style-type: none"> <li>・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し</li> </ul> </li> </ul> | 継続                          | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |                   |                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長名)              |
|---|------|--------------|----------------|-------------------|----------------------|---|---|------|-----------------------------|
|   |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |                   | B/C                  |   |   |      |                             |
|   |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    | 費用:C(億円)<br>費用の内訳 |                      |   |   |      |                             |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>普代～久慈<br>東北地方整備局 | その他  | 1,180        |                |                   | 1.2<br>(0.9)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分→整備後:147分)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:109分→整備後:79分)</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(普代村～久慈病院現況:36分→整備後:23分)</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>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</p> <p>【防災機能の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B)</li> <li>・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9)</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</li> <li>普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km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到達性向上</li> <li>・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等</li> </ul> <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42%(うち用地進捗率97%)</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>・橋梁下部の掘削について、竹割型構造物掘削工法を採用することで、掘削土量及び仮設材を削減</li> </ul> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道45号<br>(三陸沿岸道路)<br>久慈北道路<br>東北地方整備局 | その他  | 196          |                |                   | 1.2<br>(1.3)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:92分→整備後:76分)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:68分→整備後:52分)</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(洋野町～久慈病院現況:35分→整備後:24分)</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約130kmの復興道路である。</li> <li>久慈北道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県久慈市待浜町から岩手県久慈市夏井町鳥谷に至る延長7.4km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到達性向上</li> <li>・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等</li> </ul> <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82%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・平成31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>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し</li> </ul>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                               | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>(三陸沿岸道路)<br>待浜～階上<br>東北地方整備局   | その他  | 915          |                |       |          | 1.2<br>(0.7)<br>(※2) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上（現況：92分→整備後：76分）</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上（現況：68分→整備後：52分）</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三次医療施設へのアクセス性が向上（洋野町～久慈病院現況：35分→整備後：24分）</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</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> <p>【防災機能の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>主要都市・拠点間の防災機能評価（久慈市～八戸市：現況D→整備後B）</li> <li>市町村間等の連結性評価（改善度：1.2、弱点度：整備前1.0→整備後0.9）</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道115号<br>東北中央自動車道<br>相馬～相馬西<br>東北地方整備局 | その他  | 373          |                |       |          | 1.1<br>(0.9)<br>(※2) | <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する</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>日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況79分→整備後：39分）</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況75分→整備後59分）</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道115号<br>東北中央自動車道<br>壺山～福島<br>東北地方整備局  | その他  | 730          | 2,116          | 1,950 |          | 1.1<br>(1.1)<br>(※2) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：1,758億円<br/>走行経費減少便益：216億円<br/>交通事故減少便益：142億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>10,500台/日</p> <p>【内訳】<br/>事業費：1,824億円<br/>維持管理費：125億円</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現道（国道115号：相馬～福島間）の背高コンテナ通行不可区間を解消する</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>日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する（現況：79分→整備後：39分）</li> </ul> <p>③安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する（現況75分→整備後59分）</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>首都圏中央連絡自<br>動車道(つくば～<br>大栄)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 2,841        | 4,056          | 3,417 | 1.2<br>(※1) | <p>①産業活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>茨城県では、『茨城圏央道産業コンプレックス基本計画』に基づき、企業立地を積極的に推進。</li> <li>茨城県の工場立地面積は4年連続全国第1位。</li> <li>圏央道(つくば～大栄)の整備により、更なる企業活動の活性化が期待。</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、つくば～大栄区間は、その一部を形成する延長40.0kmの自動車専用道路である。</li> <li>当該区間は、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的としている。</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3年度</li> <li>用地進捗率：99%</li> <li>平成27年6月に神崎10～大栄JCT間が暫定2車線で開通。当該区間の整備により全線開通。</li> <li>暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道468号<br>首都圏中央連絡自<br>動車道(茂原～木<br>更津)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 2,198        | 3,135          | 2,558 | 1.2<br>(※1) | <p>①産業活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道(茂原～木更津)の開通により、成田・羽田の両空港や首都圏各地へのアクセス性が向上し、千葉県内の新規工場立地面積は大きく増加。</li> <li>アクアライン・圏央道沿線地域基本計画の中で「特に重点的に企業立地を図るべき区域」に指定されているかずさアカデミアパークの新規立地件数も堅調に推移。茂原には工業団地(現在整備中)では平成29年度から分譲を開始予定。</li> <li>圏央道(茂原～木更津)が千葉県内の産業活性化を支援。</li> </ul> <p>②水産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国有数の漁業県である千葉県は、「千葉ブランド水産物認定制度」により水産業の振興を推進。</li> <li>勝浦漁港のカツオは千葉ブランド水産物に認定されており、上場水揚量は全国2位。</li> <li>東京・横浜の中央卸売市場における千葉県産カツオの取扱額は1位。</li> <li>圏央道(茂原～木更津)の開通により、漁港から市場までの所要時間が34分(27%)短縮。</li> <li>アクセス性の向上により千葉県内の水産業活性化を支援。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>圏央道は、東京都心から半径およそ40～60km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、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、首都圏全体の道路交通円滑化や機能の再編成等を図る目的の事業である。</li> <li>茂原～木更津区間は、圏央道(東金茂原道路)、東京湾アクアライン連絡道及び館山自動車道と接続し、千葉県と東京都並びに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するとともに、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4年度</li> <li>事業進捗率80%(うち用地進捗率99%)</li> <li>平成25年4月に茂原長南10～木更津東10間が暫定2車線で開通。当該区間の整備により全線開通。</li> <li>暫定2車線区間においては、交通状況を踏まえながら4車線整備を検討。</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んでいく。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>(八千穂～佐久南)<br>関東地方整備局                | その他  | 852          | 1,014          | 1,006 | 1.01     | <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、上信越道や中央道、新東名を連結し、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号の混雑緩和、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> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道（八千穂高原IC～佐久南IC）の用地取得は完了。</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>現地施工条件変更等に伴い、前回再評価時から約半年でさらに73億円事業費が増加し、事業費の変化が軽微ではないため、再評価を実施。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>軟弱地盤対策追加に伴う増加や硬質な地盤を掘削するための工法変更に伴う増加により、事業費を約73億円増加。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削減に取り組む。</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 東関東自動車道<br>水戸線（潮来～銚田）<br>関東地方整備局<br>東日本高速道路株式会社 | その他  | 710          | 955            | 761   | 1.3      | <p>①観光への支援（広域的な集客効果）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、県外観光客数は増加傾向。</li> <li>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、周遊機会の増加に期待。</li> <li>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、旅客数の増加に期待。</li> </ul> <p>②輸送利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鹿島港（国際バルク戦略港湾）は、とうもろこし（主に飼料に使用）の取扱量や背後にある飼料コンビナートの飼料生産量が全国1位。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な状況。</li> <li>茨城県の特産品であるメロンは、全国1位の出荷量、県内では銚田市で最も多く生産。</li> <li>大田市場における茨城県の果物取扱推移は増加傾向。</li> <li>東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）の整備により、他地域へのアクセスが向上。農産物輸送の利便性向上や鹿島港のポテンシャル向上に期待。</li> </ul> <p>③事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>東日本大震災時には、常磐自動車道および国道51号は「第1次緊急輸送路」に指定されていたが、両道路共に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。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）は、茨城県潮来市を起点に、銚田市飯名に至る延長30.9kmの高速自動車道である。</li> <li>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。</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21年度</li> <li>事業進捗率：約34%（うち用地進捗率83%）</li> <li>平成29年3月に有料事業許可が下り、NEXCO東日本との合併施行となったことから、事業計画が顕著に変更されたこと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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                                       | 該当基準        | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>新湘南バイパス<br>関東地方整備局<br>中日本高速道路株式<br>株式会社 | 再々評価        | 890          | 1,479          | 1,192 | 1.2<br>(※1) | <p>①広域幹線道路網の形成<br/>・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成。</p> <p>②交通混雑の緩和<br/>・新湘南バイパスに並行する国道1号の損失時間は、約270.4千人時間/年・kmで全国平均の約10倍となっている。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し、国道1号の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>③安全安心な通行の確保<br/>・新湘南バイパスに並行する国道1号では、死傷事故率が全国平均の約2倍にあたる200件/億台/km以上の区間が多数存在している。新湘南バイパスの整備により、国道1号の一部が転換し渋滞が緩和され、国道1号の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】<br/>一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和60年度<br/>・事業進捗率42%（うち用地進捗率87%）<br/>・平成7年12月茅ヶ崎西10～茅ヶ崎海岸10間 延長1.2km(4/4)部分開通引き続き、残る5.5km区間の完成に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト削減等】<br/>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道4号<br>矢板拡幅<br>関東地方整備局                         | 一定期間<br>未着工 | 200          | 312            | 146   | 2.1<br>(※1) | <p>①交通混雑の緩和<br/>・矢板拡幅区間では、早川町、中、中北、土屋交差点が主要渋滞箇所特定。<br/>・矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全・安心な通行の確保<br/>・事故類型は車両相互の追突が多く、全体の約6割を占める。<br/>・矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③災害時・緊急時の速達性の確保<br/>・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長く、病院収容が県平均より約7分長い。<br/>・矢板拡幅の整備により救急搬送時間が短縮するなど、救急活動の迅速性の向上が見込まれる。<br/>・大雪など東北道の通行止め時は、代替路として交通が集中することから、大幅な速度低下が発生。<br/>・矢板拡幅の整備により、除雪作業に伴う片側交互通行が回避され、速達性が確保。</p> <p>④地域産業の支援<br/>・近隣工業団地では、大規模な工場建設が計画され、今後も更なる企業の進出に期待。<br/>・矢板拡幅の整備により高速ICと工業団地間の物流効率化が向上するなど、地域産業の活性化を支援する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道4号矢板拡幅は、栃木県矢板市片岡～栃木県矢板市針生間に計画された延長6.5kmの現道拡幅事業である。当該道路の整備により、矢板市を通過する国道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す。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成27年度<br/>・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%）</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道6号<br>新宿拡幅<br>関東地方整備局                         | 再々評価        | 337          | 1,049          | 734   | 1.4<br>(※1) | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・国道6号の新宿拡幅区は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進んでいる。<br/>・交差点や踏切が接近し、5時～20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。<br/>・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②災害への備え<br/>・新宿拡幅を含む国道6号は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけられている。<br/>・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。<br/>・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道6号は、東京都中央区日本橋から宮城県仙台市に至る延長約352kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町6丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした現道拡幅及び立体事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業進捗率68%（うち、用地進捗率86%）</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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6号<br>牛久土浦バイパス<br>関東地方整備局         | 再々評価 | 300          | 862            | 363 | 2.4<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：706億円<br/>走行経費減少便益：117億円<br/>交通事故減少便益：39億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>12,800台/日～38,900台/日</p> <p>【内訳】<br/>事業費：347億円<br/>維持管理費：16億円</p> <p>①国道6号の渋滞緩和<br/>・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、ボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。<br/>・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約7割発生。<br/>・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。<br/>②圏央道へのアクセス強化<br/>・土浦市にある食品加工工場では、国道6号(現道)及び圏央道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。<br/>・牛久土浦バイパスの整備により、圏央道つくば牛久ICへのアクセス性が向上し、製品出荷能力の向上に寄与。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道6号牛久土浦バイパスは、一般道6号(現道)の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成4年度<br/>・事業進捗率：約79%(うち用地進捗率96%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道6号<br>牛久土浦バイパス<br>(Ⅱ期)<br>関東地方整備局 | その他  | 175          | 519            | 145 | 3.6<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：433億円<br/>走行経費減少便益：58億円<br/>交通事故減少便益：27億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>つくば区間：21,700台/日<br/>土浦区間：29,600台/日</p> <p>【内訳】<br/>事業費：128億円<br/>維持管理費：17億円</p> <p>①国道6号の渋滞緩和<br/>・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、ボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。<br/>・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約7割発生。<br/>・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。<br/>②圏央道へのアクセス強化<br/>・土浦市にある食品加工工場では、国道6号(現道)及び圏央道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。<br/>・牛久土浦バイパスの整備により、圏央道つくば牛久ICへのアクセス性が向上し、製品出荷能力の向上に寄与。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道6号牛久土浦バイパス(Ⅱ期)は、一般道6号(現道)の渋滞解消や圏央道へのアクセス道路としても機能する延長4.6kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成26年度<br/>・事業進捗率：約2%(うち用地進捗率つくば区間：3%、土浦区間：14%)<br/>・「一般国道6号 牛久土浦バイパス」と一体で評価をするため再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 国道14号<br>両国拡幅<br>関東地方整備局              | 再々評価 | 250          | 343            | 208 | 1.7<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：323億円<br/>走行経費減少便益：19億円<br/>交通事故減少便益：0.63億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>49,100～54,200台/日</p> <p>【内訳】<br/>事業費：200億円<br/>維持管理費：7.5億円</p> <p>①国道14号の渋滞、交通事故状況の緩和<br/>・国道14号の両国拡幅区間は、「首都圏渋滞ボトルネック会議」により線一丁目、線三丁目の2つの交差点が主要渋滞箇所に特定。<br/>・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。<br/>・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の解消、交通事故の減少が見込まれる。<br/>②防災ネットワークの機能強化<br/>・両国拡幅区間は特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけ。<br/>・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として消化、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。<br/>・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路である。<br/>両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・平成24年度より線一丁目交差点区間の用地取得に着手し、用地取得率は約11%(平成29年3月末時点、面積ベース)。現在、用地取得を推進中。<br/>・工事の進捗率は0%。今年度中に線一丁目交差点区間の一部工事着手予定。<br/>・マンション用地調査及び用地交渉における不在者や海外渡航者への対応状況を踏まえ、平成30年度に完了を予定していた用地取得を平成32年度まで実施することとしたため、工事期間を含めた事業期間を平成32年度から平成34年度に変更。<br/>【コスト縮減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | B/C  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課<br>(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16号<br>八王子～瑞穂拡幅<br>関東地方整備局         | 再々評価 | 947          | 2,687          | 1,758 | 1.5<br>(※1) | <p>①交通渋滞の緩和、安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は、主要渋滞箇所と信号が連担した区間で、渋滞が発生する。</li> <li>・事故類型別事故発生状況では、追突事故が区間全体で約6割発生する。</li> <li>・当該区間の拡幅等の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和および交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②生活環境の改善（生活道路の機能回復）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号松原地区周辺的生活道路は、交通渋滞を回避するため、通過交通が流入し、抜け道となっている。</li> <li>・抜け道となっている生活道路は、沿線の小中学生等が利用していることから、通過交通による事故が懸念される。</li> <li>・松原地区の拡幅整備により、生活道路へ流入する通過交通が減少し、生活道路の機能回復、安全性の向上が図られる。</li> </ul> <p>③緊急輸送道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号八王子～瑞穂拡幅区間は、第一次緊急輸送道路の指定を受けており、圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏および多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置づけ。</li> <li>・当該区間沿線には、防災関連機関が集積しており、拡幅整備されることで広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集積するエリアを連絡強化し、災害に強いまちづくりが図られる。</li> </ul> <p>④バス定時性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号松原地区では、昭島市内だけでなく、八王子、福生、あきる野、立川方面からのバス路線が集中する。</li> <li>・松原地区の拡幅により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が図られる。</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16号は東京環状とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長14.6kmの拡幅事業である。</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：昭和47年度</li> <li>・事業進捗率93%（うち用地進捗率99%）</li> <li>・平成29年度に松原地区の6車線化を予定。6車線化に向け、武蔵野橋を架け替え中。</li> <li>・当該事業の進捗、交通の状況、社会経済状況の変化等を踏まえ、今後、残る立体化の整備計画を検討。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝の追加、環境影響評価の結果に伴う遮音壁の設置により、事業費を約47億円増加。今後の事業実施にあたり、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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥)                   |      |                |
| 一般国道16号<br>保土ヶ谷バイパス<br>(Ⅱ期)<br>関東地方整備局 | その他  | 643          | 1,262          | 687   | 1.8<br>(※1) | <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間では、主要渋滞箇所である東名入口交差点を中心に速度低下が発生。</li> <li>・平成28年4月の本線部開通後、国道16号（一般部）を通過する交通が本線（高架）部に転換し、適切な機能分担が図られ、渋滞が緩和。</li> </ul> <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）区間の死傷事故の内訳は、追突事故が約7割である。</li> <li>・本線部の開通により、一般部及び並行する幹線道路の交通が本線部へ転換。</li> <li>・交通の転換に伴い、周辺地域における急ブレーキや並行する幹線道路の死傷事故が減少し、交通安全性が向上。</li> </ul> <p>③時間信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成28年4月の本線部開通後、当該区間における所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上。</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。</li> </ul> <p>保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。</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14年度</li> <li>・事業進捗率91%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・平成28年4月に本線部は4車線開通済み</li> <li>・平成30年度のランプ部開通に向けて工事を推進</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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥)                   |      |                |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>新大宮バイパス<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 800          | 10,265         | 3,882 | 2.6<br>(※1) | <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成。</li> <li>交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。</li> </ul> <p>②物資輸送の定時性・速達性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により、生産性の向上が見込まれる。</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の渋滞緩和を図るために計画された延長23.2km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>事業化年度：昭和39年度</li> <li>事業進捗率：89%（うち用地進捗率99%）</li> <li>暫定開通区間は、放射35・36号の整備にあわせ、4車線化等の整備を行う。</li> <li>その他の残事業としては、北町交差点の立体化（北町インター）及び赤塚高架橋の上部工等。</li> <li>6車線開通区間の残事業となっている町谷立体については、さいたま市が整備を進める（都）道場三室線の整備に合わせ、立体化。</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んでいく。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道17号<br>本庄道路<br>関東地方整備局    | 再々評価 | 260          | 386            | 224   | 1.7<br>(※1) | <p>①交通混雑の緩和、円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本庄道路に並行する国道17号（現道）の自衛隊前交差点～若泉二丁目交差点のうち、勅使河原北交差点、若泉二丁目交差点は主要渋滞箇所特定。</li> <li>事故類型は追突事故が多く、全体の8割を占める。</li> <li>本庄道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②防災・震災の対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道17号は、東京と新潟を結び、埼玉県内を南北に縦断する主要幹線道路であり、第一次特定緊急輸送道路に指定されるなど、関越自動車道の代替路線としての役割も果たす重要な路線。</li> <li>また、本庄道路の整備により、架設後約80年が経過している神流川橋が架け替えられることにより、緊急車両の通行、災害物資の輸送等のネットワーク強化が図られる。</li> </ul> <p>③地域の幹線ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ大動脈である国道17号バイパスの一部。</li> <li>本庄道路の整備により、開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス、事業中の上尾道路と一体となって県北・圏央地域の幹線ネットワークを形成。</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。</li> <li>本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。</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：16%（うち用地進捗率23%）</li> <li>平成24年度から用地取得に着手、平成25年度から橋梁工事に着手。</li> <li>引き続き神流川橋架替区間、土工区間の用地取得を進めるとともに、神流川橋架替工事を推進。</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んでいく。</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                    | B/C         | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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17号<br>上武道路<br>関東地方整備局    | 再々評価 | 1,800        | 3,905          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：3,373億円<br>走行経費減少便益：435億円<br>交通事故減少便益：98億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>21,800～47,800台/日 | 3,228    | 【内訳】<br>事業費：3,084億円<br>維持管理費：143億円 | 1.2<br>(※1) | ①交通渋滞の緩和<br>・上武道路は、平成28年度に全線開通し、国道17号現道や国道50号、平行する県道において交通量が約3割減少。<br>・一方で上武道路全線が整備されたことにより、交通量が増加し、2車線区間や流通団地前交差点では速度低下が発生。<br>・上武道路の全線4車線化による交通渋滞の緩和が期待される。<br>②物流円滑化・周辺地域の活性化<br>・上武道路は、北関東自動車道や関越自動車道と連絡し、広域エリアにおける物流の円滑化を支援する。<br>・上武道路の事業化（昭和45年）以降、上武道路沿線には多くの工業団地が立地し、周辺地域の活性化を支援する。<br>③地域間交流の促進<br>・上武道路の整備により、熊谷市役所～渋川市役所間の所要時間が130分⇒77分へ約53分短縮される。                            | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、東京圏と群馬県を結ぶ広域道路を形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の渋滞緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された、延長40.5kmのバイパス事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：昭和45年度<br>・事業進捗率9%（うち用地進捗率100%）<br>・平成28年度までに全線開通済み<br>・暫定2/4車線開通区間においては、交通状況等を踏まえながら、引き続き4/4車線開通に向けて工事を実施し、早期効果の発現を図る。<br>【コスト縮減等】<br>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道17号<br>渋川西バイパス<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 165          | 270            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：235億円<br>走行経費減少便益：24億円<br>交通事故減少便益：11億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>19,100～25,200台/日    | 150      | 【内訳】<br>事業費：141億円<br>維持管理費：8.8億円   | 1.8<br>(※1) | ①交通渋滞の緩和・安全性の向上<br>・国道17号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近で速度低下が発生。<br>・渋川西バイパスの整備により、草津方面への交通の分散を図ることで、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和・交通事故の減少が見込まれる。<br>②観光活性化<br>・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉は、群馬県内主要温泉地の観光入れ込み客数の約6割。<br>・草津町の年間宿泊者数は平成22年から約2割増加。<br>・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が87分⇒60分へ約27分短縮され、観光活性化に期待。<br>③防災機能の向上<br>・国道353号及び国道145号では、復旧までに長期間を要する災害も過去に発生。<br>・渋川西バイパスを含む上信自動車道の整備により安全性、信頼性に優れた代替路線を確保。 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成16年度<br>・事業進捗率55%（うち用地進捗率82%）<br>・現道拡幅区間（延長約1.0km）は、平成25年度に4車線化工事が完了。<br>今後、バイパス区間（延長約1.8km）について、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。<br>【コスト縮減等】<br>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                      | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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18号<br>高崎安中拡幅<br>関東地方整備局     | 再々評価 | 412          | 1,008          | 718 | 1.4<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：937億円<br/>走行経費減少便益：61億円<br/>交通事故減少便益：9.3億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>35,400～54,300台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：700億円<br/>維持管理費：18億円</p>      | <p>貨幣換算が困難な効果等<br/>による評価</p> <p>①交通混雑の緩和<br/>・下野尻交差点～城下交差点の2車線区間で速度低下が発生。<br/>・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。</p> <p>②安全性の向上<br/>・当該区間では、交通混雑が一因とされる追突事故が多発。<br/>・高崎安中拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③救急医療の支援<br/>・高崎安中拡幅は、平成7年度より順次開通。安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間が47分⇒26分へ約21分短縮される。<br/>・高崎安中拡幅の整備により、救急医療支援へのさらなる寄与が期待される。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上越市に至る総延長220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和58年度<br/>・事業進捗率97%（うち用地進捗率95%）<br/>・平成27年度に久芳橋、中宿高架橋が完成し、バイパス全区間（延長約3.2km）が4/4車線開通済み。<br/>今後は、現道拡幅部（延長約0.6km）について、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。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・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<br>(国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道19号<br>松本拡幅<br>関東地方整備局       | 再々評価 | 170          | 284            | 160 | 1.8<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：243億円<br/>走行経費減少便益：30億円<br/>交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>23,000～40,000台/日</p>  | <p>【内訳】<br/>事業費：154億円<br/>維持管理費：6.0億円</p>     | <p>①交通混雑の緩和、交通事故の減少<br/>・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白板交差点を先頭に交通混雑が発生。<br/>・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体の約7割発生。<br/>・松本拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。</p> <p>②地域活性化の支援（観光）<br/>・国道19号周辺は、国宝松本城などの長野県を代表する観光地を有しており、特に松本城の観光客数約99万人と近年増加傾向。<br/>・松本城の観光客は、約9割が県外観光客であり、長野県内の移動手段は自家用車が約8割。</p> <p>③地域活性化の支援（道路整備支援）<br/>・松本拡幅は、松本市第5次道路整備5箇年計画に位置付けられている内環状線の一部を形成。<br/>・松本拡幅の整備により、松本市の骨格となる幹線道路の早期整備を促進。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道19号は、名古屋市を起点に、多治見市、木曽福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野県と中部圏とを連結する全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として計画された事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成10年度<br/>・事業進捗率36%（うち用地進捗率32%）</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・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<br>(国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道20号<br>日野バイパス(延伸)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 310          | 557            | 344 | 1.6         | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：488億円<br/>走行経費減少便益：41億円<br/>交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>31,200～41,600台/日</p>  | <p>【内訳】<br/>事業費：331億円<br/>維持管理費：13億円</p>      | <p>①交通渋滞の緩和<br/>・日野バイパス(延伸)の並行区間である国道20号現道は、渋滞損失時間が約8.8千人時間/年・kmであり、石川入口～大和田町四丁目交差点および多摩平五丁目交差点において渋滞が発生している。<br/>・日野バイパス(延伸)が整備されることにより、国道20号現道の交通が転換し、渋滞の緩和が期待される。</p> <p>②安全安心な通行の確保<br/>・日野バイパス(延伸)の整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③まちづくりの支援<br/>・日野バイパス(延伸)の沿線には、4つの土地区画整理事業(川辺堀之内、東豊田、豊田南、西平山)が展開されており、まちづくりと連携した整備によって事業を効率化している。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>日野バイパス(延伸)は、国道20号や並行する北野街道等の渋滞緩和、交通事故の減少に伴う安全性の向上、土地区画整理事業との一体整備による新たなまちづくりの支援を目的とした、日野市川辺堀之内から同市西平山間までの延長3.8kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成17年度<br/>・事業進捗率66%（うち用地進捗率82%）<br/>・平成28年に試掘を行った結果、貴重な遺構が確認されたため、包蔵地全ての本掘調査が必要となった。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・技術の進展に伴う新工法の活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<br>(国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>八王子南バイパス<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 1,452        | 2,232          | 1,585 | 1.4      | <p>①交通渋滞の緩和<br/>・八王子南バイパスの並行区間である国道20号現道は、渋滞損失時間が約1,381千人時間/年・kmであり、特に大和田町4丁目交差点から八幡町交差点にかけて顕著な渋滞が発生している。<br/>・八王子南バイパスが整備されることにより、国道20号現道は、交通が八王子南バイパスへ転換し、渋滞の緩和が期待される。</p> <p>②安全安心な通行の確保<br/>・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③アクセシビリティ及び利便性の向上<br/>・八王子南バイパスの整備により、圏央道高尾山ICへのアクセシビリティや走行性が向上し、横浜港への物流・荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与する。<br/>・八王子南バイパスが整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与する。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>八王子南バイパスは、八王子市域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮を目的とした八王子市北野町から同市南浅川町までの延長約9.6kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成9年度<br/>・事業進捗率57%(うち用地進捗率92%)<br/>・平成26年度に大船寺田地区の約0.3kmを、暫定2車線で開通済。<br/>・平成27年に試掘を行った結果、貴重な遺跡等が発見され、包蔵地全ての本掘調査が必要となった。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・館第一トンネルは、開削工法での施工を予定していたが、宅地開発が急速に進展したため、周辺環境への配慮やコスト縮減が図れる非開削(シールド)工法へ変更する。<br/>・技術の進展に伴う新工法の活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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 国道20号<br>大月バイパス<br>関東地方整備局     | その他  | 418          | 653            | 617   | 1.1      | <p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保<br/>・大月バイパスは、平成18年から順次開通しており、これまでに上野原側の1工区が開通。<br/>・1工区の開通により、並行する現道交通のバイパスへの転換が見られるもの、交通需要が伸びていることから、依然として大月橋東詰交差点等で交通混雑が残る。<br/>・残る2工区の整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②利便性の向上<br/>・中央自動車道の積雪等による通行止め時には、交通が国道20号に集中し、混雑が発生。<br/>・また、国道20号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。<br/>・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている大月バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。<br/>・市内唯一の第二次救急医療施設である大月市立中央病院へのアクセスは国道20号現道を利用することとなるが、現道は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の混雑時は救急車両の通行に支障。<br/>・大月バイパスの整備により、搬送時間の短縮や現道における代替路の確保等の利便性向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>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。<br/>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た、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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和48年度<br/>・事業進捗率：96%<br/>・JR線付近の工事箇所において、想定以上の岩塊が多数確認され、施工方法を再見直したため、工事工程を精査し、開通時期を平成30年度から平成32年度へ2年延伸。</p> <p>・引き続き、用地取得、工事の促進を図り、早期の全線開通を目指す。<br/>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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       |  |   |   |                             |                |     |
| 国道20号<br>新山梨環状道路<br>(北部区間)<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 353          | 601            | 259 | 2.3<br>(※1) | <p>①甲府都市圏の課題解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・甲府都市圏では、限られた幹線道路に交通が集中し、渋滞や事故が多発。</li> <li>・新山梨環状道路の整備により、甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②地域間の連携・交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新山梨環状道路の整備により、山梨県内の生活圏中心都市である甲府市・韭崎市と二次生活圏の中心都市である笛吹市、山梨市、昭和町、南アルプス市と、地域高規格道路による新たな道路ネットワークを構築。</li> <li>・また、韭崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮され、連携・交流の促進が見込まれる。</li> </ul> <p>③甲府都市圏の渋滞緩和(国道20号・国道52号)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新山梨環状道路に並行する国道20号現道は、小瀬スポーツ公園入口、中小河原、国母等の19交差点が主要渋滞箇所として特定。</li> <li>・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約8割。</li> <li>・新山梨環状道路に並行する国道52号現道では、相生歩道橋、貢川交番前、竜王駅南等の12交差点が主要渋滞箇所として特定。</li> <li>・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約5割。</li> <li>・新山梨環状道路の整備により、通過交通の市街部への流入を抑制し、交通混雑の解消、交通事故減少が見込まれる。</li> </ul> <p>④観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄りICとして、牛久10(仮称)が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセシビリティが向上。</li> <li>・アクセシビリティ向上により、観光支援が見込まれる。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>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。新山梨環状道路(北部区間)は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛久から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。</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16年度</li> <li>・平成28年度に、調査・設計や測量、地質調査を実施。</li> <li>・事業進捗率：5% (うち用地取得率0%)</li> <li>・今年度より用地取得に着手予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道50号<br>結城バイパス<br>関東地方整備局          | 再々評価 | 289          | 1,389          | 656 | 2.1         | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・結城バイパスは、平成14年に全線暫定2車線にて開通後、順次4車線化しており、約10年が経過。</li> <li>・暫定2車線区間に並行する現道では、川島交差点に交通が集中することから慢性的な渋滞が発生。</li> <li>・バイパスの暫定2車線区間においても、交通渋滞が発生。</li> <li>・4車線化により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通過交通は、バイパスに転換し、4車線区間に並行する旧道では渋滞が解消し、安全性が向上。</li> <li>・4車線化により、交通の円滑化が図られ、安全性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域振興への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・結城バイパスの整備により、土地区画整理事業によるまちづくりを支援。</li> <li>・下館バイパスと一体となって地域振興を支援。</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号結城バイパスは、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市布川間に計画された延長7.7kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、結城市を通過する国道50号の交通混雑緩和と安全性向上、地域振興の支援を目的に計画された道路です。</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54年度</li> <li>・事業進捗率97% (うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道51号<br>成田拡幅<br>関東地方整備局            | 再々評価 | 240          | 1,069          | 732 | 1.5<br>(※1) | <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公津の社交差点周辺や寺台インター交差点周辺の2車線区間で速度低下が発生。</li> <li>・2車線区間の整備によって交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②インバウンド観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・成田拡幅の沿道区間は、エアポート都市構想の中で「訪日外国人誘致エリア」に設定。</li> <li>・拡幅により成田市内及び周辺の観光施設・宿泊施設と成田空港間のアクセス定時性確保を支援。</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51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。成田拡幅は、成田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境改善の確保を目的に計画された、延長5.8kmの現道拡幅事業である。</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：昭和45年度</li> <li>・事業進捗率91% (うち用地進捗率96%)</li> <li>・残事業区間のうち、起点側の飯仲については、平成25年度から工事着手。</li> <li>・終点側の寺台～東金山間についても平成29年度から工事着手。</li> <li>・今後も用地交渉や関係機関協議を進めるとともに改良工事、橋梁工事を実施。</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んでいく。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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       |  |   |   |                |     |
| 国道139号<br>都留バイパス<br>関東地方整備局   | 再々評価 | 310          | 713            | 547 | 1.3<br>(※1) | <p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。</li> <li>2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつつあり、禾生第一小学校前交差点では交通混雑が緩和。</li> <li>都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。</li> <li>また、国道139号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。</li> <li>堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。</li> </ul>   | 継続  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る幹線道路である。都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0kmの2車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和49年度に事業化し、昭和52年12月に都市計画決定。平成28年度までに6.1kmを開通。</li> <li>全体の用地取得率は、74%完了（平成29年3月末、面積ベース）。</li> <li>引き続き、残る1.3工区については、周辺の開発状況等を踏まえた整備方針の検討を進める。</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> |                |     |
| 一般国道158号<br>松本波田道路<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 264          | 308            | 233 | 1.3<br>(※1) | <p>①広域幹線道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、日本列島の中央部を東西に結ぶ延長約160kmの高規格幹線道路。</li> <li>中部縦貫自動車道の整備により、長野自動車道・東海北陸自動車道・北陸自動車道を結び、中部北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、都市間の所要時間の短縮が期待。</li> </ul> <p>②災害時のリダンダンシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ巨大地震発生の可能性のある中部地方では、早期の道路啓開体制確立のため、広域支援ルートとして計画。</li> <li>中部縦貫自動車道は、並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、首都圏や中京圏、北陸圏被災時の代替路や広域的な災害時の救護、救援物資輸送ルートとしても機能。</li> </ul> <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該地域周辺には、主要な観光地が多数存在しており、松本市の年間観光入込客数の約6割を占める。</li> <li>中部縦貫自動車道の開通により、松本-上高地-飛騨高山-白川郷などの観光資源を結ぶ新たなルートを形成し、観光客の増加が見込まれる。</li> </ul> <p>④交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く、円滑な搬送に支障をきたしている。</li> <li>当該区間の整備により搬送ルートの信号交差点が減少し、搬送時間の短縮による救命率向上はもとより、搬送の信頼性向上や、搬送中の医療行為の作業環境の改善が見込まれる。</li> </ul> | 継続  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通渋滞の緩和などを目的として計画された事業である。</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8年度</li> <li>事業進捗率11%（うち用地進捗率1%）</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>  |                |     |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準   | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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<br>都筑青葉地区環境<br>関東地方整備局         | 再々評価   | 550          | 1,119          | 856   | 1.3<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：1,058億円<br/>走行経費減少便益：34億円<br/>交通事故減少便益：27億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>37,700～62,200台/日</p>  | <p>【内訳】<br/>事業費：847億円<br/>維持管理費：9.1億円</p>     | <p>①慢性的な交通渋滞の緩和<br/>・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られている。<br/>・主要渋滞箇所である江田駅東交差点に交通が集中。<br/>・歩道整備や右折レーン設置により、人やクルマの円滑で安全な移動等の確保が期待される。</p> <p>②東名高速へのアクセス向上<br/>・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られており、東名高速へのアクセス性が向上。</p> <p>③沿道環境の改善<br/>・右折レーン未整備の交差点は、整備済交差点と比較して追突事故が多い。<br/>・歩道整備未完了区間は、完了区間と比較して、歩行者事故が多い。<br/>・右折レーン設置、歩道整備により、安全性・快適性の向上が期待される。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道246号は東京都千代田区から静岡県沼津市に至る延長約120kmの主要幹線道路であるとともに、通州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。<br/>都筑青葉地区環境整備は、交差点の立体化、歩道整備や右折レーン設置により、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速道路(横浜青葉IC)へのアクセス性向上を目的とした延長4.5kmの環境整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和50年度<br/>・事業進捗率89%(うち用地進捗率85%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道7号<br>朝日温海道路<br>東北地方整備局・<br>北陸地方整備局 | 長期間継続中 | 1,900        | 2,257          | 1,653 | 1.4         | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：1,562億円<br/>走行経費減少便益：543億円<br/>交通事故減少便益：152億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>9,500～12,400台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：1,490億円<br/>維持管理費：163億円</p>   | <p>①災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保<br/>・日本海側の国土軸の形成が促進され、首都直下地震や南海トラフ地震の災害時にも、太平洋側への支援など「災害に強い多軸型国土づくり」に寄与することが期待される。</p> <p>②安全な道路ネットワークの提供<br/>・交通事故や災害による道路ネットワークの寸断リスク低減が期待される。</p> <p>③救急医療施設への搬送時間の短縮<br/>・第三次医療施設到達の60分圏域が拡大するなど、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。</p> <p>④安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化<br/>・道路ネットワークが強化され、安定的な物流ルートの確保や所要時間の短縮などの効果が期待される。</p> <p>⑤観光振興の支援<br/>・観光入込客数の増加や観光周遊ルートの拡大など、広域的な観光振興の支援が期待される。</p> <p>⑥地域産業の支援<br/>・日本海沿岸東北自動車道の整備を見越して村上市工業団地に航空機内装部品製造の世界トップメーカーが進出し、道路ネットワークを活かした事業の効率化により、事業規模を順次拡大している。<br/>・新潟県では地域資源のブランド化を進めており、地域ブランドである「ヤナギガレイ」や「越後杉ブランド」の輸送時間の短縮や輸送コストの削減、流通量の拡大が期待されている。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道7号朝日温海道路は、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成25年度<br/>・事業進捗率8%(うち用地進捗率34%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト削減を図る。</p>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道7号<br>粟ノ木道路<br>北陸地方整備局              | 再々評価   | 270          | 324            | 277   | 1.2         | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：206億円<br/>走行経費減少便益：65億円<br/>交通事故減少便益：53億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>52,600～65,800台/日</p>    | <p>【内訳】<br/>事業費：269億円<br/>維持管理費：8.2億円</p>     | <p>①新潟市の都心地区へのアクセス向上<br/>・新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援<br/>・新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。</p> <p>③防災機能の強化<br/>・冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。</p> <p>④生活環境の改善(生活道路の安全性向上)<br/>・事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の支援<br/>・第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送の支援が期待される。</p> <p>⑥観光振興の支援<br/>・万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道7号粟ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援などを目的とした延長1.4kmの道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率62%(うち用地進捗率88%)</p> <p>【コスト削減等】<br/>・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト削減を図る。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | B/C  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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7号<br>紫竹山道路<br>北陸地方整備局    | 再々評価 | 210          | 302            | 183   | 1.7      | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：180億円<br/>           走行経費減少便益：68億円<br/>           交通事故減少便益：55億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           65,800台/日</p>           | <p>【内訳】<br/>           事業費：180億円<br/>           維持管理費：2.9億円</p>  | <p>①新潟市の都心地区へのアクセス向上<br/>           ・新潟市都心地区へのアクセスの向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援<br/>           ・新潟西港と高速道路ネットワーク間のアクセス性が向上し、物流効率化の支援が期待される。</p> <p>③防災機能の強化<br/>           ・冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。</p> <p>④生活環境の改善（生活道路の安全性向上）<br/>           ・事業区間の渋滞が緩和し、通過交通が排除され、生活道路の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の支援<br/>           ・第三次医療施設である新潟市民病院への10分圏域カバー人口が約15,000人拡大し、救急搬送の支援が期待される。</p> <p>⑥観光振興の支援<br/>           ・万代島地区へのアクセス性が向上し、各種イベントや佐渡市の観光振興の支援が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・一般国道7号紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援などを目的とした延長0.7kmの道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：平成23年度<br/>           ・事業進捗率34%(うち用地進捗率89%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道8号<br>柏崎バイパス<br>北陸地方整備局   | 再々評価 | 826          | 1,239          | 1,173 | 1.1      | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：1,043億円<br/>           走行経費減少便益：154億円<br/>           交通事故減少便益：43億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           17,100～35,800台/日</p> | <p>【内訳】<br/>           事業費：1,074億円<br/>           維持管理費：99億円</p> | <p>①災害時における交通の確保<br/>           ・地震・水害時の緊急避難路として機能し、緊急輸送道路ネットワークとして信頼性が向上する。</p> <p>②冬期間のスムーズな交通の確保<br/>           ・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・信頼性が向上する。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上<br/>           ・海水浴場や海岸線沿いに集中する観光施設等へのアクセス性が向上する。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：昭和62年度<br/>           ・事業進捗率67%(うち用地進捗率93%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>                                      | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道8号<br>糸魚川東バイパス<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 450          | 584            | 578   | 1.01     | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：507億円<br/>           走行経費減少便益：67億円<br/>           交通事故減少便益：9.9億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           9,300～11,400台/日</p>    | <p>【内訳】<br/>           事業費：541億円<br/>           維持管理費：37億円</p>   | <p>①災害に強い道路ネットワークの形成<br/>           ・国道8号の幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。</p> <p>②夜間交通騒音の改善<br/>           ・現道部の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。</p> <p>③救急医療機関へのアクセス向上<br/>           ・周辺地域から糸魚川総合病院へのアクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・一般国道8号糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消、沿道環境の改善などを目的とした延長6.9kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：平成元年度<br/>           ・事業進捗率67%(うち用地進捗率97%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                   | 再評価の視点<br>(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<br>(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<br>入善黒部バイパス<br>北陸地方整備局 | その他  | 887          | 1,366          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：1,130億円<br>走行経費減少便益：171億円<br>交通事故減少便益：65億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>19,700～34,700  | 1,215    | 【内訳】<br>事業費：1,117億円<br>維持管理費：99億円 | 1.1                                       | <p>①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上<br/>・入善町や黒部市の工業団地から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②地域産業の活性化・物流効率化<br/>・事業区間周辺には富山県の主要産業であるアルミ製造業の拠点が立地しており、バイパス沿線に新規企業団地が計画されるなど、地域産業の活性化・物流効率化により生産性向上に寄与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<br/>・救急医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</p> <p>④夜間騒音の低減<br/>・旧国道8号（県道魚津入善線）の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。</p>                      | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成2年度<br/>・事業進捗率77%(うち用地進捗率92%)<br/>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・電線共同溝整備に伴い事業費が増加している。<br/>・建設発生土の有効活用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道8号<br>豊田新屋立体<br>北陸地方整備局   | 再々評価 | 290          | 1,192          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：998億円<br>走行経費減少便益：144億円<br>交通事故減少便益：50億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>51,500～52,400台/日 | 257      | 【内訳】<br>事業費：242億円<br>維持管理費：15億円   | 4.6                                       | <p>①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上<br/>・国際拠点港湾である伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②日常活動圏中心都市へのアクセス向上<br/>・富山市街地～滑川市街地の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③第三次医療施設へのアクセス向上<br/>・富山北消防署管内の和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道8号豊田新屋立体は、地域高規格道路「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成21年度<br/>・事業進捗率27%(うち用地進捗率56%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・橋梁基礎の支持層の変更に伴う杭長の延伸、地下横断歩道の追加に伴う事業費の増加、コンパクト型ゴム支承の採用によるコスト縮減を実施している。<br/>・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道159号<br>羽咋道路<br>北陸地方整備局   | 再々評価 | 145          | 177            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：155億円<br>走行経費減少便益：21億円<br>交通事故減少便益：1.4億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>9,600～13,300台/日  | 159      | 【内訳】<br>事業費：111億円<br>維持管理費：47億円   | 1.1<br>(※1)                               | <p>①安全性の向上<br/>・現道の大型車等の交通が羽咋道路へ転換することで、安全性の向上が期待される。</p> <p>②第三次医療施設へのアクセス向上<br/>・羽咋市から能登地方唯一の第三次医療施設である公立能登総合病院への所要時間が約4分短縮され、アクセス性が向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。</p> <p>③災害に強い道路ネットワークの形成<br/>・土石流危険区域が回避され、災害に強い緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</p> <p>④地域産業の活性化・物流効率化<br/>・羽咋市内を中心に、地元企業の優れた技術や羽咋道路の整備などを見越して、ペーリングの国内大手企業が集積しており、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される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・一般国道159号羽咋道路は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少および歩行者・自転車通行の安全性の向上などを目的とした延長6.7kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成20年度<br/>・事業進捗率16%(うち用地進捗率21%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・道路幅員や交差点形状の縮小等によるコスト縮減を実施している。<br/>・建設発生土の有効利用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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474号<br>三遠南信自動車道<br>飯喬道路<br>中部地方整備局 | その他  | 1,511        | 2,314          | 1,707 | 1.4<br>(※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>・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。</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>・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。</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。</li> <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>③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>・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。</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(飯田市立病院)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>・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。</p> <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> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道21号<br>関ヶ原バイパス<br>中部地方整備局           | 再々評価 | 440          | 882            | 811   | 1.1         | <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> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地(伊吹山ドライブウェイ)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③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>・防災対策必要箇所の回避が可能となる。</li> <li>・冬期交通障害区間を解消する。</li> </ul> <p>④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>⑤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>・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道41号<br>美濃加茂バイパス<br>中部地方整備局          | 再々評価 | 645          | 1,837          | 1,096 | 1.7         | <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(美濃加茂市コミュニティバス)が存在する。</li> <li>・特急停車駅(美濃太田駅)へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・空港(名古屋空港)へのアクセス向上が見込まれる。</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>・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> <li>・日常活動圏中心都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>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・主要観光地(平成記念公園(日本昭和村))へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(中濃厚生病院)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づけられている。</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>                            | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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475号<br>東海環状自動車道<br>(土岐～関)<br>中部地方整備局<br>中日本高速道路<br>(株) | 再々評価 | 4,000        | 9,035          | 5,382 | 1.7<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保</li> <li>・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が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>・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>②物流効率化の支援</li> <li>・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>③都市の再生</li> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。</li> <li>④国土・地域ネットワークの構築</li> <li>・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。</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> <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> <li>⑤個性ある地域の形成</li> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(東濃・中濃地域)が存在する。</li> <li>⑥安全で安心できるくらしの確保</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>⑦安全な生活環境の確保</li> <li>・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> <li>⑧災害への備え</li> <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> <li>⑨地球環境の保全</li> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>⑩生活環境の改善・保全</li> <li>・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。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路</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>・事業進捗率約81%(うち用地取得率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道475号<br>東海環状自動車道<br>(関～養老)<br>中部地方整備局<br>中日本高速道路<br>(株) | 再々評価 | 5,195        | 6,370          | 4,719 | 1.3<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保</li> <li>・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が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>・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>②物流効率化の支援</li> <li>・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>③都市の再生</li> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。</li> <li>④国土・地域ネットワークの構築</li> <li>・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。</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> <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> <li>⑤個性ある地域の形成</li> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(岐阜・西濃地域)が存在する。</li> <li>⑥安全で安心できるくらしの確保</li> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>⑦安全な生活環境の確保</li> <li>・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> <li>⑧災害への備え</li> <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> <li>⑨地球環境の保全</li> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>⑩生活環境の改善・保全</li> <li>・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。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。</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6年度</li> <li>・事業進捗率:44%(うち用地取得率98%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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475号<br>東海環状自動車道<br>(養老～北勢)<br>中部地方整備局<br>中日本高速道路<br>(株) | 再々評価 | 1,500        | 2,019          | 1,235 | 1.6<br>(※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>・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>・国際拠点港湾の(名古屋港、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>・都市再生プロジェクトを支援する事業である(第二次決定、平成13年8月28日)</li> <li>・三大都市圏環状道路(東海環状自動車道)を支援する事業である</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>・地方生活圏中心都市(四日市市⇄大垣市)を高規格道路で連絡する。</li> <li>・二次生活圏中心都市(桑名市⇄大垣市)を最短時間で連絡する。</li> <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>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(アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(ナガサマリゾート、多度大社)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥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向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦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>・緊急輸送路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> <li>・冬期交通障害区間(主要地方道南濃北勢線(岐阜県道・三重県道25号線))の代替路を形成する。</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・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>・本事業は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。</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：6%(うち用地取得率69%)</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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道138号<br>須走道路<br>中部地方整備局                                  | 再々評価 | 180          | 483            | 181   | 2.7         | <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(富士急シティバス)が存在する</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>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間(御殿場市、小山町須走)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>・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拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する</li> <li>・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山)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>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落(小山町須走地区)を解消する</li> <li>・第一次緊急輸送道路に定められている</li> <li>・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)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> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量・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138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水士野に至る延長3.8kmのバイパスであり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の強化や地域活性化の支援、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的に計画された道路</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>・事業進捗率約35%(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していく</li> </ul>                                 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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138号<br>御殿場バイパス(西<br>区間)<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 296          | 721            | 293   | 2.5      | <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(富士急シティバス)が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理等(神場南土地区画整理事業)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>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間(御殿場市、小山町)を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <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>・拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する。</li> </ul> <p>⑤大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根町、富士五湖、富士山)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>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所での道路寸断で孤立化する集落(小山町須走地区)を解消する。</li> <li>・第一次緊急輸送道路に定められている。</li> <li>・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)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>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・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・騒音レベルの改善が見込まれる。</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138号御殿場バイパス(西区間)は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスであり、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、災害に強い道路機能の確保や地域活性化の支援(観光)、交通渋滞の緩和、交通事故の削減を主な目的とした道路</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>・事業進捗率約24%(うち用地取得率約93%)</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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道246号<br>裾野バイパス<br>中部地方整備局           | 再々評価 | 520          | 1,363          | 1,151 | 1.2      | <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> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベント(富士スピードウェイ)を支援する。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③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ている。</li> <li>・緊急輸送路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>④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>⑤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246号裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的とした道路</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41年度</li> <li>・事業進捗率約76%(うち用地取得率約99%)</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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                                   | 該当基準   | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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474号<br>三遠南信自動車道<br>佐久間道路・三遠道路<br>中部地方整備局 | その他    | 1,669        | 2,064          | 1,772 | 1.2<br>(※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>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場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>・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>・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。</li> <li>・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。</li> <li>・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④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、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑥安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等に死傷事故率500件/億台km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により、当該区間の安全性の向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>⑦災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。</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> </li> <li>⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。</li> </ul> </li> <li>⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における自動車からの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> <p>一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路であり、本事業はそのうち静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的とした道路</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>・事業進捗率約75%(うち用地取得率約99%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく</li> </ul> <p>【再評価理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道41号<br>名濃バイパス<br>中部地方整備局                  | 長期間継続中 | 95           | 299            | 99    | 3.0<br>(※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> </li> <li>②国土・地域ネットワークの構築 <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> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(成田山名古屋別院等)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>・三次医療施設(小牧市民病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑤災害への備え <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> </ul> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑦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> <p>一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速度道路への利便性向上を目的に計画された道路</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25年度</li> <li>・事業進捗率約20%(うち用地取得率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減にとり止めながら事業を推進していく</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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       |  |   |   |                             |                |     |
| 近畿自動車道伊勢線<br>名古屋環状2号線<br>(名古屋西～飛鳥)<br>中部地方整備局<br>中日本高速道路<br>(株) | 再々評価 | 2,240        | 2,592          | 2,204 | 1.2         | <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>・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>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <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> </li> <li>③都市の再生 <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>・三大都市圏環状道路(名古屋環状2号線)を形成する。</li> <li>・区画整理(茶屋新田土地区画整理事業)と連携する。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <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> </li> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が望まれる。</li> <li>・緊急輸送道路(一般国道302号名古屋環状2号線)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> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑦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>・近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、本事業は名古屋西JCTから飛鳥JCTまでの延長12.2kmの区間であり、名古屋環状2号線の一部区間を形成し、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路。</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21年度</li> <li>・事業進捗率約39%(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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道1号<br>桑名東部拡幅<br>中部地方整備局                                     | 再々評価 | 513          | 659            | 535   | 1.2         | <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>・現道の年間渋滞損失時間の削減【現況約13.1万人時間/年、削減率約9割】</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上【名古屋駅⇨桑名駅、桑名駅⇨長島温泉】</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行不能区間を解消【総重量20t超過車両の通行規制(自由走行不可)区間に該当】</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>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【桑名市⇨名古屋市 約14分短縮】。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上を支援</li> </ul> </li> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県地域防災計画における緊急輸送道路の位置付け</li> <li>・架替の必要のある老朽橋梁における通行規制が解消【伊勢大橋】</li> </ul> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量削減【沿道地域 12.265t/年削減】</li> </ul> </li> <li>⑦生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 12.6t/年削減】</li> <li>・SPM排出量削減【1号桑名東部拡幅区間 1.02t/年削減】</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号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木を起点とし、同市北浜町に至る延長3.9kmについて、4車線拡幅とともに向区管内において伊勢大橋の架け替えを行うものであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保や、物流効率化の支援を主な目的とした事業。</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51年度</li> <li>・事業進捗率約35%(うち用地取得率約61%)</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取り組みながら事業を推進していく。</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道1号<br>北勢バイパス<br>中部地方整備局                                     | 再々評価 | 1,300        | 4,321          | 1,514 | 2.9<br>(※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>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道(国道1号)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>・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセスが見込まれる。</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、地域連携プロジェクト(みえメディカルバレープロジェクト)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④安全で安心できる暮らしの確保 <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> </li> <li>⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における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(国道1号、国道23号)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> </li> <li>⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑦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号北勢バイパスは、三重県三重郡北越町南崎崎から四日市市菜女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路。</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4年度</li> <li>・事業進捗率約65%(うち用地取得率約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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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23号<br>中勢道路<br>中部地方整備局     | 再々評価 | 1,930        | 6,363          | 2,512 | 2.5<br>(※1) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行す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。</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> <li>・中部国際空港への海上アクセス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(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>・市街地再開発、区画整理等との連携あり。</li> <li>・対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(杜の街開発事業)への連絡道路となる。</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(中勢広域都市圏)の中心都市(津市、松阪市)へのアクセス向上が見込まれる。</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(中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等)へのアクセス向上が期待される。</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(三重大学付属病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢道路の整備により、自動車からの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>・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道42号<br>松阪多気バイパス<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 495          | 1,311          | 723   | 1.8<br>(※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>・大塚町交差点～鎌田町北交差点間における、旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・三重交通により4路線のバスが運行(飯南波瀬線、宇気郷線、中部台公園線(期間限定)、飯南松阪高校線)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クリスタルタウンから津松阪港へのアクセス向上が見込まれる。(所要時間約46分～30分と約16分短縮)</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県道松阪第二環状線との一体整備により、環状ネットワークを形成する。</li> <li>・都市計画道路(松阪バイパス)として位置付けあり。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上川町～虹が丘町地区、JR紀勢本線による分断の解消が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道42号(小津町交差点～多気町役場南交差点)、松阪多気バイパス周辺における交通事故死傷件数の減少が期待できる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松阪多気バイパスは第一次緊急輸送路に指定されている。</li> </ul> <p>⑦地球環境の削減</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生活環境改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道42号においてNO2、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |                      |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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475号<br>東海環状自動車道<br>(北勢～四日市)<br>中部地方整備局<br>中日本高速道路<br>(株) | 再々評価 | 1,369        | 2,476          | 1,423 | 1.7<br>(※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>・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>・国際拠点港湾の(名古屋港、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>・都市再生プロジェクトを支援する事業である(第二次決定、平成13年8月28日)</li> <li>・三大都市圏環状道路(東海環状自動車道)を支援する事業である</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>・地方生活圏中心都市(四日市市⇄大垣市)を高規格道路で連絡する。</li> <li>・二次生活圏中心都市(桑名市⇄大垣市)を最短時間で連絡する。</li> <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>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(アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(ナガサマリゾート、多度大社)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安心して暮らすの確保</p> <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。</li> </ul> <p>⑦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> <li>・冬期交通障害区間(主要地方道南濃北勢線(岐阜県道・三重県道25号線))の代替路を形成する。</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・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>・本事業は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路</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2年度</li> <li>・事業進捗率約57%(うち用地取得率約99%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</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縮減に努めながら事業を推進していく</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道1号<br>栗東水口道路Ⅰ<br>近畿地方整備局                                  | 再々評価 | 484          |                |       | 2.2<br>(1.6)<br>(※2) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道1号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により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>・未開通区間のある栗東水口道路Ⅰと並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等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>一般国道1号栗東水口道路Ⅰは、栗東水口道路Ⅱ、水口道路との一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。</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:平成元年度</li> <li>・事業進捗率:91%(うち用地進捗率85%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業の進捗に当たり、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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道1号<br>栗東水口道路Ⅱ<br>近畿地方整備局                                  | その他  | 479          | 4,860          | 2,239 | 2.2<br>(3.5)<br>(※2) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道1号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により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>・未開通区間のある栗東水口道路Ⅰと並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等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>一般国道1号栗東水口道路Ⅱは、栗東水口道路Ⅰ、水口道路との一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。</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12年度</li> <li>・事業進捗率:54%(うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>・関連事業(栗東水口道路Ⅰ、水口道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施。</p> <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。(栗東水口道路Ⅰ、水口道路と一体評価を実施するため再評価を実施)</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |  |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>水口道路<br>近畿地方整備局   | その他  | 400          |                |     |  |  | <p>①交通混雑の緩和<br/>水口道路の4車線開通済み区間では交通混雑が緩和したが、栗東水口道路の暫定2車線区間や並行する国道9号では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保<br/>未開通区間のある栗東水口道路Ⅰと並行する国道1号は、水口道路の4車線整備済区間と比べて死傷事故率が約2倍であり、追突事故は全体の8割を占める。栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路の整備により、渋滞に起因する追突事故等の減少が期待される。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道1号水口道路は、栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱとの一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、地域高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和41年度（1工区）<br/>昭和63年度（2,3工区）<br/>・事業進捗率：93%（うち用地進捗率100%）<br/>・関連事業（栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ）との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道2号<br>相生有年道路<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 394          | 668            | 453 | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：622億円<br/>走行経費減少便益：35億円<br/>交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>21,600台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：418億円<br/>維持管理費：35億円</p> | <p>①交通混雑の緩和<br/>事業区間においては、大型車が多く、更に地域交通が加わることにより、交通量は約2.5万台/日となっており、混雑度は1.56となっている。特に、朝夕のピーク時には交通の集中による速度低下が発生。相生有年道路の整備により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保<br/>事業区間では、その他の国道2号と比較し追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。</p> <p>③沿道騒音の改善<br/>事業区間では、夜間の大型車混入率が最大91%と極めて高く、騒音は昼夜問わず環境基準を超過。相生有年道路の整備済み区間では遮音壁の設置等により、沿道騒音が改善し、昼夜とも環境基準を満たしており、残る区間においても整備による沿道騒音の改善が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道2号は、大阪市北区を起点とし、兵庫県、岡山県、広島県、山口県を経て北九州市門司区に至る延長約685kmの主要幹線道路である。バイパス整備や現道拡幅を東側から進めてきており、順次多車線化が完了している。</p> <p>相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和60年度<br/>・事業進捗率：58%（うち用地進捗率80%）</p> <p>【コスト縮減等】<br/>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(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<br>塩津バイパス<br>近畿地方整備局   | 再々評価 | 123          | 244            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：203億円<br>走行経費減少便益：36億円<br>交通事故減少便益：5.2億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>12,700台/日  | 225      | 【内訳】<br>事業費：213億円<br>維持管理費：12億円 | 1.1                  | <p>①交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>未整備の区間(現道拡幅区間)は、歩道整備率が約10%であり、歩行者は路肩を通行。</li> <li>当該区間では車両が歩行者の背面から接触する事故も発生。塩津バイパスの整備により、安全な自転車歩行者空間を確保。</li> </ul> <p>②広域的な代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域。</li> <li>塩津バイパスの整備により積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時(年平均4回以上)における広域的な代替路の確保を期待。</li> </ul>              | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>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。</p> <p>塩津バイパスは、国道8号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした道路である。</p> <p>平成8年に西浅井町塩津浜から木之本町飯浦までの1.5km(2工区)が開通し、異常気象時の通行規制区間が解消。西浅井町塩津浜の2.0km区間(1工区)のうち、一部区間(0.9km)が平成27年3月に開通し、残る未整備区間(現道拡幅区間)について整備を進めている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和59年度</li> <li>事業進捗率：88%(うち用地進捗率69%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道8号<br>野洲栗東バイパス<br>近畿地方整備局 | その他  | 365          | 430            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：384億円<br>走行経費減少便益：123億円<br>交通事故減少便益：6.0億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>32,800台/日 | 344      | 【内訳】<br>事業費：309億円<br>維持管理費：36億円 | 1.2                  | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道8号の交通量は約27,000台/日と多く、混雑度は2.0を上回っている状況。国道8号の京都方面へ向かう交通の約4割が名神高速道路の栗東ICを利用しており、野洲栗東バイパスの整備により、栗東ICと直結することで交通混雑の緩和が期待できる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因した追突が全体の7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均を上回っている状況。バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故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> <p>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延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。</p> <p>一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連たんしており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。</p> <p>野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和57年度</li> <li>事業進捗率：18%(うち用地進捗率70%)</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> <p>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準   | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | B/C                                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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9号<br>京都西立体交差<br>近畿地方整備局 | 再々評価   | 321          | 475            | 417   | 1.1         | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：446億円<br/>走行経費減少便益：19億円<br/>交通事故減少便益：9.5億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>35,800台/日</p>  | <p>【内訳】<br/>事業費：404億円<br/>維持管理費：13億円</p> | <p>①交通混雑の緩和<br/>・京都西立体交差事業の区間の交通量は約4万7千台と以前として多く、葛野地区では混雑が発生。千代原口地区は平成25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。<br/>・千代原口地区は交差点の立体化により円滑な交通が確保され、走行速度が向上。葛野地区では速度低下が著しく、整備による交通混雑の緩和が期待。<br/>②交通安全の確保<br/>・千代原口開通前の7年間で死傷事故率が162件/億台キロであったが、開通後3年間では死傷事故率が107件/億台キロと減少。葛野地区は、過去10年間の死傷事故率が261件/億台キロと高く、交差点の立体化の整備による事故の減少が期待。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路で、京都市と京都府北部を連絡するとともに、京都市内においても東西交通の主軸として重要な役割を担っている。京都西立体交差は、京都市西部地域における交通混雑の緩和と、交差点の交通安全の確保を目的とした延長3.8kmの立体交差事業である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成11年度<br/>・事業進捗率：76%(うち用地進捗率43%)<br/>【コスト削減等】<br/>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る。</p>               | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道9号<br>福知山道路<br>近畿地方整備局   | 再々評価   | 660          | 1,095          | 1,013 | 1.1<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：1,006億円<br/>走行経費減少便益：56億円<br/>交通事故減少便益：33億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>41,500台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：984億円<br/>維持管理費：29億円</p> | <p>①交通混雑の緩和<br/>・東堀交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。<br/>②快適で安全な歩道空間の確保<br/>・残事業区間には片側歩道・狭小幅員が存在し、一部通学路指定もされているため歩行者等の安全確保が課題。残事業区間の整備により、高齢者等も含めて、快適性・安全性の向上が期待。<br/>③地域の活性化<br/>・市街地から福知山ICまでのアクセス向上による物流の効率化、市内観光地へのアクセス向上による観光入り込み客数の増加など、地域活性化が期待。<br/>④日常活動圏の中心都市へのアクセス向上<br/>・福知山市～舞鶴市への所要時間が短縮。(49分→45分)<br/>⑤医療施設へのアクセス向上<br/>・福知山IC～福知山市民病院への所要時間が短縮。(16分→12分)</p>                                | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>国道9号は福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道と接続するなど、阪神地域との連携を強化し、広域的な幹線道路の機能を有するとともに、地域内の生活道路としての重要な役割を果たす道路である。国道9号福知山道路は、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を図ることを目的に計画された道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和53年度(土工区)昭和60年度(福知山工区)<br/>・事業進捗率：75%(うち用地進捗率89%)<br/>【コスト削減等】<br/>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト削減に努める。</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道24号<br>寺田拡幅<br>近畿地方整備局   | 長期間継続中 | 140          | 144            | 107   | 1.4<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：130億円<br/>走行経費減少便益：8.1億円<br/>交通事故減少便益：5.5億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>20,000台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：99億円<br/>維持管理費：7.6億円</p> | <p>①交通渋滞の緩和<br/>・事業区間の交通量は約2万6千台、混雑度は1.0を大きく超過。大畔交差点では80m、消防本部前交差点では130mの渋滞が発生。<br/>・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和が期待。<br/>②交通事故の減少<br/>・事業区間とその周辺では年間で約27件の死傷事故が発生。ピーク時における旅行速度は20km/hを下回り、渋滞に起因すると想定される追突事故が多く発生。<br/>・整備済みの4車線区間では事故の発生が少なく、寺田拡幅の整備により当該区間も同様の効果が期待される。<br/>③新名神高速道路整備と周辺開発<br/>・新名神高速道路の沿線では、工業団地や土地区画整理事業などが進行中であり、10周辺には、立地条件の良さから多くの企業の進出が決定。<br/>・寺田拡幅の整備により、周辺へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進に期待。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。<br/>寺田拡幅は、一般国道24号の城陽市内における交通渋滞の緩和、交通事故の減少等を目的とした全長2.1kmの道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成25年度<br/>・事業進捗率：12%(うち用地進捗率49%)<br/>【コスト削減等】<br/>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る。</p>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |                      |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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26号<br>第二阪和国道<br>近畿地方整備局 | その他  | 1,020        | 3,370          | 2,095 | 1.6<br>(1.2)<br>(※2) | <p>①交通混雑の緩和<br/>・第二阪和国道、和歌山峠道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、交通量が約5～6割減少。平成29年4月の全線2車線開通後、開通区間の前後では交通量が増加してきており、一部区間で交通混雑の発生がみられる状況。<br/>・第二阪和国道周辺には観光施設が点在しており、全線開通後には観光入込客数が増加。休日やGW期間中に交通集中による速度低下が発生。救急搬送時の所要時間が平常時よりも長くなる等の課題がある。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・第二阪和国道、和歌山峠道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、死傷事故件数が約5～8割減少。第二阪和国道、和歌山峠道路と和歌山阪南線（旧国道26号）を合わせた死傷事故件数が約5～6割減少。</p> <p>③災害時等の代替路の確保<br/>・大阪府・和歌山県を結ぶ幹線道路のほとんどに異常気象時通行規制区間が設定されており、大雨等の自然災害により過去5年間で19回（延べ規制時間約174時間）の通行止めが発生。第二阪和国道、和歌山峠道路の整備により、府県間ルートが確保され、自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した代替路を確保。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>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約66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府大阪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。<br/>「第二阪和国道」「和歌山峠道路」はその一部を形成し、旧国道26号（和歌山阪南線）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府大阪市自然田～和歌山県和歌山市大谷に至る延長18.4kmの道路である。平成29年4月に淡輪ランプ～平井ランプが開通し、2車線で全線開通した。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和63年度（平成17年度延伸）<br/>・事業進捗率：91%（うち用地進捗率100%）<br/>・関連事業（和歌山峠道路）との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施。<br/>【コスト削減等】<br/>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る。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道26号<br>和歌山峠道路<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 463          |                |       | 1.6<br>(1.1)<br>(※2) | <p>①交通混雑の緩和<br/>・第二阪和国道、和歌山峠道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、交通量が約5～6割減少。平成29年4月の全線2車線開通後、開通区間の前後では交通量が増加してきており、一部区間で交通混雑の発生がみられる状況。<br/>・第二阪和国道周辺には観光施設が点在しており、全線開通後には観光入込客数が増加。休日やGW期間中に交通集中による速度低下が発生。救急搬送時の所要時間が平常時よりも長くなる等の課題がある。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・第二阪和国道、和歌山峠道路に並行する和歌山阪南線（旧国道26号）では、死傷事故件数が約5～8割減少。第二阪和国道、和歌山峠道路と和歌山阪南線（旧国道26号）を合わせた死傷事故件数が約5～6割減少。</p> <p>③災害時等の代替路の確保<br/>・大阪府・和歌山県を結ぶ幹線道路のほとんどに異常気象時通行規制区間が設定されており、大雨等の自然災害により過去5年間で19回（延べ規制時間約174時間）の通行止めが発生。第二阪和国道、和歌山峠道路の整備により、府県間ルートが確保され、自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した代替路を確保。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>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約66kmの主要幹線道路であり、このうち、大阪府大阪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。<br/>「第二阪和国道」「和歌山峠道路」はその一部を形成し、旧国道26号（和歌山阪南線）の交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の代替路の確保等を目的とした大阪府大阪市自然田～和歌山県和歌山市大谷に至る延長18.4kmの道路である。平成29年4月に淡輪ランプ～平井ランプが開通し、2車線で全線開通した。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率：92%（うち用地進捗率100%）<br/>【コスト削減等】<br/>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト削減に努める。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |                      |  | 再評価の視点<br>(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<br>(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<br>田辺西バイパス<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 305          | 681            | 394 | 1.7                  | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：559億円<br/>走行経費減少便益：89億円<br/>交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>8,800台/日</p>  | <p>【内訳】<br/>事業費：372億円<br/>維持管理費：22億円</p>  | <p>①交通混雑の緩和<br/>・田辺西バイパスと並行する国道42号では、部分開通による交通転換で明洋交差点の混雑は緩和。部分開通により芳養交差点周辺に交通が集中し、慢性的な速度低下が発生。田辺西バイパスの全線開通により、交通が分散され、芳養交差点周辺の混雑緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・田辺西バイパスの開通済区間と並行する国道42号は交通転換が図られ、交通が分散し、事故件数が減少。田辺西バイパスの未整備区間と並行する国道42号の事故は、部分開通による交通集中に伴う急な速度低下を原因とする追突事故が発生。当該区間の交通事故全体の約7割が追突事故。田辺西バイパスの整備により、交通が分散されることで国道42号の事故減少が期待。</p> <p>③災害時の交通確保<br/>・田辺西バイパスと並行する国道42号(5.6km)について、東南海・南海地震時に予想される津波浸水被害予測延長が約4km(約7割が被災)。東南海・南海地震の津波により、国道42号が浸水した際には、田辺西バイパスが迂回路および避難路として機能するため、物流や市民生活の機能を確保。</p>                            | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道42号は、静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長約520kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。<br/>田辺西バイパスは、田辺市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の交通確保を目的とした延長3.8kmの道路である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成9年度<br/>・事業進捗率：83%(うち用地進捗率99%)<br/>【コスト縮減等】<br/>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。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道42号<br>有田海南道路<br>近畿地方整備局  | 再々評価 | 359          | 580            | 393 | 1.5<br>(1.6)<br>(※2) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：511億円<br/>走行経費減少便益：48億円<br/>交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>11,900台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：366億円<br/>維持管理費：27億円</p>  | <p>①交通混雑の緩和<br/>・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、事業区間の交通量は約15,000台/日。周辺地域の生活・通勤交通の集中と、道路の交通容量不足により渋滞が発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点で事故が多く、死傷事故率は県内平均を上回っている。現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、トンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和に伴う追突事故の減少及び高さが低いトンネルを回避した交通ルートの確保等、交通安全の確保が期待される。</p> <p>③災害時における交通の確保<br/>・事業区間と並行する国道42号は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れがある。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保を目的とした事業である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成20年度<br/>・事業進捗率：10%(うち用地進捗率41%)<br/>【コスト縮減等】<br/>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。</p>    | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道42号<br>冷水拡幅<br>近畿地方整備局    | 再々評価 | 61           |                |     | 1.5<br>(1.1)<br>(※2) | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：511億円<br/>走行経費減少便益：48億円<br/>交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>11,900台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：366億円<br/>維持管理費：27億円</p>  | <p>①交通混雑の緩和<br/>・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、事業区間の交通量は約15,000台/日。周辺地域の生活・通勤交通の集中と、道路の交通容量不足により渋滞が発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点で事故が多く、死傷事故率は県内平均を上回っている。現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、トンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和に伴う追突事故の減少及び高さが低いトンネルを回避した交通ルートの確保等、交通安全の確保が期待される。</p> <p>③災害時における交通の確保<br/>・事業区間と並行する国道42号は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れがある。冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成する。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。冷水拡幅・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時における交通の確保を目的とした事業である。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率：54%(うち用地進捗率100%)<br/>【コスト縮減等】<br/>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。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準        | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |      |                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>永平寺大野道路<br>近畿地方整備局          | その他         | 1,491        |                |      | 1.3<br>(1.5)<br>(※2) | <p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間等の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等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> <p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）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て広域交通の円滑化を図ることを目的としている。「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。</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27年度</li> <li>事業進捗率：86%(うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>関連事業(大野油坂道路(大野・大野東区間)、大野油坂道路(大野東・和泉区間)、大野油坂道路(和泉・油坂区間))との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道158号<br>大野油坂道路(大野・大野東区間)<br>近畿地方整備局 | 一定期間<br>未着工 | 203          | 4529           | 3581 | 1.3<br>(2.0)<br>(※2) | <p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間等の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等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> <p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路（自動車専用道路）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て広域交通の円滑化を図ることを目的としている。「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。</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27年度</li> <li>事業進捗率：1%(うち用地進捗率0%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>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。</p>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>大野油坂道路(大<br>野東・和泉区間)<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 658          |                |  |          | 1.3<br>(1.9)<br>(※2) | <p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間等の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等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> <p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)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て広域交通の円滑化を図ることを目的としている。「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。</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20年度</li> <li>事業進捗率：17%(うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>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。</p>  | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道158号<br>大野油坂道路(和<br>泉・油坂区間)<br>近畿地方整備局  | その他  | 649          |                |  |          | 1.3<br>(1.2)<br>(※2) | <p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で129回発生している。中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間等の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に55回発生。また同区間内には、線形不良箇所が19箇所存在する。永平寺大野道路、大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい箇所が解消し、異常気象時通行規制区間等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> <p>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)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て広域交通の円滑化を図ることを目的としている。「永平寺大野道路」、「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時通行規制区間等の解消を目的とした自動車専用道路である。</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24年度</li> <li>事業進捗率：3%(うち用地進捗率30%)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>関連事業(永平寺大野道路、大野油坂道路(大野・大野東区間)、大野油坂道路(大野東・和泉区間))との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>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。</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |   |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(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163号<br>清滝生駒道路<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,066        |                |       |   | 1.2<br>(1.1)<br>(※2)                       | <p>①交通混雑の緩和<br/>・清滝生駒道路の開通済区間では渋滞長が減少したが、未整備区間では主要渋滞箇所<br/>で速度低下が発生しており、渋滞が発生している。清滝生駒道路・精華拡幅の整備に<br/>より交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・清滝生駒道路・精華拡幅の未整備区間は開通済区間と比べて死傷事故率が約2倍以<br/>上。追突事故が全体の約6割を占めている。<br/>・清滝生駒道路の開通済区間では年平均の死傷事故件数が約9割減少しており、清滝<br/>生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>地域高規格道路 学研都市連絡道路<br/>は、第二京阪道路、京奈和自動車道等<br/>と広域ネットワークを形成することに<br/>より、関西文化学術研究都市と関西国<br/>際空港や阪神港など大阪市方面との連<br/>携を強化し、学研都市の整備促進を支<br/>援する、大阪府門真市から京都府木津<br/>川市に至る延長約20kmの道路である。<br/>「清滝生駒道路」「精華拡幅」はこの<br/>一部を構成し、関西文化学術研究都市<br/>へのアクセス向上とともに、一般国道<br/>163号の交通混雑の緩和、交通安全の<br/>確保を図ること目的とした道路であ<br/>る。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和54年度<br/>・事業進捗率：59%(うち用地進捗率<br/>59%)<br/>【コスト縮減等】<br/>事業実施にあたり、新技術・新工法の<br/>活用等によりコスト縮減に努める。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                             |
| 一般国道163号<br>精華拡幅<br>近畿地方整備局   | その他  | 224          | 2,192          | 1,905 | <p>【内訳】<br/>走行時間短縮便益：1,996億円<br/>走行経費減少便益：156億円<br/>交通事故減少便益：40億円</p> <p>【主な根拠】<br/>計画交通量<br/>18,200台/日</p> | <p>【内訳】<br/>事業費：1,826億円<br/>維持管理費：80億円</p> | 1.2<br>(1.5)<br>(※2)  | <p>①交通混雑の緩和<br/>・清滝生駒道路の開通済区間では渋滞長が減少したが、未整備区間では主要渋滞箇所<br/>で速度低下が発生しており、渋滞が発生している。清滝生駒道路・精華拡幅の整備に<br/>より交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保<br/>・清滝生駒道路・精華拡幅の未整備区間は開通済区間と比べて死傷事故率が約2倍以<br/>上。追突事故が全体の約6割を占めている。<br/>・清滝生駒道路の開通済区間では年平均の死傷事故件数が約9割減少しており、清滝<br/>生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>地域高規格道路 学研都市連絡道路<br/>は、第二京阪道路、京奈和自動車道等<br/>と広域ネットワークを形成することに<br/>より、関西文化学術研究都市と関西国<br/>際空港や阪神港など大阪市方面との連<br/>携を強化し、学研都市の整備促進を支<br/>援する、大阪府門真市から京都府木津<br/>川市に至る延長約20kmの道路である。<br/>「清滝生駒道路」「精華拡幅」はこの<br/>一部を構成し、関西文化学術研究都市<br/>へのアクセス向上とともに、一般国道<br/>163号の交通混雑の緩和、交通安全の<br/>確保を図ること目的とした道路であ<br/>る。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成2年度<br/>・事業進捗率：16%(うち用地進捗率<br/>62%)<br/>・関連事業(清滝生駒道路)との評価実<br/>施時期の進捗調整により再評価を実<br/>施。<br/>【コスト縮減等】<br/>事業実施にあたり、新技術・新工法の<br/>活用等によりコスト縮減に努める。</p> | 継続                          | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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163号<br>木津東バイパス<br>近畿地方整備局 | その他  | 60           | 102            | 58    | 1.8         | <p>①まちづくりの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>木津中央地区から主要幹線道路や木津川市中心市街地への道路はアクセス性が悪い。業務車両も狭隘な生活道路を利用しており、交通安全上等に課題がある。木津東バイパスの整備により木津中央地区と主要幹線道路のアクセス向上が図られ、中心市街地などへの円滑な交通を確保する事でまちづくりを支援する。</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道24号と国道163号の重複区間の交通量は交通容量を超過、混雑度は1.55である。ピーク時では旅行速度が約20km/h以下となり、南行き・北行きとも交通混雑が発生している。木津東バイパスの整備と京都府が整備する東中央線との一体的なネットワークにより、駅前等の市街地部をバイパスさせることで交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道163号木津東バイパスは、関西化学術研究都市「木津中央地区」の開発や地域のまちづくりを支援するほか、京都府が整備する東中央線とのネットワークにより木津川市の中心市街地を通過する国道24号、163号の重複区間における慢性的な交通混雑の緩和を目的とした、京都府木津川市木津天神山から京都府木津川市木津馬場南に至る延長約0.6kmの道路である。</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23年度</li> <li>事業進捗率：53%(うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <p>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る。</p>                       | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道175号<br>西脇北バイパス<br>近畿地方整備局 | 再々評価 | 400          | 450            | 423   | 1.1<br>(※1) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上戸田南交差点では、著しい渋滞が発生しており、渋滞解消による交通の円滑化が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事故の約7割以上は追突事故となっている他、歩道未設置区間が全体の6割を占めており、通過交通の転換による安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③地域のアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>丹波市～西脇市までの所要時間が短縮され、丹波地域と東播地域のアクセスが向上。西脇市立西脇病院は丹波市から脳外科、整形外科などの救急患者を受け入れており、整備によって所要時間の短縮や走行性の向上による救急医療の支援が期待される。</li> </ul> <p>④日常活動圏中心城市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西脇市立会館コミュニティセンター黒田庄地区会館～加古川市への所要時間が短縮(69分～60分)</li> </ul> <p>⑤主要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、観光客の増加が期待される。</li> </ul> <p>(日本へそ公園：観光客入込数：2.1万人/年(H24))</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの地域高規格道路である。国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。</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9年度</li> <li>事業進捗率：46%(うち用地進捗率96%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <p>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道176号<br>名塩道路<br>近畿地方整備局    | その他  | 901          | 1,807          | 1,523 | 1.2         | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道176号の交通量は近年横ばいであり、一日で2万台以上の車両が通行している。主要渋滞箇所である大多田橋交差点では慢性的に旅行速度が低下している状況である。名塩道路の整備により交通容量が拡大し、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>未開通区間では、速度低下による追突事故や線形不良箇所等の正面衝突事故が全体の約7割を占める。また、歩道未設置および歩道幅2.0m以下の区間が全体の9割以上を占め、狭小な路肩を歩行者が通行し、大型車と近接するなど危険な状況。名塩道路の整備により渋滞が緩和し追突事故の防止、および安全な歩行空間の確保が期待される。</li> </ul> <p>③異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道176号では異常気象時通行規制区間があり、年1回程度の通行規制が発生している。また、武庫川の氾濫により道路が冠水する被害が発生。国道176号周辺では中国自動車道や県道等、多くの道路が事前通行規制区間に指定されている。名塩道路の整備により規制雨量が緩和・解消し、周辺道路の迂回路としての活用が期待できる。</li> </ul>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道176号は、京都府宮津(みやづ)市から阪神北部地域を經由し大阪府に至る延長約180km主要幹線道路である。名塩道路は、西宮(にしのみや)市山口町(やまぐちちょう)から宝塚(たからづか)市栄町(さかえまち)までの延長約10.6kmの現道拡幅およびバイパス事業で、交通混雑の緩和及び交通安全の確保及び異常気象時通行規制区間の解消などを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和60年度、昭和63年度</li> <li>事業進捗率：93%(うち用地進捗率74%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <p>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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                      | 該当基準        | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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312号<br>大宮峰山道路<br>近畿地方整備局    | 一定期間<br>未着工 | 160          | 217            | 133 | 1.6<br>(※1) | <p>①交通混雑の緩和<br/>・並行する国道312号の交通量は18,000台/日と多く、大宮峰山道路への交通転換により、交通混雑の緩和が期待。与謝野町の北部医療センター(旧 与謝の海病院)が平成21年より医療機能を充実・強化し、町内以外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約3倍に増加。大宮峰山道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。</p> <p>②交通安全の向上<br/>・大宮峰山道路の並行区間である国道312号では、事故危険箇所が3箇所あり、前後区間に比べ、死傷事故が多発。当該区間では、交通混雑や沿道施設への出入りによる追突事故が発生。大宮峰山道路への交通転換により、交通混雑が緩和され、安全性の向上が期待。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>山陰近畿自動車道は、日本海国土軸を形成する道路で、主要都市(鳥取市、豊岡市、宮津市)の連携を強化すると共に、広域観光の推進や災害時の代替路を担う延長約120kmの地域高規格道路である。</p> <p>大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部を形成し、並行する国道312号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの形成、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした延長5.0kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成27年度<br/>・事業進捗率：1%(うち用地進捗率0%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>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。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道2号<br>倉敷立体<br>中国地方整備局        | 再々評価        | 209          | 686            | 251 | 2.7         | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・渋滞損失時間の削減が期待される。<br/>・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。<br/>・倉敷市から新倉敷駅(新幹線駅)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<br/>・水島港(特定重要港湾)から岡山市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<br/>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。(浅口市-倉敷市)</p> <p>④個性ある地域の形成<br/>・倉敷美観地区(平成28年間観光入込客数 約385万人)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え<br/>・岡山県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する。(国道2号)</p> <p>⑥地球環境の保全<br/>・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全<br/>・NOx排出量の削減が期待される。<br/>・SPM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】<br/>・倉敷立体は、岡山県倉敷市新田と倉敷市船穂町船穂を結ぶ延長7.7の道路である。</p> <p>事業目的は、交通混雑の緩和、沿道環境の改善を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率7%</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道180号<br>総社・一宮バイパス<br>中国地方整備局 | 再々評価        | 530          | 1,405          | 554 | 2.5<br>(※1) | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・渋滞損失時間の削減が期待される。<br/>・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。<br/>・国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される。<br/>・総社市から岡山駅(新幹線駅)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<br/>・総社市から岡山港(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<br/>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。(総社市-岡山市)</p> <p>④個性ある地域の形成<br/>・吉備路・備中国分寺(H27観光入込客数：約51万人)、総社・宝福寺(H27年観光入込客数：約31万人)へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全な生活環境の確保<br/>・死傷事故件数の削減が期待される。</p> <p>⑥災害への備え<br/>・緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全<br/>・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全<br/>・NOx排出量の削減が期待される。<br/>・SPM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】<br/>・総社・一宮バイパスは、岡山県岡山市北区楳津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパスである。</p> <p>事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和48年度<br/>・事業進捗率47%(うち用地進捗率48%)</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                   | B/C         | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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54号<br>可部バイパス<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 736          | 2,383          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：2,170億円<br>走行経費減少便益：155億円<br>交通事故減少便益：58億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>16,700～50,700台/日 | 1,072    | 【内訳】<br>事業費：1,018億円<br>維持管理費：53億円 | 2.2<br>(※1) | ①円滑なモビリティの確保<br>・渋滞損失時間の削減が期待される。<br>・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。<br>・現道(旧国道54号)を利用するバスの定時性向上が期待される。<br>②物流効率化の支援<br>・日常活動圏安芸高田市から中心都市の広島市への所要時間が6分短縮【103分→97分】された。今後更なるアクセス向上が期待される。<br>③個性ある地域の形成<br>・ガラスの里資料館(H28観光入込客数：5.9万人/年)へのアクセス向上が期待される。<br>④災害への備え<br>・第三次救急医療機関(広島市民病院)への所要時間が1分短縮【50分→49分】された。今後更なるアクセス向上が期待される。<br>・広島県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する。<br>⑤地球環境の保全<br>・CO2排出量の削減が期待される。<br>⑥生活環境の改善・保全<br>・NOx排出量の削減が期待される。<br>・SPM排出量の削減が期待される。  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・可部バイパスは、広島県広島市安佐北区可部南一丁目と広島市安佐北区大林町を結ぶ延長9.7kmのバイパスである。<br>・事業目的は、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を図ることである。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：昭和56年度<br>・事業進捗率94%(うち用地進捗率99%)<br>【コスト削減等】<br>・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。   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道9号<br>多岐・朝山道路<br>中国地方整備局 | その他  | 472          | 845            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：662億円<br>走行経費減少便益：128億円<br>交通事故減少便益：54億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>17,000台/日          | 522      | 【内訳】<br>事業費：495億円<br>維持管理費：28億円   | 1.6         | ①円滑なモビリティの確保<br>・大田市から出雲空港へのアクセス向上が期待される。<br>②物流効率化の支援<br>・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。<br>③国土・地域ネットワークの構築<br>・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。<br>④個性ある地域の形成<br>・島根県東部から石見銀山(H28観光入込み客数：31.4万人/年)等へのアクセス向上が期待される。<br>⑤安全で安心できるくらしの確保<br>・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。<br>⑥災害への備え<br>・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。<br>⑦地球環境の保全<br>・CO2排出量の削減が期待される。<br>⑧生活環境の改善・保全<br>・NOx排出量の削減が期待される。<br>・SPM排出量の削減が期待される。<br>⑨他のプロジェクトとの関係<br>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている。<br>・大規模事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多岐道路、朝山・大田道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路)と一体的に整備する必要がある。<br>・「島根県総合発展計画(H28.3)」、「新たな出雲の國づくり計画 出雲未来図 後期基本計画(H29.3)」、「大田市総合計画後期計画 改訂版(H29.3)」に位置づけられている。 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・多岐・朝山道路は、島根県出雲市多岐町久村と大田市朝山町朝倉を結ぶ延長9.0kmの自動車専用道路である。<br>・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。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成18年度<br>・事業進捗率82%(うち用地進捗率100%)<br>【コスト削減等】<br>・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。<br>【再評価理由】<br>総事業費増により再評価を実施 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>西広島バイパス<br>中国地方整備局            | 再々評価 | 1,022        | 28,989         | 3,704 | 7.8<br>(※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> <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> </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「広島西道路」の一部として位置づけ</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮島（H28年間観光入込客数520万人/年）、平和記念資料館（H28年度観光入込客数174万人/年）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>・広島市西部方面から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）へのアクセス向上が期待できる</li> </ul> <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故件数の削減が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画における第1次緊急輸送道路として機能する。（国道2号）</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>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> <li>・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される</li> </ul> <p>⑨その他プロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。</li> <li>・「第5次広島市基本計画（平成21年10月）」に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>・西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市市地御前を結ぶ延長19.4kmのバイパスである。</li> <li>・事業目的は、慢性的な交通混雑の緩和、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化、沿道環境の改善を図ることである。</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40年度</li> <li>・事業進捗率68%（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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 四国横断自動車道<br>阿南四万十線<br>阿南～徳島東<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 1,404        | 1,790          | 1,359 | 1.3         | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失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20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。</li> <li>・現道等に当該路線の整備による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（第三種空港）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>・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等）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>・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する8の字ネットワークの一部を構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する。</li> <li>・徳島県LEDパレイ構想を支援する。</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等）</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>・三次医療施設（徳島赤十字病院）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>・現道等における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>・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合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・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx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>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携</li> <li>・マリンピア沖洲整備計画と連携</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することによって、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域の閉塞感の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</li> <li>・阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</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15年度（阿南～小松島）</li> <li>・事業化年度：平成10年度（小松島～徳島東）</li> <li>・事業進捗率36%（うち用地進捗率79%）</li> <li>・平成32年度 津田IC（仮称）～徳島東IC（仮称）延長2.8km開通予定</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を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていく</li> </ul> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |          |             | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長名)   |                             |
|----------------------------|------|--------------|----------------|----------|-------------|---|------|--|-----------------------------|
|                            |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |          | B/C         |   |      |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価        |
|                            |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    | 費用:C(億円) |             |   |      |  |                             |
| 費用の内訳                      |      |              |                |          |             |   |      |  |                             |
| 一般国道55号<br>福井道路<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 366          | 300            | 278      | 1.1<br>(※1) | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時制の確保など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時間短縮が見込まれる。</li> <li>・近畿圏や徳島中部への地場産品（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> <li>・日常生活圏中心都市（阿南市）への県南市町や隣接生活圏中心都市から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>・「広域連携推進プロジェクト」を支援（第5次阿南市総合計画）</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>・福井道路は国道55号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>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>・NOx、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>・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</li> </ul> | 継続   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの迅速性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</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24年度</li> <li>・事業進捗率4%（うち用地進捗率1%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の削減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの削減に努めていく。</li> </ul> | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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<br>阿南道路<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 846          | 3,142          | <p>【内訳】<br/>           走行時間短縮便益：2,632億円<br/>           走行経費減少便益：388億円<br/>           交通事故減少便益：123億円</p> <p>【主な根拠】<br/>           計画交通量<br/>           7,700～18,100台/日</p> | 1,606    | <p>【内訳】<br/>           事業費：1,445億円<br/>           維持管理費：161億円</p> | 2.0   | <p>貨幣換算が困難な効果等<br/>           による評価</p> <p>①円滑なモビリティの確保<br/>           ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。<br/>           ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。<br/>           ・所要時間の短縮により路線バスの利便性向上が見込まれる。<br/>           ・徳島阿波おどり空港（第3種空港）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<br/>           ・重要港湾徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる。<br/>           ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、ニンジン、キュウリ、アワビ、伊勢エビ等）の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築<br/>           ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（阿南市）を最短時間で連絡する路線を構成する。<br/>           ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成<br/>           ・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する。<br/>           ・徳島県LEDバレイ構想を支援する。<br/>           ・観光資源が多くある県南部へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保<br/>           ・県南部の三次医療施設（徳島赤十字病院）カバー圏の拡大が見込まれる。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保<br/>           ・歩道が無い区間への歩道設置が見込まれる。</p> <p>⑦災害への備え<br/>           ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。<br/>           ・現国道55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全<br/>           ・CO2排出量の削減が見込まれる。<br/>           ・生活環境の改善・保全<br/>           ・NO2排出量の削減が見込まれる。<br/>           ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑩その他<br/>           ・阿南道路への交通転換により、現道区間における交通安全性の向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>           ・一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。<br/>           阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橋町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>           ・事業化年度：昭和48年度<br/>           ・事業進捗率80%（うち用地進捗率87%）<br/>           ・平成31年度 阿南市那賀川町中島～阿南市西路見町江川間4車線化開通予定</p> <p>【コスト縮減等】<br/>           ・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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |                   |     | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(担当課長名) |                      |
|---------------------------------|------|--------------|----------------|-------------------|-----|---|---|----------------|----------------------|
|                                 |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |                   | B/C |   |   |                | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 |
|                                 |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    | 費用:C(億円)<br>費用の内訳 |     |   |   |                |                      |
| 一般国道11号<br>川之江三島バイパス<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 690          | 3,898          | 1,038             | 3.8 | <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>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR伊予三島駅(特急停車駅)へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・高松 松山 高知龍馬空港(第二種空港)への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>・区画整理等の沿道まちづくりと連携している。</li> <li>・四国中央市人口集中地区(DID地区)での事業である。</li> <li>・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</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である「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</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>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上区間での歩道が整備される。</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</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>・夜間要請限度の超過区間が改善される。</li> </ul> <p>⑪その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の乗り継ぎ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>・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</li> <li>・国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和47年度</li> <li>・事業進捗率60%(うち用地進捗率78%)</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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul> | 継続             |                      |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>新居浜バイパス<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 609          | 1,031          | 769 | 1.3      | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR新居浜駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・松山空港（第二種空港）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>・新居浜港（重要港湾）への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>・新居浜市人口集中地区（DID地区）での事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。</li> <li>・連絡道路がない住宅地開発（美しが丘にいはま）（28.1ha）への連絡道路となる。</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>・隣接した日常生活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>【新居浜西条地方生活圏～今治地方生活圏】【新居浜西条地方生活圏～松山地方生活圏】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏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>・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援している。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</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>・三次医療施設への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>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</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>・夜間要請限度の超過区間が改善される。</li> </ul> <p>⑩その他</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11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。</li> <li>・国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業過年度：昭和62年度</li> <li>・事業進捗率：63%（うち用地進捗率68%）</li> <li>・平成30年度 新居浜市救生～新居浜市大生院間 延長1.5km4車線化開通予定</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を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていく。</li> </ul> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>津島道路<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 422          | 435            | 394 | 1.1      | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等の路線バス(宇和島バス)及び高速バスの利便性の向上が見込まれる。</li> <li>・愛南町役場からJR宇和島駅(特急停車駅)への所要時間の短縮が見込まれる。</li> <li>・愛南町から松山空港(第二種空港)への所要時間の短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛南町から宇和島港(重要港湾)への所要時間の短縮が見込まれる。</li> <li>・深浦港から松山市への水産品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>・四国横断自動車道と並行する自専道として位置づけられる。</li> <li>・四国8の字ネットワークの一部を構成する路線として位置づけられる。</li> <li>・八幡浜大洲地方生活圏~宇和島地方生活圏~幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏中心都市(愛南町役場~宇和島市役所)間の所要時間の短縮が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地へのアクセス性の向上が見込まれる。</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(市立宇和島病院)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1次緊急輸送道路に位置づけられている現国道56号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> <li>(南海トラフ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、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56号は、高知市を起点に、四万十市、宿毛市、宇和島市、大洲市を經由して松山市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。南予地域を南北に縦貫するこの路線は、松山方面と南予、高知西南地域を結ぶ四国西南部の動脈で、県民の生活基盤として重要な役割を果たしている。</li> <li>また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの到達性の向上、地域産業(農水産業)の活性化支援などを目的として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>・事業過年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率：7% (うち用地進捗率26%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の縮減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの縮減に努めていく。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |                   |     | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(担当課長名) |                             |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-------------------|-----|---|---|----------------|-----------------------------|
|                               |      |              | 貨幣換算した便益:B(億円) |                   | B/C |   |   |                | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価        |
|                               |      |              | 便益の内訳及び主な根拠    | 費用:C(億円)<br>費用の内訳 |     |   |   |                |                             |
| 一般国道33号<br>高知西バイパス<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 919          | 2,357          | 1,435             | 1.6 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・混雑時旅行速度20km/h未満である区間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>・JR伊野駅(特急停車駅)までのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港(第二種空港)まで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>・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・いの町や日高村等からの青果物、花き等の農産物の出荷場への所要時間の短縮が見込まれる。</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「高知松山自動車道」の一部として位置づけられている。</li> <li>・松山市から高知市を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・大型車すれ違い困難区間(仁淀川橋)が解消される。</li> <li>・いの町や日高村等から高知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>・紙こいのぼり、土佐和紙芸村、いの町紙の博物館などの観光地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>・第三次救急医療施設への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>・第一次緊急輸送道路に指定されている現国道33号が通行止めになった場合の代替路を形成する。</li> <li>・冠水による特殊通行規制区間を回避する。</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>・NOx、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>・高知西バイパスへの交通転換により、現道区間における交通安全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>・一般国道33号は、高知県高知市を起点とし、愛媛県松山市に至る全長約124kmの幹線道路であり、高知県・愛媛県の産業経済活動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持つ重要な路線である。このうち、高知西バイパスに並行する現道区間では、慢性的な渋滞が発生し、大型車のすれ違いが困難な幅員狭小区間や歩道未設置区間が存在するなど、様々な課題を抱えている。</li> <li>高知西バイパスは、これらの課題を解決し、渋滞緩和や交通安全の確保を図るとともに、地域高規格道路高知松山自動車道の一部を形成する道路として、地域経済に大きく寄与することを目的として計画されたものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業過年度：昭和49年度</li> <li>・事業進捗率：81% (うち用地進捗率100%)</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の採用等、総コストの縮減に努めている。</li> </ul> | 継続             | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>安芸道路<br>四国地方整備局 | 再々評価 | 252          | 310            | 206 | 1.5<br>(※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>・現道等の旅行速度の向上が見込まれる。</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時刻の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> <li>・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港(第二種空港)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>・JA土佐あき唐浜集出荷と高知圏芸流通センター間の時間短縮が見込まれる。</li> <li>・高知県東部における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>・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> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏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>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援</li> <li>・高知県東部地域への観光アクセス向上</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>・三次医療施設(高知医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。</li> <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>・安芸道路は国道55号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>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>・NOx、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55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを経由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</li> <li>・一般国道55号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。</li> <li>・また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの到達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業(農水産業)の活性化支援などを目的として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>・事業過年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率：4% (うち用地進捗率1%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も実施設計を進める中で、新技術、新工法を積極的に活用し、工事コストの一層の削減を図るとともに、ライフサイクルコストに留意して、総コストの削減に努めていく。</li> </ul> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |  |

| 事業名<br>事業主体                                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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<br>中村宿毛道路<br>四国地方整備局               | 再々評価 | 1,320        | 2,690          | 2,159 | 1.2         | <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の向上が見込まれる。</li> <li>・国見地区から中村駅(特急停車駅)までのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・高知龍馬空港(第二種空港)まで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>・宿毛湾港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。</li> <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>・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>・新たに拠点都市間(高知市～宿毛市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</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。</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>・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・主要な観光地(四万十川、足摺海底館、宿毛湾のだるま夕日等)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>・二次医療施設(幡多けんみん病院)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信頼性が高く災害に強い道路ネットワークを形成する。</li> <li>・現道が冠水等により通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> <li>・並行する高速ネットワークの代替路線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・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道497号<br>今宿道路<br>九州地方整備局                | 再々評価 | 2,746        | 18,876         | 4,907 | 3.8<br>(※1) | <p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線各都市間の所要時間短縮による地域経済活性化及び高速定時性の確保</li> </ul> <p>②地域経済活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾(伊万里港、唐津港)等からの輸送時間短縮に伴う物流活動の円滑化及び活性化</li> </ul> <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道202号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> <p>④産業振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前原IC周辺への進出企業数の増加、沿線まちづくりとの連携</li> <li>・観光地までの移動円滑化に伴う観光入込客数の増加</li> </ul> <p>⑤医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(福岡大学病院)への救急搬送の支援及び救命率の向上</li> </ul> <p>⑥公共交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス(伊万里～唐津～福岡、唐津～福岡)の所要時間の短縮</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善</p> <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(CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM削減)</li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道208号<br>有明海沿岸道路<br>(大牟田～大川)<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 2,525        | 5,669          | 2,845 | 2.0<br>(※1) | <p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿岸8都市を高速でつなぎ、所要時間を短縮</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交通拠点及び物流拠点の三池港へのアクセス改善</li> <li>・地域開発計画の支援</li> </ul> <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道208号の交通混雑の緩和</li> </ul> <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道208号の交通死傷事故発生件数の減少</li> </ul> <p>⑤災害時の移動経路確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道208号の代替路となり、災害時の緊急輸送道路としての機能</li> </ul> <p>⑥医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設(佐賀県医療センター好生館)への救急搬送の支援及び救命率の向上</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善</p> <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(CO<sub>2</sub>、NO<sub>2</sub>、SPM削減)</li> </ul>   | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                       | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 再評価の視点<br>(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<br>(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<br>鳥栖久留米道路<br>九州地方整備局      | 再々評価 | 304          | 494            | 274 | 1.8<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、旅行速度が向上</li> </ul> </li> <li>②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 所要時間短縮による物流率化の支援</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>・ 第二次救急医療施設(古賀病院21)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(CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道201号<br>飯塚庄内田川バイパス<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 686          | 2,094          | 953 | 2.2<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する国道201号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> </li> <li>②産業振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北部九州自動車産業の生産性向上を支援</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(飯塚病院)への救急搬送の支援及び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(CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道201号<br>香春拡幅<br>九州地方整備局       | 再々評価 | 61           | 68             | 59  | 1.1         | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 走行性の向上による交通混雑の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>・ 交通混雑の緩和による交通安全性の向上</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の生産性向上の支援</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(飯塚病院)への救急搬送の支援及び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(CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>                 | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道210号<br>浮羽バイパス<br>九州地方整備局     | 再々評価 | 276          | 694            | 482 | 1.4<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、旅行速度が向上</li> </ul> </li> <li>②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上</li> </ul> </li> <li>③救急医療活動の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第三次救急医療施設(久留米大学病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> </ul> </li> <li>④産業振興の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当該事業区間沿線に大規模小売店舗が立地</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(CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                       | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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203号<br>多久佐賀道路(1期)<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 280          | 329            | 202 | 1.6<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①広域交通ネットワークの形成<br/>・周辺の高規格道路(西九州自動車道、九州横断自動車道、有明海沿岸道路)をつなぎ、佐賀県の主要都市である佐賀市と唐津市間の所要時間の短縮</li> <li>②交通混雑の緩和<br/>・国道203号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> <li>③交通安全性の向上<br/>・国道203号現道の交通が転換することにより、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上</li> <li>④医療施設までのアクセス改善<br/>・第三次救急医療施設(佐賀大学医学部付属病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> <li>⑤生活環境の改善<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減)</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・多久佐賀道路(1期)は、広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和を目的とした事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成15年度着工準備<br/>・事業進捗率3%(うち用地進捗率0%)</li> <li>【コスト削減等】<br/>・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> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道3号<br>鳥栖拡幅<br>九州地方整備局         | 再々評価 | 77           | 218            | 66  | 3.3<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和<br/>・国道3号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> <li>②交通安全性の向上<br/>・現道の交通混雑が緩和することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上</li> <li>③物流効率化の支援<br/>・交通渋滞の緩和により、当該区間を利用する物流交通の効率化を支援</li> <li>④産業振興の支援<br/>・沿線のグリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖に対する企業の進出および雇用の創出</li> <li>⑤医療施設までのアクセス改善<br/>・第三次救急医療施設(久留米大学病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> <li>⑥生活環境の改善<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成20年度<br/>・事業進捗率33%(うち用地進捗率39%)</li> <li>【コスト削減等】<br/>・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>            | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道34号<br>武雄バイパス<br>九州地方整備局      | その他  | 250          | 1,264          | 540 | 2.3         | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和<br/>・並行する国道34号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> <li>②交通安全性の向上<br/>・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上</li> <li>③医療施設までのアクセス改善<br/>・第二次救急医療施設(新武雄病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> <li>④生活環境の改善<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・武雄バイパスは、武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等を目的とする地形である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：昭和49年度<br/>・事業進捗率70%(うち用地進捗率77%)</li> <li>・総事業費増により再評価を実施</li> <li>【コスト削減等】<br/>・連絡路整備に伴う増<br/>・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>  | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 国道205号<br>針尾バイパス<br>九州地方整備局       | 再々評価 | 96           | 248            | 109 | 2.3<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和<br/>・国道205号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上</li> <li>②交通安全性の向上<br/>・当該事業区間の交通死傷事故発生件数の減少</li> <li>③観光の支援<br/>・西九州自動車道(佐世保大塔IC)と観光拠点間及び観光拠点間相互のアクセス性向上<br/>・観光地までの移動が円滑になり、来訪者の利便性が向上(観光客数の増加、移動の快適性・安全性向上)</li> <li>④医療施設までのアクセス改善<br/>・第三次救急医療施設(佐世保市立総合病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> <li>⑤生活環境の改善<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減)</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・針尾バイパス、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、西九州自動車道と佐世保市南部の主要な観光地とのアクセス向上等を目的とした事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成19年度<br/>・事業進捗率66%(うち用地進捗率99%)</li> <li>【コスト削減等】<br/>・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>       | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                   | B/C         | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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57号<br>宇土道路<br>九州地方整備局     | 再々評価 | 257          | 264            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：188億円<br>走行経費減少便益：44億円<br>交通事故減少便益：33億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>13,900台/日          | 203      | 【内訳】<br>事業費：192億円<br>維持管理費：11億円   | 1.3<br>(※1) | ①広域交通ネットワークの形成<br>・熊本県の「90分構想」実現に貢献するとともに、地域高規格道路熊本天草幹線道路の一部を形成<br>②観光産業の支援<br>・観光施設へのアクセス向上により、滞在時間の増加や観光客の増加など観光産業の活性化を支援<br>③災害に強いネットワークの構築<br>・特殊通行規制区間(越波)が存在する国道57号現道の代替機能を確保し、災害に強いネットワークを形成<br>④医療施設までのアクセス改善<br>・第三次救急医療施設(済生会熊本病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上<br>⑤生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM削減)                                  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・宇土道路は、熊本地域と天草地域の地域間連携の強化、災害に強いネットワークの形成等を目的とした事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成21年度<br>・事業進捗率7% (うち用地進捗率34%)<br>【コスト削減等】<br>・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。  | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道3号<br>植木バイパス<br>九州地方整備局    | 再々評価 | 288          | 430            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：392億円<br>走行経費減少便益：24億円<br>交通事故減少便益：14億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>25,300~38,100台/日   | 282      | 【内訳】<br>事業費：262億円<br>維持管理費：20億円   | 1.5<br>(※1) | ①交通混雑の緩和<br>・並行する国道3号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上<br>②交通安全性の向上<br>・並行現道の交通死傷事故発生件数の減少<br>③救急医療活動の支援<br>・第三次救急医療施設(熊本医療センター)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上<br>④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM削減)  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・植木バイパスは、熊本市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成11年度<br>・事業進捗率48% (うち用地進捗率65%)<br>【コスト削減等】<br>・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。  | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道57号<br>瀬田拡幅<br>九州地方整備局     | 再々評価 | 49           | 153            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：146億円<br>走行経費減少便益：1.8億円<br>交通事故減少便益：5.7億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>27,000~30,100台/日 | 55       | 【内訳】<br>事業費：47億円<br>維持管理費：8.4億円   | 2.8<br>(※1) | ①交通混雑の緩和<br>・国道57号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上<br>②観光産業の支援<br>・円滑な交通の確保による観光誘致圏の拡大や新たな観光周遊ルートの形成<br>③医療施設までのアクセス改善<br>・第二次救急医療施設(熊本セントラル病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上<br>④生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM削減)  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・瀬田拡幅は、国土57号の交通混雑の緩和、地域観光振興、交流・連携支援を目的とした事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成19年度<br>・事業進捗率79% (うち用地進捗率89%)<br>【コスト削減等】<br>・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。   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 東九州自動車道<br>清武JCT~北郷<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 1,392        | 1,757          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：1,274億円<br>走行経費減少便益：320億円<br>交通事故減少便益：163億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>20,200台/日      | 1,619    | 【内訳】<br>事業費：1,576億円<br>維持管理費：43億円 | 1.1         | ①広域交通ネットワークの形成<br>・宮崎市から日南市間の所要時間の大幅短縮による宮崎県南地域の連携強化や経済活性化<br>②災害に強いネットワークの構築<br>・並行道路である国道220号及び(主)日南高岡線における異常気象時の事前通行規制通行止めや災害時(法面崩落等の被害、津波浸水想定箇所)の代替路・迂回路として機能<br>③観光振興の支援<br>・日南市内等の観光地へのアクセス性向上による施設滞在時間や立寄り先、立寄り客、観光消費額の増加<br>④医療施設までのアクセス改善<br>・第三次救急医療施設(宮崎大学医学部付属病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上<br>⑤生活環境の改善<br>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SPM削減) | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・東九州自動車道、清武JCT~北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成10年度<br>・事業進捗率76% (うち用地進捗率100%)<br>【コスト削減等】<br>・地すべり対策の追加<br>・特定有害物質対策の追加<br>・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。 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                     | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                 | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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218号<br>高千穂日之影道路<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 248          | 365            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：297億円<br>走行経費減少便益：50億円<br>交通事故減少便益：18億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>9,500～9,900台/日      | 256      | 【内訳】<br>事業費：243億円<br>維持管理費：13億円 | 1.4                  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・高千穂日之影道路は、熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献する事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成20年度<br>・事業進捗率63%（うち用地進捗率95%）<br>【コスト削減等】<br>・トンネル安保工の変更<br>・トンネル補助工法の追加<br>・切土法面対策工の追加<br>・土砂搬送計画の変更<br>・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。 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道10号<br>都城道路(Ⅱ期)<br>九州地方整備局  | 再々評価 | 160          | 343            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：195億円<br>走行経費減少便益：93億円<br>交通事故減少便益：55億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>17,400～34,400台/日    | 130      | 【内訳】<br>事業費：115億円<br>維持管理費：15億円 | 2.6<br>(※1)          | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・都城道路(Ⅱ期)は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城10～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都市街地の交通混雑緩和等を目的とした地形である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成19年度<br>・事業進捗率13%（うち用地進捗率49%）<br>【コスト削減等】<br>・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。  | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道10号<br>新富バイパス<br>九州地方整備局    | 再々評価 | 177          | 1,451          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：1,255億円<br>走行経費減少便益：165億円<br>交通事故減少便益：31億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>25,900～36,200台/日 | 311      | 【内訳】<br>事業費：250億円<br>維持管理費：62億円 | 4.7<br>(※1)          | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・新富バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全の確保等を目的とした事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：昭和41年度<br>・事業進捗率95%（うち用地進捗率99%）<br>【コスト削減等】<br>・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。   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針                        | 担当課<br>(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       |  |  |   |                             |                |     |
| 東九州自動車道<br>志布志～末吉財部<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 1,459        | 2,453          | 1,905 | 1.3         | <p>①広域交通ネットワークの形成<br/>・沿線都市間の所要時間短縮により、大隅地域の連携強化や経済活性化に寄与</p> <p>②地域産業の支援<br/>・広域ネットワークの形成による効率的な輸送及び畜産業の更なる振興に貢献</p> <p>③救急医療活動の支援<br/>・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）への救急搬送の支援及び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<br/>・災害リスク箇所の回避による安全性の向上</p> <p>⑤生活環境の改善<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減）</p>                          | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・東九州自動車道 志布志～末吉財部は、高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス強化や、物流の効率化による地域産業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】<br/>・事業化年度：平成9年度<br/>・事業進捗率83%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】<br/>・道路土工構造物基準の制定に伴う軟弱地盤対策の追加<br/>・切土発生土の盛土材への改良<br/>・埋蔵文化財調査の増加<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道220号<br>古江バイパス<br>九州地方整備局  | 再々評価 | 170          | 268            | 225   | 1.2<br>(※1) | <p>①円滑な走行性の確保<br/>・国道220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<br/>・現道の交通が転換することにより、交通事故が減少し、交通安全性が向上</p> <p>③救急医療活動の支援<br/>・第二次救急医療施設（鹿屋医療センター）への救急搬送の支援及び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<br/>・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SPM削減）</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・古江バイパスは、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成1年度<br/>・事業進捗率79%（うち用地進捗率94%）</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |
| 一般国道58号<br>名護東道路<br>沖縄総合事務局    | 再々評価 | 962          | 1,138          | 1,027 | 1.1         | <p>①円滑なモビリティの確保<br/>・損失時間の削減が見込まれる。<br/>・現道の路線バスの利便性向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援<br/>・重要港湾（那覇港）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<br/>・中部地域の中心都市（沖縄市）へのアクセスが向上する。</p> <p>④個性ある地域の形成<br/>・道の駅許田から海洋博公園へのアクセスが向上。</p> <p>⑤地球環境の保全<br/>・CO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全<br/>・NO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれる。<br/>・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】<br/>名護東道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに名護市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・事業化年度：平成9年度<br/>・事業進捗率45%（うち用地進捗率89%）<br/>・平成23年度 伊差川～数久田 延長4.2km（2/4）開通</p> <p>【コスト削減等】<br/>・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</p> | 継続  | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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<br>恩納バイパス<br>沖縄総合事務局  | 再々評価 | 335          |                |       | 3.6<br>(3.1)<br>(※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>・ 損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・ 現道の路線バスの利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要港湾（那覇港、運天港）へのアクセス向上が見込まれる。</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>・ 北部地域の中心都市（名護市）へのアクセスが向上する。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間のアクセスが向上。</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】<br/>恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、観光による交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・ 事業化年度：平成元年度<br/>・ 事業進捗率80%（うち用地進捗率99%）<br/>・ 平成23年度 全線暫定(2/4)開通</p> <p>【コスト削減等】<br/>・ 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</p>   | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |
| 一般国道58号<br>恩納南バイパス<br>沖縄総合事務局 | その他  | 372          | 3,822          | 1,049 | 3.6<br>(4.2)<br>(※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>・ 損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・ 現道の路線バスの利便性向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。</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>・ 北部地域の中心都市（名護市）へのアクセスが向上する。</li> </ul> </li> <li>④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間のアクセスが向上。</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】<br/>恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、観光による交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・ 事業化年度：平成2年度<br/>・ 事業進捗率91%（うち用地進捗率99%）<br/>・ 平成10年度 仲泊 延長0.4km 部分開通<br/>・ 平成21年度 谷茶～仲泊 延長4.1km 暫定(2/4)開通<br/>・ 平成29年度 南恩納～谷茶 延長2.0km 暫定(2/4)開通予定</p> <p>・ 恩納バイパスと一体となって効果を発揮するため再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】<br/>・ 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</p> | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |     |

| 事業名<br>事業主体                              | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                     | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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<br>嘉手納バイパス<br>沖縄総合事務局            | 再々評価 | 286          | 458            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：393億円<br>走行経費減少便益：39億円<br>交通事故減少便益：26億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>22,800台/日             | 234      | 【内訳】<br>建設費：221億円<br>維持管理費：13億円     | 2.0<br>(※1)                                   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価<br><br>①円滑なモビリティの確保<br>・損失時間の削減が見込まれる。<br>・環道の路線バスの利便性向上が見込まれる。<br>②物流効率化の支援<br>・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。<br>③国土・地域ネットワークの構築<br>・県庁所在地（那覇市）へのアクセスが向上。（那覇市～読谷村）<br>④個性ある地域の形成<br>・座喜味城址からアメリカンビレッジへのアクセスが向上。<br>⑤地球環境の保全<br>・CO2排出量の削減が見込まれる。<br>⑥生活環境の改善・保全<br>・NO2排出量の削減が見込まれる。<br>・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】<br>嘉手納バイパスは、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の交通渋滞の緩和及び地区内道路の交通環境改善、嘉手納町における骨格道路網の形成及び地域活性化、更には沖縄北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興支援に資するものである。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：昭和62年度<br>・事業進捗率12%（うち用地進捗率90%）<br>【コスト削減等】<br>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 東関東自動車道 水戸線<br>(三郷～高谷JCT)<br>東日本高速道路株式会社 | その他  | 10,556       | 12,716         | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：11,742億円<br>走行経費減少便益：806億円<br>交通事故減少便益：168億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>32,500～50,400台/日 | 12,666   | 【内訳】<br>事業費：12,355億円<br>維持管理費：311億円 | 1.004   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価<br><br>①都市の再生<br>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。<br>②国土・地域ネットワークの構築<br>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。<br>③災害への備え<br>・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する。<br><br>他、8項目に該当   | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・当該区間は、放射状に伸びる幹線道路を相互に連絡させ、都心に集中する交通を円滑に分散・導入するとともに、都心に起終点を持たない交通をバイパスさせることにより、首都圏に均衡ある道路ネットワークを形成する上で不可欠な道路である。<br>・事故や災害などにより通行止になった場合でも、速やかな迂回が可能となり代替路線を形成する道路である。<br><br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成9年度<br>・三郷JCT～三郷南間は平成17年11月27日に開通済み<br>・用地取得は全線完了<br>・本線工事着手率は100%であり、全線にわたり舗装工事や施設工事を展開している。<br>・平成30年6月までの完成を目指して、事業を推進中である。<br><br>【コスト削減等】<br>・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト削減を図っていく。<br><br>【社会情勢の変化】<br>・東日本大震災以降、労務単価等の急激な上昇が続いていること、事業区間の一部掘削箇所にて、溶出基準を超える自然由来の重金属類（砒素、鉛、フッ素、水銀）が発生し、掘削土の産業廃棄物処分による対策費用が必要となったことから、事業費が増加 | 継続  | 道路局<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏)  |

| 事業名<br>事業主体                                       | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                     | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |                                     |                      |  |      |                            |     |
| 第二東海自動車道<br>横浜名古屋線<br>(海老名南JCT～秦野)<br>中日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 6,874        |                |  |          |                                     | 2.3<br>(1.6)<br>(※2) | ①物流の効率化への支援(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)<br>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へのアクセス向上が期待される)<br>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<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |     |
| 第二東海自動車道<br>横浜名古屋線<br>(秦野～御殿場JCT)<br>中日本高速道路株式会社  | その他  | 5,571        | 28,099         | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：25,885億円<br>走行経費減少便益：1,891億円<br>交通事故減少便益：324億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>17,300～54,300台/日 | 12,399   | 【内訳】<br>事業費：11,840億円<br>維持管理費：558億円 | 2.3<br>(2.8)<br>(※2) | ①物流の効率化への支援(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)<br>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へのアクセス向上が期待される)<br>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<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |     |
| 中部横断自動車道<br>(新清水JCT～富沢)<br>中日本高速道路株式会社            | 再々評価 | 1,698        | 1,755          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：1,482億円<br>走行経費減少便益：216億円<br>交通事故減少便益：57億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>7,400台/日             | 1,519    | 【内訳】<br>事業費：1,425億円<br>維持管理費：93億円   | 1.2<br>(※1)          | 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物流効率化の支援(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)<br>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<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |     |

| 事業名<br>事業主体                                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                    | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)  | 対応方針   | 担当課<br>(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    |                                    |                      |  |  |                |                            |
| 近畿自動車道名古屋神戸線<br>(大津JCT～城陽)<br>西日本高速道路株式会社   | 再々評価 | 3,341        | 8,723          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：8,087億円<br>走行経費減少便益：484億円<br>交通事故減少便益：152億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量：45,700～51,100台/日 | 3,155    | 【内訳】<br>事業費：2,804億円<br>維持管理費：352億円 | 2.8                  | ①国土・地域ネットワークの構築<br>・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<br>②災害への備え<br>・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<br>・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する<br>③物流効率化の支援<br>・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 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。<br>・名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。<br>・多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。<br>⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成など、当該区間の必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成5年度<br>・完成予定年度：平成35年度<br>・事業進捗率：7%（うち用地進捗率79%）<br>【コスト削減等】<br>・事業の進捗に合わせて、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。  | 継続             | 道路局<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |
| 近畿自動車道名古屋神戸線<br>(城陽～高槻第一JCT)<br>西日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 5,266        | 9,662          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：9,089億円<br>走行経費減少便益：534億円<br>交通事故減少便益：39億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量：35,800～41,000台/日  | 5,057    | 【内訳】<br>事業費：4,896億円<br>維持管理費：160億円 | 1.9                  | ①国土・地域ネットワークの構築<br>・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<br>②災害への備え<br>・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<br>・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する<br>③物流効率化の支援<br>・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 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）は新東名高速道路と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。<br>・名神高速道路とのダブルネットワーク化によるリダンダンシー機能の強化及び周辺ネットワークの渋滞緩和が期待される。<br>・多量の物流を支える国土軸の一部として都市間連携の強化を図るとともに、観光地へのアクセス向上により地域の活性化が期待される。<br>⇒国土軸の一部として、三大都市圏の連携強化、広域高速道路ネットワークの形成など、当該区間の必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>城陽～八幡<br>・平成29年4月30日開通<br>八幡～高槻第一JCT<br>・事業化年度：平成10年度<br>・完成予定年度：平成35年度<br>・事業進捗率：5%（うち用地進捗率78%）<br>【コスト削減等】<br>・事業の進捗に合わせて、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。 | 継続             | 道路局<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |

| 事業名<br>事業主体                                  | 該当基準       | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                    | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト削減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(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<br>湯浅御坊道路<br>西日本高速道路株<br>式会社         | 長期間継<br>続中 | 876          | 573            | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：524億円<br>走行経費減少便益：32億円<br>交通事故減少便益：17億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量：11,600～14,200台/<br>日    | 559      | 【内訳】<br>事業費：531億円<br>維持管理費：28億円    | 1.03                 | ①国土・地域ネットワークの構築<br>・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<br>②災害への備え<br>・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<br>③物流効率化の支援<br>・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 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道42号湯浅御坊道路は、和歌山県御坊市から和歌山県有田郡有田川町天満に至る延長19kmの高規格幹線道路であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を促進するとともに、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成する自動車専用道路である。<br>・突発的な通行止めの減少、リダンダンシー機能の強化、高速バスの利便性向上、農水産物の流通利便性の向上など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成25年度（4車線化）<br>・完成予定年度：平成33年度<br>・事業進捗率：15%（うち用地進捗率100%）<br>【コスト削減等】<br>・事業の進捗に合わせ、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。 | 継続             | 道路局<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |
| 四国横断自動車道<br>(鳴門～高松市<br>境)<br>西日本高速道路株<br>式会社 | その他        | 3,259        | 9,133          | 【内訳】<br>走行時間短縮便益：7,931億円<br>走行経費減少便益：789億円<br>交通事故減少便益：412億円<br><br>【主な根拠】<br>計画交通量<br>12,200～16,400台/日 | 5,987    | 【内訳】<br>事業費：5,187億円<br>維持管理費：800億円 | 1.5                  | ①国土・地域ネットワークの構築<br>・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<br>②災害への備え<br>・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<br>・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】<br>・四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、四国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。<br>・突発的な通行止めの減少、リダンダンシー機能の強化、救急医療活動の支援、高速バスの利便性向上、農水産物の流通利便性の向上など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成5年度（暫定）<br>平成24年度（完成）<br>・完成予定年度：平成30年度<br>・事業進捗率：79%（うち用地進捗率100%）<br>・トンネル支保パターンの変更や切土掘削工法の変更に伴う事業費の見直しを行い、再評価を実施したもの。<br>【コスト削減等】<br>・今後も新技術・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。               | 継続             | 道路局<br>高速道路課<br>(課長 伊勢田 敏) |

| 事業名<br>事業主体                                | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                       | 担当課<br>(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    |   |   |   |                            |                |     |
| 大阪市道高速道路<br>淀川左岸線<br>大阪市<br>阪神高速道路株式<br>会社 | 再々評価 | 4,312        | 10,018         | 6,469 | 1.5      | <p>①都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>三大都市圏の環状道路を形成する。</li> </ul> <p>②災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>並列する高速ネットワーク（阪神高速大阪港線）の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>③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>④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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。他、臨海部と都心部（大阪市北部）との結びつきを強化する路線である。</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：昭和62年度</li> <li>事業進捗率74%</li> <li>平成6年4月：北港JCT～島屋間1.3km開通。</li> <li>平成13年2月：ユニバーサルシティ出口開通。</li> <li>平成25年5月：島屋～海老江JCT間4.3km開通。</li> <li>海老江JCT～豊崎間について、引き続き公共事業と調整を行いながら、早期完成に向け事業進捗に努める。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画変更（H28年度）により、換気所数の変更や開口部のトンネル化、ランプの一部廃止がなされている。</li> </ul> | 継続  | 道路局<br>高速道路課<br>(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<br>事業主体                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円)           | 事業の効果   | 費用(億円)                      |   | 再評価の視点<br>(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<br>(担当課長名)              |
|-------------------------------|------|------------------------|---|-----------------------------|---|--|------|-----------------------------|
|                               |      |                        |   |                             | 費用の内訳   |  |      |                             |
| 一般国道40号<br>音威子府バイパス<br>北海道開発局 | 再々評価 | 1,287<br>(残事業<br>=425) | ①災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等(380億円(残事業=380億円))<br>②災害による被害の回避等(510億円(残事業=510億円))<br>・救急医療改善効果<br>・余裕時間の短縮による効果<br>・河川氾濫時の地域住民の人命損失の軽減(走行車両)<br>・河川氾濫時の地域住民の人命損失の軽減(住民)<br>・冬の視程障害解消による走行性向上効果<br>・日本海側津波時における代替路としての効果<br>・大規模豪雨時における代替路としての効果<br>③地域住民の不安感の解消(717億円(残事業=717億円))<br>・走行時の安心の確保・不安の解消<br>・事業による地域経済の活性化効果<br>④CO2排出削減による効果(4億円(残事業=4億円)) | 1,413<br>(残事業<br>=348)      | 事業費<br>1,362<br>維持管理費<br>52<br>(残事業)<br>事業費<br>296<br>維持管理費<br>52 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道40号は、旭川市を起点とし、士別市、名寄市を經由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。<br>・このうち音威子府バイパスは、現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長19.0kmのバイパス事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成5年度<br>・事業進捗率67%(うち用地進捗率59%)<br>【コスト縮減等】<br>・トンネルの地山改良及びトンネル補助工法・掘削パターンの変更及び切土法面対策の変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道334号<br>真鯉道路<br>北海道開発局    | 再々評価 | 228<br>(残事業<br>=32)    | ①走行時間の短縮等(100億円(残事業=8.1億円))※1<br>②災害による被害の回避等(97億円(残事業=52億円))※1<br>・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消<br>・救急搬送の効率化及び遅延の回避<br>・余裕時間の短縮による効果<br>③地域住民の不安感の解消(263億円(残事業=263億円))※1<br>・走行時の安心の確保・不安の解消  | 297<br>(残事業<br>=38)<br>(※1) | 事業費<br>292<br>維持管理費<br>5.1<br>(残事業)<br>事業費<br>38<br>維持管理費<br>0.51 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約120kmの幹線道路である。<br>・このうち真鯉道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、斜里町字オシンコシから字峰浜に至る延長14.4kmの事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：昭和63年度<br>・事業進捗率 86%(うち用地進捗率100%)<br>【コスト縮減等】<br>・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<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

| 事業名<br>事業主体                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円)         | 事業の効果  | 費用(億円)               |   | 再評価の視点<br>(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<br>(担当課長名)              |
|------------------------------|------|----------------------|--|----------------------|---|--|------|-----------------------------|
|                              |      |                      |  |                      | 費用の内訳   |  |      |                             |
| 一般国道47号<br>新庄古口道路<br>東北地方整備局 | その他  | 502<br>(残事業<br>=262) | ①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等<br>(600億円(残事業=478億円))<br>②災害への備え<br>・現道等の一般通行規制1.0km<br>(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。<br>③高次救急医療施設へのアクセス性向上<br>・新庄市～日本海総合病院(現況69分⇒62分)へのアクセス向上が見込まれる。   | 544<br>(残事業<br>=264) | 【内訳】<br>事業費<br>486<br>維持管理費<br>58<br>(残事業)<br>事業費<br>211<br>維持管理費<br>53 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・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。<br>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。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成13年度<br>・事業進捗率48%(うち用地進捗率100%)<br>・平成30年度：一部区間(L=2.2km)部分開通予定<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・近接トンネルでのスライドセントル転用によるコスト縮減。                                     | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |
| 一般国道41号<br>猪谷楡原道路<br>北陸地方整備局 | その他  | 360<br>(残事業<br>=101) | ①走行時間の短縮等 308億円<br>(残事業134億円)<br>②災害に強い道路ネットワークの形成<br>・事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。<br>③孤立集落の解消<br>・通行規制時の迂回路が形成されることで、富山市内でも高齢化が進んでいる集落における孤立化が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。<br>④冬期交通障害の解消<br>・道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。 | 455<br>(残事業<br>=91)  | 事業費<br>430<br>維持管理費<br>26<br>(残事業)<br>事業費<br>85<br>維持管理費<br>6.5         | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・一般国道41号猪谷楡原道路は、地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成し、富山市猪谷～富山市楡原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業化年度：平成9年度<br>・事業進捗率72%(うち用地進捗率100%)<br>・総事業費増により再評価を実施<br>【コスト縮減等】<br>・猪谷橋・片掛橋の基礎掘削工法変更、巨石発生による破砕費用、発生土運搬先の変更に伴い事業費が増加している。<br>・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。 | 継続   | 道路局<br>国道・防災課<br>(課長 村山 一弥) |

※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。

【港湾整備事業】  
（直轄事業等）

| 事業名<br>事業主体                                   | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |   |   |  |      |                         |     |
| 苫小牧港 西港区<br>商港地区<br>複合一貫輸送ターミナル改良事業<br>北海道開発局 | その他  | 99           | 457            | 105   | 4.4         | <p>【内訳】<br/>建設費：104億円<br/>管理運営費：0.83億円</p>  | <p>・本事業の実施により、船舶の大型化が可能となり物流の効率化が図られる。背後企業の生産活動や製品出荷を安定的に行うことが可能となる。<br/>・本事業の実施により、エプロン幅の拡幅によりシャーシ等の搬出入に対する利便性が向上し、RORO貨物の効率的な荷役が可能となり、安全性も向上する。<br/>・本事業の実施により船舶係留の安全性や車両通行の快適性が確保されるほか、サイドスラストによる海底地盤の洗掘も防止され、岸壁利用の安全性が向上する。<br/>・本事業の実施により、震災時における不安が解消され地域住民の生活が維持される。また、震災時においても広域的な内航定期ユニットロードの拠点として我が国の産業活動を健全に継続することができる。<br/>・本事業の実施により、自動車部品や紙製品等の背後企業の原料調達や製品出荷の安定化が図られ、我が国産業のサプライチェーンの強化が図られる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・岸壁本体の老朽化に伴う機能低下や背後に上屋がありエプロン幅が狭く非効率な荷役形態を強いられている。加えて、大規模地震発生時における海上からの緊急物資の輸送の確保、震災後の北海道経済や道民生活、我が国の産業活動の維持が求められている。<br/>・これらの問題に対処するため、西港区商港地区における複合一貫輸送ターミナル改良整備の必要性は高い。<br/>【事業の進捗の見込み】<br/>・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。<br/>・社会経済情勢の急激な変化（施設追加による事業費及び事業期間増加）による再評価を実施。<br/>【コスト削減等】<br/>・地盤改良用資材であるセメントの代替としてフライアッシュを有効活用するとともに、舗装工の路盤材として、購入材ではなく再生骨材を有効活用することで、建設コストの削減を図っている。</p> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 小樽港 本港地区<br>防波堤整備事業<br>北海道開発局                 | 再々評価 | 80           | 166            | 72    | 2.3<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>建設費：72億円</p>                    | <p>・本事業の実施により、フェリーの定時運航が確保され、荷役や旅客の乗下船に対する安全性・利便性の向上も図られる。<br/>・本事業の実施により、港内静穏度が向上し、船舶の航行・係留・離岸時の安全性が向上する。<br/>・本事業の実施により、臨海部背後に位置する観光・レジャー施設の安全性が確保され、浸水による資産被害の回避が図られる。<br/>・本事業の実施により、防波堤が改良整備され、歴史的な構造物としてその財産価値の存続が図られるとともに、「土木遺産」や「北海道遺産」として次世代へ継承される。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・防波堤（北）は築造から100年以上経過しているため、水中部のブロック散乱や捨石マウンドの洗掘等が生じており、波浪に対する脆弱性が高まっている。また、荒天時において港内静穏度が不足している。<br/>・これらの問題に対処するため、本港地区における防波堤整備の必要性は高い。<br/>【事業の進捗見込み】<br/>・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。<br/>【コスト削減等】<br/>・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る。</p>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 釧路港 西港区<br>国際物流ターミナル整備事業<br>北海道開発局            | 再々評価 | 1,255        | 2,510          | 1,827 | 1.4<br>(※1) | <p>【内訳】<br/>建設費：1,821億円<br/>管理運営費：6.1億円</p> | <p>・本事業の実施により新たに企業立地が図られる等、地域活性化が期待される。<br/>・本事業の実施により、港内静穏度が向上し、西港区内の船舶の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。<br/>・本事業の実施により、国道へのアクセス性が向上し、輸送の効率化が図られる。<br/>・本事業の実施により、防波堤前面にマウンドを形成し、水生生物の生息環境と新たな生態系が創造される。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態になっている。また、沖合を航行する貨物船の避泊に必要な水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避港が求められている。<br/>・これらの問題に対処するため、西港区における国際物流ターミナル整備の必要性は高い。<br/>【事業の進捗見込み】<br/>・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。<br/>【コスト削減等】<br/>・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る。</p>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体                             | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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       |  |   |      |                         |     |
| 十勝港 内港地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>北海道開発局 | 再々評価 | 199          | 461            | 315 | 1.5<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、港内の静穏度が改善し、港内航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。</li> <li>・本事業の実施により、新たな企業の立地や雇用の拡大等が図られ、十勝港を核とした地域活性化が期待される。</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁の水深不足により非効率な輸送形態を強いられている。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。</li> <li>・これらの問題に対処するため、内港地区における国際物流ターミナル整備の必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <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> </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努める。</li> </ul>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 網走港 川筋地区<br>小型船だまり整備<br>事業<br>北海道開発局    | 再々評価 | 42           | 94             | 64  | 1.5         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、網走市の中心市街地に近い川筋地区に、新たに市民や観光客が集まる空間ができ、中心市街地の活性化が期待できる。</li> <li>・本事業の実施により、流水観光砕氷船の乗船ターミナルは、地域の多様な情報発信や道の駅の機能も有していることから乗船客の集客効果が期待できる。</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流水観光砕氷船の発着場所が市街地から離れた貨物船岸壁であることから、利便性やアクセス等が悪く静穏度も課題となっている。また、川筋地区の物揚場は、老朽化が著しい状況となっているため係留の禁止により施設が不足し、非効率な水産活動を強いられている。</li> <li>・これらの問題に対処するため、川筋地区における小型船だまり整備の必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物揚場の改良工事によって発生したコンクリート塊を路盤材として流用することにより、建設コストの削減を図っている。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 宗谷港本港地区<br>地域生活基盤整備<br>事業<br>北海道開発局     | 再々評価 | 96           | 203            | 154 | 1.3         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、賑い交流空間が形成され地域の活性化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、一次蓄養が可能となり、水産物の安定供給が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、大型の重機が導入可能となったことから、出漁前後の準備・片付け作業の効率化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、港内混雑が緩和され、水産物の荷別効率が向上し、ホタテの加工産業への安定的な出荷体制が確立される。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている。また、小型船の避難に必要な水域が不足しているため、荒天時における小型船の安全な避難水域が求められている。</li> <li>・これらの問題に対処するため、本港地区における地域生活基盤整備の必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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> </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努める。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 枝幸港本港新港地区<br>小型船だまり整備<br>事業<br>北海道開発局   | 再々評価 | 56           | 113            | 92  | 1.2         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、海洋レクリエーション活動が増加し、地域の活性化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、屋根付の岸壁施設が整備され、衛生管理面の強化が図られ付加価値の向上、海外への販路拡大が期待できる。</li> <li>・本事業の実施により、一般車両と水産物や石材の運搬車両との輻輳が緩和され、港湾利用者の安全性の向上が図られる。</li> </ul>                                      | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている。また、港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における小型船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、本港新港地区における小型船だまり整備の必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現場内で発生した土砂やコンクリート殻を有効活用することにより、建設コストの削減を図っている。</li> </ul>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |   |  |      |                         |     |
| 森港 本港地区<br>小型船だまり整備<br>事業<br>北海道開発局   | 再々評価 | 188          | 360            | 282   | 1.3<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、作業時間が短縮され、新たな漁種に取り組むことが可能となり、地域の水産振興に寄与する。</li> <li>・本事業の実施により、港内の混雑が緩和され、小型船の港内航行時や陸揚作業時の安全性が向上する。</li> <li>・本事業の実施により、陸揚時における滞船の緩和等により、水産物の品質向上が期待される。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・岸壁延長不足から、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しており、非効率な水産活動となっている。</li> <li>・これらの問題に対処するため、本港地区における小型船だまり整備の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗見込み】</li> <li>・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>・物揚場の改良工事によって発生したコンクリート塊を路盤材として流用することにより、建設コストの縮減を図っている。</li> </ul>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 増毛港本港地区<br>地域生活基盤整備<br>事業<br>北海道開発局   | 再々評価 | 122          | 284            | 246   | 1.2         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、石材ヤードの移転が可能となり、生活地域周辺の環境改善が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、防風施設が整備され、冬期間における利用者労働環境の改善が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、増毛港で生産されるホタテ種苗が、道内オホーツク方面へ出荷され北海道のホタテ産業の安定供給が図られる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・係留施設の不足により、小型船の準備・陸揚時において慢性的な滞船が発生し、休憩時には多そう係留が発生している。また、背後用地の不足から非効率な水産活動を強いられている。さらに、港湾背後の住民から、石材等の荷役時の騒音・振動に対する苦情が寄せられており、新たな荷役場所の確保が必要となっている。</li> <li>・これらの問題に対処するため、本港地区における地域生活基盤整備の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗見込み】</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>・現場内で発生した土砂やコンクリート塊を有効活用することにより、建設コストの縮減を図っている。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 八戸港<br>八太郎・外港地区<br>防波堤整備事業<br>東北地方整備局 | 再々評価 | 1,164        | 6,580          | 3,316 | 2.0         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>・係留の安全性の確保</li> <li>・防波堤の整備による静穏度の向上により、安全な荷役、係留が可能となる。</li> <li>・津波による浸水被害の軽減</li> <li>・防波堤の整備による防護効果により、浸水エリアの減少が期待できる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・八戸港八太郎・外港地区に防波堤等を整備することにより、港湾利用企業の物流効率化を図るとともに、避泊水域を確保し、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>【事業の進捗見込み】</li> <li>・防波堤（中央）（第二中央）は平成30年度完成予定。航路泊地(-14m)は平成32年度の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・通常の中詰砂に替えて、単位体積重量が大きい亜鉛の製錬過程で発生する残渣（亜鉛鉛滓）を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。</li> </ul>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 秋田港<br>外港地区<br>防波堤整備事業<br>東北地方整備局     | 再々評価 | 505          | 1,511          | 767   | 2.0         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・排出ガスの減少</li> <li>・防波堤の整備による静穏性向上により、安全な荷役、係留が可能となる。</li> <li>・係留の安全性の向上</li> <li>・防波堤の整備による静穏性向上により、安全な荷役、係留が可能となる。</li> <li>・津波による浸水被害の軽減</li> <li>・防波堤の整備による防護効果により、浸水エリアの減少が期待される。</li> <li>・災害時のリダンダンシーの確保</li> <li>・被災地への物資代替輸送の拠点となることで、被災地へ物資の供給が可能となる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・秋田港外港地区防波堤及び飯島地区（-11m）（耐震）を整備することにより、港湾利用企業の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時における緊急物資輸送等の物流基地として機能する。</li> <li>【事業の進捗見込み】</li> <li>・防波堤（第二南）は、平成35年度完成予定。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・自港で発生する深潔土砂にかえて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト縮減を図っている。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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    |  |  |      |                         |     |
| 相馬港<br>3号ふ頭地区<br>国際物流ターミナル(耐震)整備事業<br>東北地方整備局              | 再々評価 | 310          | 1,142          | 582   | 2.0      | <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>保留の安全性の確保</li> <li>防波堤の整備による静穏度の向上により、安全な荷役、保留が可能となる。</li> <li>津波による浸水被害の軽減</li> <li>防波堤の整備による防護効果により、浸水エリアの減少が期待できる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>相馬港3号ふ頭地区に国際物流ターミナル(耐震)を整備することにより、港湾利用企業の物流効率化を図るとともに、大規模地震発生時における緊急物資輸送等の物流基地として機能する。また、港内に避泊水域を確保し、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>防波堤(沖)は、平成32年度完成予定である。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>通常の中詰砂に替えて、単位体積重量が大きい銅の製錬過程で発生する残渣(銅スラグ)を使用することにより断面幅を縮小し、コスト削減を図っている。</li> </ul>                | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 小名浜港国際物流ターミナル整備事業<br>東北地方整備局                               | 再々評価 | 1,693        | 4,245          | 2,506 | 1.7      | <ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガスの減少</li> <li>輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>保留の安全性の確保</li> <li>防波堤の整備による静穏度の向上により、安全な荷役、保留が可能となる。</li> <li>津波による浸水被害の軽減</li> <li>防波堤の整備による防護効果により、浸水エリアの減少が期待できる。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>小名浜港国際物流ターミナルを整備することにより、資源・エネルギー等の広域的、効率的な海上輸送ネットワークを構築し、大型輸送船を活用した輸送の効率化を図る。また、港内に避泊水域を確保し、荒天時における沖合航行船舶の海難事故の減少を図る。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>岸壁等は平成32年度完成予定。防波堤(沖)及び防波堤(第二沖)は平成40年度完成予定。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>通常の中詰砂にかえて、単位体積重量が大きい銅の製錬過程で発生する残渣(銅スラグ)を使用することにより防波堤断面幅を縮小し、コスト削減を図っている。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 茨城港常陸那珂港<br>区外港地区<br>国際海上コンテナ<br>ターミナル等整備<br>事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 1,079        | 2,511          | 2,084 | 1.2      | <ul style="list-style-type: none"> <li>当該事業の実施によって、物流の効率化、地域の基幹産業の国際競争力の向上が図れると共に、更なる民間投資が誘発され、新たな雇用創出が期待できる。</li> <li>港内静穏度向上により、物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上を図ることが出来る。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>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>長周期波対策として整備中の波除堤(中央)が平成32年度、防波堤(東)が平成38年度に完成を予定している。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の事業完了を予定している。</li> <li>【コスト削減等】</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削減に務める。</li> </ul>                           | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(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    |   |   |      |                         |     |
| 東京港中央防波堤<br>外側地区<br>国際海上コンテナ<br>ターミナル整備事業<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 2,944        | 12,108         | 3,004 | 4.0      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>・ 陸上輸送が削減されることで、CO2、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。</li> <li>・ 震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> <li>・ 基幹航路の維持 確保が図られ、京浜港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。</li> <li>・ 2020年開催予定の東京オリンピックにおいて、東京ベイゾーンの中心会場となるお台場地区や選手村が設置される晴海地区とを結ぶルートとしての活用が期待される。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・ 東京港のコンテナターミナルにおいて、ヤード不足が深刻である。</li> <li>・ 水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、東京港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。</li> <li>・ 大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。</li> <li>・ 増加するコンテナ貨物によって発生する交通の分散による物流の効率化を図る必要がある。</li> <li>・ 以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>【事業進捗の見込み】</li> <li>・ 今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進捗すれば、平成36年度に完了する見込みである。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・ 対外調整の結果によるトンネル延長の短縮、設計や施工の工夫によるトレンチ浚渫土量及び埋戻土量の削減、工事箇所から発生する土壌汚染対策法における基準超過土の本事業での有効活用により、コスト縮減を図る。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 横浜港南本牧ふ頭<br>地区<br>国際海上コンテナ<br>ターミナル整備事業<br>関東地方整備局   | 再々評価 | 1,536        | 5,846          | 1,786 | 3.3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>・ 陸上輸送が削減されることで、CO2、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。</li> <li>・ 震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・ 横浜港では、今後のコンテナ貨物量の増加に対して、取扱能力が不足することが想定される。</li> <li>・ 水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、横浜港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。</li> <li>・ 大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。</li> <li>・ 以上より、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>・ 今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進捗すれば、平成32年度に完了する見込みである。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・ 岸壁背後の地盤改良材として軽量混合処理土を使用する計画であるが、その混合処理土の材料として航路・泊地の浚渫土砂の活用を検討し、コスト縮減を図る。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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    |                      |   |  |  |                         |                         |
| 新潟港西港地区防<br>波堤整備事業<br>北陸地方整備局  | 再々評価 | 410          | 2,375          | 【内訳】<br>長距離フェリー(貨物): 貨物輸送<br>コストの削減便益: 917億円<br>長距離フェリー(旅客): 旅客移動<br>コストの削減便益: 574億円<br>離島航路(旅客): 旅客待機時間コ<br>ストの削減便益: 879億円<br>残存価値: 4.5億円<br><br>【主な根拠】<br>予測取扱貨物量(北海道航路):<br>8,075千トン/年<br>予測乗降人員(北海道航路):<br>104千人/年<br>予測欠航率(佐渡航路)<br>〈フェリー〉: 0.86%<br>〈高速船〉: 2.45% | 1,457    | 【内訳】<br>建設費: 1,467億円 | 1.6<br>(※1)                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>港内の静穏度が確保され、クルーズ船の安定的な寄港が可能となり、旅客の来訪に伴う背後地での観光収益が増加する。さらに見学者による賑わいが発生することで背後地住民の交流機会の増加、港湾施設利用料金収入が増加する。</li> <li>港口部で発生する三角波がなくなり、船舶の減速に必要な距離が確保できることで航行の安全性が向上する。</li> <li>北海道航路の船舶が接岸時に回頭する際、波浪の影響を受けにくい。</li> <li>背後地における津波浸水想定に防波堤(第二西)の機能が考慮されている。</li> <li>新潟空港の護岸設計には、防波堤(第二西)による波高低減効果を見込んでいる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>長距離フェリー航路の貨物量や旅客数及び離島航路の旅客数は、横ばいの傾向である。</li> <li>昭和46年度の防波堤事業着手後の昭和49年に長距離フェリー航路(北海道航路)は就航しており、着実な貨物輸送及び旅客輸送のため、防波堤整備により港内の静穏度の向上させ、輸送の効率化を図る必要がある。</li> <li>離島航路(佐渡航路)については、離島住民の生活の安定及び地域の産業振興のため、欠航回避と定時性確保が必要である。</li> <li>防波堤の整備により港内の静穏度が向上し、長距離フェリー航路(北海道航路)の輸送効率化及び離島航路(佐渡航路)の欠航回避と定時性の確保が図れる。</li> <li>新潟港西港地区への入出港船舶は、狭い港内、幅狭い航行船舶等から、特に高波浪時には慎重な操船を強いられられており、防波堤の整備により安全性の向上が図れる。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>高波浪に対応するための上部工嵩上及び消波ブロック据付を引き続き進める。</li> <li>地元や利用者から入港時の安全性向上への期待と整備要請が引き続きあることから、今後も計画的に事業を進捗する予定である。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>事業実施にあたり、他事業と使用船舶を共有し運搬費の削減によるコスト削減を図っていく。</li> </ul> | 継続                      | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 輪島港輪島崎地区<br>避難港整備事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 382          | 4,995          | 【内訳】<br>海難減少に伴う損失の回避額:<br>4,990億円<br>残存価値: 5.0億円<br><br>【主な根拠】<br>避難可能隻数: 7隻   | 1,013    | 【内訳】<br>建設費: 1,013億円 | 4.9   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>輪島港が位置する能登半島の沖合は、航海の難所として知られる海象の急変地帯である。</li> <li>港湾統計より平成23年~平成27年の全国の小型船航行隻数を整理したところ、航行隻数に大きな変化は見られない。</li> <li>平成29年4月に開始した監視カメラの連続観測により、9月末までの間に32隻の避泊が確認されており、整備した避泊水域が利用されている。</li> <li>平成28年のAIS記録データ等を利用して、輪島港沖の航行隻数の実績から避泊隻数を算定した。需要となる避泊隻数は、1,000GT未満の船舶数に変動はあるが、合計隻数は前回の評価時と同じであり、前回評価同様に、7隻分の避泊水域の必要性が確認された。</li> <li>輪島港内に7隻分の避泊水域が確保され、荒天による海難に伴う船舶の損失等が減少する。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>避難港としての海難の減少に伴う損失の回避効果に加えて、地域振興など多くの効果が見込まれ、事業推進に対する地域からの要請が大きい。</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>防波堤の配置及び構造は、所要の機能を満たす経済的なものとしている。施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト削減を図っていく。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |                         |

| 事業名<br>事業主体                               | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             | 再評価の視点<br>(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<br>(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    |     |             |   |      |                         |     |
| 敦賀港 鞠山南地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 484          | 882            | 745 | 1.2         | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>川崎・松栄地区(外貨コンテナ航路)、鞠山北地区(内航定期航路)における背後用地の不足により非効率な荷役、高波浪時における港内静穏度の不足による荷役障害が発生。</li> <li>新たな需要である発電用の燃料の輸入にあたっては、内航フェリーや内貨RORO船、バルク(ばら積み)貨物等の利用者との調整が行われ、鞠山北地区の用地の一部を木質チップヤードとして利用。木質チップヤードの利用に伴い、隣接する内貨RORO船を利用するシャーンヤードがさらに不足。</li> <li>国際物流ターミナル整備により、港湾機能の効率化、荷役作業の安全性の確保が図られ、国際競争力の強化及び地域の活性化につながる。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>港湾利用者からの鞠山北地区混雑の早期改善に向けて大きな期待と強い整備要請があり、引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>構造物の基礎等において、近隣の新幹線トンネル工事などにより発生する、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 三河港 神野地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>中部地方整備局  | 再々評価 | 236          | 525            | 452 | 1.2         | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ貨物の集約化や今後の増加に対応し、国際競争力の強化、物流効率化を図ることができる。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>当該プロジェクトの進捗率は9割を超えており、引き続き事業の進捗を図る。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>引き続きコスト縮減を念頭におき、効率的な施工方法の採用や、使用材料等の選定についてもライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 舞鶴港 和田地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>近畿地方整備局  | 再々評価 | 519          | 875            | 751 | 1.2<br>(※1) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近畿圏北部を発着する貨物の輸送効率化。</li> <li>中古自動車輸出への対応</li> <li>船舶の大型化への対応。</li> <li>大規模災害時における阪神港等の物流機能のリダンダンシーを確保。</li> <li>臨港道路の整備により埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性の向上。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>岸壁の整備は100%、泊地の整備は94%及び道路の整備は42%で事業全体で83%進捗している。残りの施設整備においても、平成35年度完成に向け着実に推進し事業進捗を図る。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>岸壁(-14m)(約2億円縮減)</li> <li>ケーソンの中詰材に砂より安価で比重の重いニッケルスラグを採用することにより、ケーソン幅が10cm縮小した。また、岸壁の床掘土砂及び泊地の浚渫土砂を岸壁背後の裏埋土に活用することによりコスト縮減を図る。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体                                 | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価              | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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                   |
| 柴山港 柴山地区<br>避難港整備事業<br>近畿地方整備局              | 再々評価 | 348          | 1,236          | 【内訳】<br>安全性の向上便益：1233億円<br>その他の便益：2.8億円<br><br>【主な根拠】<br>平成42年度避泊可能隻数：2隻                                | 520      | 【内訳】<br>建設費：520億円                 | 2.4<br>(※1)                                   | ・兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上。<br>・防波堤の整備により、柴山港内の静穏度が向上し、港内航行船舶の安全性が向上。また、安全性が向上することによる柴山港の一般船舶の利用促進。                                 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・避難港の整備により、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避。<br>・海難による油流出等海域環境汚染を回避。<br>・避難港の整備により、船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性の向上。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・泊地（-6m）及び泊地（-7m）の整備は平成12年度に完了。引き続き、静穏な水域を確保するため、外防波堤（西）工事を推進する。<br>【コスト縮減等】<br>・2重円筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところであり、今後も当コスト縮減策を継続。  | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 尼崎西宮芦屋港<br>尼崎地区国際物流<br>ターミナル整備事業<br>近畿地方整備局 | その他  | 212          | 522            | 【内訳】<br>輸送コスト削減便益：445億円<br>震災後における輸送コスト増大回避：64億円<br>その他の便益：14億円<br><br>【主な根拠】<br>平成34年度予測取扱貨物量：170万トン/年 | 434      | 【内訳】<br>建設費：432億円<br>管理運営費：2.4億円  | 1.2   | ・ふ頭用地の狭さの解消等により、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。<br>・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車排出ガスの減少や沿道における騒音・振動等の軽減が図られる。<br>・耐震強化岸壁の整備により、災害時における輸送の信頼性の向上が図られる。 | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・尼崎西宮芦屋港に現有する岸壁の最大水深は10mであり、背後地に立地している企業は他港を利用せざるを得ない状況にあるため、船舶の大型化等に対応し物流機能の効率化を図ることが急務である。<br>・切迫する東南海・南海地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・プロジェクト全体の進捗状況は92%（平成29年度末時点、事業費ベース）である。<br>・残りの航路泊地の浚渫及び荷役機械の整備においても着実に推進し、事業進捗を図る予定。<br>・総事業費増、整備期間の延伸により再評価を実施。<br>【コスト縮減等】<br>・岸壁（-12m）の耐震改良に当たり、岸壁背後に航路泊地の浚渫土砂を固化処理し活用しコスト縮減を図っている。 | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 日高港 塩屋地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>近畿地方整備局    | 再々評価 | 201          | 589            | 【内訳】<br>輸送コストの削減：74億円<br>海難の減少：506億円<br>その他の便益：9.5億円<br>【主な根拠】<br>・平成30年予測取扱貨物量：12万トン/年                 | 297      | 【内訳】<br>建設費 297億円<br>管理運営費 0.43億円 | 2.0<br>(※1)                                   | ・輸送の信頼性の向上<br>・地域産業の安定・発展・地域活力の強化<br>・排出ガスの減少<br>・沿道騒音等の軽減<br>・にぎわいの創出   | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業であり、産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。<br>・輸入原木は、本船（30,000DWT）の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。<br>・航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業が順調に進んだ場合には、平成32年度末の完了を予定している。<br>【コスト縮減等】<br>・浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減  | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |

| 事業名<br>事業主体                                  | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 再評価の視点<br>(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<br>(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 |                         |
| 浜田港福井地区<br>防波堤(新北)<br>整備事業<br>中国地方整備局        | 再々評価 | 170          | 991            | <p>【内訳】<br/>輸送コスト削減便益: 530億円<br/>海難事故等による損失の回避:<br/>459億円<br/>残存価値: 1.7億円</p> <p>【主な根拠】<br/>平成40年代前半予測取扱貨物量:<br/>96万トン/年</p>   | 519      | <p>【内訳】<br/>建設費: 519億円<br/>管理運営費: 0.87億円</p> | 1.9  | <p>・他港からの陸送の解消に伴い、沿道騒音の軽減が図られる。</p> <p>・岸壁前面の静穏度の確保により、荷役作業者の安全性向上が図られる。</p> <p>・他港からの陸送の解消に伴い、化石燃料節約と排気ガスの減少に寄与する。</p>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田港は島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきており、福井地区の主要な岸壁の静穏度を確保し年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成36年の完了を予定している。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ(建設副産物)を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図ると共に防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。</li> </ul> | 継続    | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 浜田港福井地区<br>臨港道路整備事業<br>中国地方整備局               | その他  | 56           | 65             | <p>【内訳】<br/>輸送コスト削減便益: 61億円<br/>安全便益: 4.9億円<br/>残存価値: 0.08億円</p> <p>【主な根拠】<br/>臨港道路計画交通量: 4,600台/日</p>   | 57       | <p>【内訳】<br/>建設費: 56億円<br/>管理運営費: 1.1億円</p>   | 1.2  | <p>・効率的・広域的な貨物の集荷が可能となり、背後圏立地企業の産業競争力強化に寄与する。</p> <p>・浜田港の背後圏の拡大により、新たな企業設備投資や雇用が拡大する。</p> <p>・東南海・南海トラフ等の大規模地震発生時の瀬戸内海側港湾の補完機能が強化される。</p> <p>・港湾関連車両等の交通量が分散され、沿道環境の改善が期待される。</p>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田港は島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきており、今後取扱貨物の増加による既存臨港道路等の混雑が想定される中、同港の中心である福井地区と幹線道路とを結び、浜田港背後圏への円滑な輸送に資すると共に、周辺道路の混雑の緩和に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度末供用開始、平成30年度事業完了を予定している。</li> </ul> <p>・社会経済情勢の急激な変化(事業費及び事業期間増加)による再評価を実施。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事用道路(海上部)について、現地状況を踏まえ、仮橋施工から「袋詰玉石」を用いることによるコスト縮減。</li> </ul>                                   | 継続    | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 水島港玉島地区<br>国際物流ターミナル・臨港道路整備<br>事業<br>中国地方整備局 | 再々評価 | 559          | 1,315          | <p>【内訳】<br/>輸送コストの削減便益: 228億円<br/>自動車交通円滑化効果便益:<br/>1,016億円<br/>大規模地震発生時の物資輸送コスト<br/>削減便益: 58億円<br/>大規模地震発生時の施設被害回避<br/>便益: 10億円<br/>その他便益: 1.5億円</p> <p>【主な根拠】<br/>平成36年以降予測取扱貨物量: 船舶大型化コンテナ貨物(東南アジア航路)=32万トン/年、(中国航路)=27万トン/年、国際フィーダー貨物の陸上輸送から内航コンテナ輸送への転換=8.4万トン/年、国際フィーダー貨物のダイレクト輸送への転換(台湾航路)=1.3万トン/年、(東南アジア航路)=5.4万トン/年<br/>臨港道路計画交通量: 23,000台/日</p> | 624      | <p>【内訳】<br/>建設費: 594億円<br/>管理運営費: 30億円</p>   | 2.1  | <p>・水島港周辺の物流機能の効率化が図られ、立地産業の競争力の向上を通じ、企業の新たな投資や新規立地が進み、雇用の確保、税収の増加に寄与する</p> <p>・耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内地域を含めた太平洋側が大規模地震により被災した際のリダンダンシー確保に寄与することが期待される</p> <p>・橋梁に自転車歩行者道を整備することにより、自転車や歩行者の交通に対する安全性の向上が図られるとともに、移動距離の短縮による利便性の向上が期待される</p> <p>・臨港道路の整備により既存橋梁部の交通量が分散され、騒音や振動の軽減が期待される</p> <p>・移動距離の短縮や交通渋滞の緩和などでCO2、NOx及びSPM(浮遊粒子状物質)等の排出ガスの低減が期待される</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に対応した大型岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化により、水島港の港湾物流の機能を高め、物流コストや輸送時間の縮減を図る</li> <li>・水島港付近を通行する自動車や歩行者の安全性と利便性の向上を図る</li> <li>・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資輸送や避難のためのルートを確保する</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成35年度末 完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨港道路渡河部の橋梁の主桁に細幅箱桁を採用することで、コスト縮減を図る。</li> </ul>  | 継続    | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |

| 事業名<br>事業主体                               | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |     |             | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(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       |   |  |      |                         |     |
| 岩国港<br>装束～室の木地区<br>臨港道路整備事業<br>中国地方整備局    | 再々評価 | 173          | 192            | 162 | 1.2<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する</li> <li>・住宅地等での騒音や振動等が低減されるとともに、歩行者の安全確保など周辺環境の改善に寄与する</li> <li>・陸上輸送の効率化が図られ、CO2、NOx排出量が削減する</li> </ul>  | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確保し港湾関連車両の陸上輸送環境を改善することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成32年度末 完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・Ⅱ期（3号橋）の上部主桁に鋼板ウェブ構造を採用することで、上部工の重量を軽減し、コスト縮減を図る。</li> </ul>  | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 高松港 朝日地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>四国地方整備局  | 再々評価 | 138          | 171            | 146 | 1.2<br>(※1) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際物流ターミナルの整備により、外内貨物の輸送効率化が図られ、原木や木製品の船舶大型化や産業機械の二次輸送回避により排出ガスの削減効果がある。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、災害時の緊急物資や一般貨物の陸送が回避できることで、排出ガス・沿道騒音の軽減等の効果がある。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、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るため、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。また、ガレキの運搬や復旧資材の搬入等を行うことが可能となる。</li> </ul>                                       | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やふ頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。</li> </ul> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成32年度完成予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>漁業従事者及び関係者調整の上、航路(-12m)の法線を変更し、浅瀬工事にて発生する浅瀬土砂を減量化。</li> </ul>   | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 室津港 室津地区<br>避難港整備事業<br>四国地方整備局            | 再々評価 | 498          | 2,496          | 969 | 2.6         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・避泊水域が確保されることで、室戸岬沖を航行する小型船舶の輸送の信頼性が向上する。</li> <li>・津波水位、流速が低減され、人的被害や係留船舶被害が軽減する。また台風時の高波からも背後地域を防護することができ、あわせて市民の精神的不安を軽減することができる。</li> <li>・建設した作業ヤードは、事業完了後、平常時は地元のイベント会場等として、災害発生時は緊急的な復興拠点として有効活用することなど室戸市における貴重な土地資源としての利用が期待できる。</li> <li>・避難港整備の中心施設である防波堤周辺に海洋生物が着生することで、新たな自然環境の創出が図られる。</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荒天時に室津港周辺海域を航行する船舶の避難に必要な水域が不足していることから防波堤を整備することにより、避泊水域の確保を図る。また、背後地域の津波被害の軽減を図る。</li> </ul> <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成39年度完成予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作業ヤードの活用により大型ケーソンの施工が可能となり、効率的な断面を採用することにより、コスト縮減を図っている。</li> <li>・上部コンクリートを従来の直立方式から斜面方式へ見直し、防波堤断面を縮小し、コスト縮減を図っている。</li> </ul> | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |
| 三池港 内港北地区<br>国際物流ターミナル<br>整備事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 253          | 658            | 373 | 1.8         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化による背後圏企業の競争力強化</li> </ul>   | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流の効率化及び航行船舶の安全性の向上を図ることにより、安定的な貨物輸送を実現し、その結果、輸送コストが削減できるため、地域産業の発展と経済の活性化に寄与する事業であるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航路背後に立地する企業との調整により、陸上工事を可能にするといったコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>                            | 継続   | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |     |

| 事業名<br>事業主体                                    | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等)   | 対応方針  | 担当課<br>(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    |   |                      |   |   |                |                         |
| 唐津港 東港地区<br>複合一貫輸送ターミナル改良事業<br>(耐震)<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 107          | 189            | <p>【内訳】<br/>輸送コスト削減：157億円<br/>震災時の緊急物資輸送コストの増大回避：0.10億円<br/>震災時の一般貨物輸送コストの増大回避：2.9億円<br/>震災時の施設被害の回避：7.6億円<br/>交流機会の増加：21億円</p> <p>【主な根拠】<br/>平成33年予測取扱貨物量：10万ト/年<br/>想定被災人口(港湾分担)：約0.3万人<br/>平成33年予測来訪者の増加数：約5万人/年</p>  | 114      | <p>【内訳】<br/>建設費：112億円<br/>管理運営費：1.6億円</p> | 1.7                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>震災時の事業活動への負担軽減</li> <li>港湾利用による復旧・復興支援</li> <li>企業の立地等による雇用の増加</li> <li>輸送形態の効率化により船舶及び運送車両のCO2、NOX排出量削減</li> </ul>      | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・効率的な輸送ネットワークへの対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業の活動を継続することで地域の活力の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・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>【コスト縮減等】<br/>・撤去材を魚礁に有効活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。</p>   | 継続             | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 伊万里港 セツ島地区<br>国際物流ターミナル整備事業<br>九州地方整備局         | その他  | 190          | 346            | <p>【内訳】<br/>輸送コストの削減：72億円<br/>滞船コストの削減：47億円<br/>荷役の効率化：167億円<br/>輸送費用、輸送時間費用、事故損失額削減：58億円<br/>その他の便益：1.5億円</p> <p>【主な根拠】<br/>平成35年予測取扱貨物量：(コンテナ)0.8万TEU/年<br/>平成35年予測取扱貨物量：沖待ち240時間の解消、滞船コンテナ解消 約1.2万TEU/年<br/>平成35年予測取扱貨物量：荷役時間差分 約7.6時間/隻、滞留コンテナ解消 約7.7万TEU/年<br/>平成35年予測交通量：0.5万台/日</p> | 265      | <p>【内訳】<br/>建設費：254億円<br/>管理運営費：11億円</p>  | 1.3                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>企業立地が進み、地域の雇用の創出や所得の向上が見込まれる</li> <li>輸送距離の短縮等によるCO2、NOX排出量削減効果</li> <li>臨港道路の新たな整備により、避難ルートが複数確保される</li> </ul>          | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・輸送コストの削減、輸送時間費用の削減、事故損失解消等の効果が得られ、その結果、国際競争力、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与する事業であることから、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・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>・仮設工および基礎工の工法変更等により再評価を実施。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・ケーソン陸上製作吊卸し方式の採用により、コスト縮減に取り組んでいる。</p> | 継続             | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 厳原港 厳原地区<br>離島ターミナル整備事業<br>九州地方整備局             | 再々評価 | 95           | 194            | <p>【内訳】<br/>輸送コスト削減：145億円<br/>移動コスト削減：47億円<br/>震災時の輸送コスト増大回避：0.09億円<br/>震災時の移動コスト増大回避：1.1億円<br/>その他の便益：1.1億円</p> <p>【主な根拠】<br/>平成35年予測取扱貨物量：(フェリー貨物)0.89万台/年<br/>平成35年予測取扱貨物量：(一般貨物)75万トン/年<br/>平成35年予測旅客数：8.9万人/年</p>   | 123      | <p>【内訳】<br/>建設費：119億円<br/>管理運営費：4.2億円</p> | 1.6                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>人流機能と物流機能の分離による安全性の向上と荷役の効率化</li> <li>陸上輸送距離の短縮による自動車のCO2、NOX排出量の削減</li> <li>災害発生時の対応(給水・入浴といった生活支援や復旧・復興支援等)</li> </ul> | <p>【投資効果等の事業の必要性】<br/>・輸送・移動コストの削減、震災時の輸送コストの増大回避等の効果が得られ、その結果、国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与する事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】<br/>・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。</p> <p>【コスト縮減等】<br/>・本体構造を見直したことにより、大型作業船が不要になりコスト縮減が図られた。</p>                              | 継続             | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |

| 事業名<br>事業主体                          | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価               | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針  | 担当課<br>(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                   |
| 八代港 外港地区<br>国際物流ターミナル改良事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 325          | 495            | 【内訳】<br>輸送コストの削減:477億円<br>国際観光収益の増加:18億円<br><br>【主な根拠】<br>・平成37年予測取扱貨物量:(穀物飼料原料)89万トン/年  | 331      | 【内訳】<br>建設費:330億円<br>管理運営費等:0.76億円 | 1.5   | ・主に中九州地域の畜産業の活性化に寄与<br>船舶・貨物自動車のCO2、NOx排出量削減<br>・滞船コストの削減<br>・交流機会の増加<br>・災害発生時の対応(支援船の係留・給水・入浴支援等) | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・船舶の大型化に対応した施設を整備することで一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力確保による育成・支援に寄与する事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・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。<br>【コスト縮減等】<br>・岸壁(-14m)改良工法に曲がり削孔式浸透固化処理工法を採用することによりコスト縮減を図っている。                            | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 別府港 石垣地区<br>旅客対応ターミナル整備事業<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 96           | 331            | 【内訳】<br>国際観光収益の増加:185億円<br>港湾来訪者の交流機会の増加:42億円<br>震災時のコスト増大回避:97億円<br>その他の便益:6.4億円<br><br>【主な根拠】<br>平成35年予測取扱貨物量等<br>・外航クルーズ船上陸者数:約4.3万人/年<br>・緑地等来訪者増加数:約5.9万人/年<br>・震災時緊急物資取扱量:約3.6千トン/月<br>・震災後一般貨物取扱量:約9.0万台/年<br>・震災後乗客数:約31万人/年 | 146      | 【内訳】<br>建設費:144億円<br>管理運営費:1.8億円   | 2.3   | ・大型旅客船ターミナル整備に伴うクルージング機会の増加<br>・震災時の事業活動への負担軽減、港湾利用による復旧・復興支援<br>・地域産業の安定・発展                        | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・国際観光収益の増加、港湾来訪者の交流機会の増加、震災時の輸送コストの削減等の効果が得られ、その結果、国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与する事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・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。<br>【コスト縮減等】<br>・上部斜面型消波ブロック被覆堤の採用により、コスト縮減に取り組んでいる。                            | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 細島港 外港地区<br>防波堤整備事業<br>九州地方整備局       | 再々評価 | 618          | 1,006          | 【内訳】<br>輸送コスト削減:155億円<br>船体損傷の損失回避:396億円<br>海難減少に伴う損失回避:407億円<br>浸水被害の低減:42億円<br>その他の便益:6.5億円<br><br>【主な根拠】<br>平成36年予測取扱貨物量<br>コンテナ:約1.2万TEU/年<br>船体損傷の回避:約5.8隻/年<br>避泊隻数:約7.7隻/年<br>浸水面積:約260ha                                     | 851      | 【内訳】<br>建設費:850億円<br>管理運営費:1.1億円   | 1.2   | ・中・南九州圏域の広域的な経済活性化に寄与。<br>・航行安全性の向上。  | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・港内の静穏度を向上させることにより、輸送コスト削減、船体損傷の損失回避、荒天時の海難減少に伴う損失回避等の効果が得られ、その結果、地域産業の振興、広域的な経済活性化等に寄与する事業であるため、本プロジェクトの必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・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。<br>【コスト縮減等】<br>80トン型ブロックよりも安価な50トン型ブロックを中詰め材として使用することによりコスト縮減を図っている。  | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |
| 宮崎港 東地区<br>防波堤整備事業<br>九州地方整備局        | 再々評価 | 552          | 1,896          | 【内訳】<br>輸送コスト削減:1,767億円<br>移動コスト削減:123億円<br>その他の便益:5.5億円<br><br>【主な根拠】<br>平成38年予測取扱貨物量:573万トン/年<br>平成38年予測フェリー旅客:8.0万人/年   | 1,558    | 【内訳】<br>建設費:1,557億円<br>管理運営費:1.0億円 | 1.2   | ・南九州圏域の広域的な経済活性化に寄与。<br>・南九州圏域の農林水産業の持続的発展に寄与。<br>・輸送の信頼性の向上。<br>・浸水被害軽減、海難の減少。                     | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・港内静穏度の確保及び出入港時の船舶の安全性の向上を図ることにより、安定的な貨物輸送と旅客輸送を実現し、その結果、輸送コストが削減できるため、地域産業の発展と経済の活性化に寄与する事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・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。<br>【コスト縮減等】<br>・ケーソンの中詰め材にフェロニッケルスラグを使用することで、ケーソンの堤体幅を縮小し、コスト縮減を図っている。 | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |

| 事業名<br>事業主体                           | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針                    | 担当課<br>(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    |  |  |   |                         |                |     |
| 名瀬港<br>離島ターミナル整備事業<br>九州地方整備局         | 再々評価 | 253          | 545            | 490   | 1.1      | <ul style="list-style-type: none"> <li>奄美大島のみならず、周辺離島も含めた広域的な経済活性化</li> <li>定期船の定時性確保、寄港時の安全性確保による島民の安全・安心の確保</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>港内の静穏度を向上させることで、定期船の定時性や寄港船舶の安全性を確保し、島民の生活不安の解消や離島の経済活動・観光産業の維持が図られるため、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>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>基礎マウンド撤去材の流用によりコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>  | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |                |     |
| 那覇港浦添ふ頭地区<br>国内物流ターミナル整備事業<br>沖縄総合事務局 | 再々評価 | 200          | 405            | 275   | 1.5      | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用港湾から荷主までの陸上輸送距離が短縮され、それに伴い排出ガスの排出量が削減される。また、海上輸送に係る排出量が削減される。</li> <li>新港ふ頭の貨物が一部浦添ふ頭にシフトされることで、新港ふ頭の混雑が緩和される。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>那覇港の物流効率化及び航行船舶の安全性を確保する観点から、浦添ふ頭岸壁及び防波堤の整備が必要である。</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32年度の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>これまで、防波堤整備において新型消波ブロック（大型無筋コンクリート）の採用など、コスト縮減に取り組んできた。また、現時点において新たなコスト縮減や代替案等の可能性はないものの、今後の事業実施に際しても適切に対応していきたい。</li> </ul> | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |                |     |
| 平良港本港地区<br>防波堤整備事業<br>沖縄総合事務局         | 再々評価 | 729          | 1,599          | 1,392 | 1.1      | <ul style="list-style-type: none"> <li>定期船の海難事故による欠航が回避されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域住民の生活の安全・安心効果が発現する。</li> <li>既存の保留施設の静穏度が確保され、荷役の安全性が向上し、所期の需要を取扱うことが可能となる。</li> <li>港内の安全な船舶航行が確保され、港内における事故防止効果が期待できる。また、航路上の行き会い回避等による沖待ちが解消され、定期船のより高い定時性が確保される。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>避難泊地・防波堤の整備に伴い、平良港において、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難事故による損失を回避できる。また、航路の整備により、大型貨物船等の船舶操船の安全性向上を図る。</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35年度の完了を予定している。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>現時点において代替案等の可能性はない。また、コスト縮減については、事業実施に際して適切に対応していきたい。</li> </ul>                 | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |                |     |

| 事業名<br>事業主体                            | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価              | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト縮減等) | 対応方針   | 担当課<br>(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    |                                   |   |  |  |     |                         |
| 石垣港新港地区<br>旅客船ターミナル<br>整備事業<br>沖縄総合事務局 | 再々評価 | 227          | 1,662          | 【内訳】<br>国際観光純収入の増加：1,661億円<br>残存価値の発現：0.88億円<br><br>【主な根拠】<br>平成32年度大型旅客船の予測寄港<br>回数：<br>293回/年 | 246      | 【内訳】<br>建設費：246億円<br>管理運営費：0.17億円 | 6.7   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人旅客の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進が期待される。</li> <li>・外国人旅客の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。</li> <li>・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。</li> <li>・貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた旅客と貨物の輻輳が解消され、荷役作業の効率化と旅客の安全性確保が図られる。</li> </ul> | 【投資効果等の事業の必要性】<br>・石垣港における国際観光の発展を支援するため、また、荷役作業の効率性及び旅客の安全確保のため、新港ふ頭に大型クルーズ船に対応した岸壁及び泊地等の整備が必要である。<br>【事業の進捗の見込み】<br>・事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。<br>【コスト縮減等】<br>・これまで、コスト縮減については撤去された方塊ブロックを流用材として護岸工へ有効活用し、ブロック製作費を削減した。また、現時点において代替案等の可能性はないものの、今後の事業実施に際しても適切に対応していきたい。 | 継続  | 港湾局<br>計画課<br>(課長 堀田 治) |

※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。

【空港整備事業】

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算措置が公表された事業等（平成29年8月に評価結果を公表済の事業を再掲）  
（直轄事業等）

| 事業名<br>事業主体                         | 該当基準       | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、<br>コスト削減等) | 対応方針                                  | 担当課<br>(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    |  |  |   |                                       |                |     |
| 那覇空港滑走路<br>増設事業<br>沖縄総合事務局<br>大阪航空局 | 長期間<br>継続中 | 1,993        | 9,551          | 2,343 | 4.1      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内外他地域からの沖縄県入域客数の増加と、それに伴う沖縄県内での観光消費額の増大および県経済への波及効果が期待される。</li> <li>・離島等の振興にもつながることで、均衡のとれた国土形成へ寄与する。</li> <li>・空港の混雑を解消し、定時性を確保することで、沖縄訪問客の快適な旅行を支えとともに、県民の生活の安定も図られる。また、安定的な物流機能の確保も図られる。</li> <li>・滑走路一本の状態で生じる航空機トラブル等による滑走路閉鎖時にも、もう一本の滑走路により運用可能となる。更に、災害時の移動手段機能も向上する。</li> </ul> | <p>【社会経済情勢等の変化】<br/>訪日外国人増加に伴う国際線の新規就航や、国内LCCの就航が見られる。</p> <p>【事業の進捗と見込み】<br/>・全体延長8.5kmの護岸のうち、約96%（約8.2km）が概成。<br/>・全体土量約1,000万m<sup>3</sup>の埋立のうち、約32%（約320万m<sup>3</sup>）の土砂を投入済み。<br/>・平成32年3月末の供用開始を目指し事業を推進する。</p> <p>【コスト削減や代替案立案等の可能性】<br/>・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> | 継続  | 航空局<br>航空ネットワーク部<br>空港計画課<br>(課長 奥田薫) |                |     |

【内訳】  
①利用者便益 7,840億円  
(一般化費用削減効果等)  
②供給者便益 176億円  
(着陸料収入等)  
③残存価値 1,535億円

【主な根拠】  
需要予測結果 2,109万人  
(平成32年度供用開始時)

【内訳】  
建設費1,929億円  
改良・再投資費等413億円

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (直轄事業等)

| 事業名<br>事業主体   | 該当基準       | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価  | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |   |   |  |      |                          |     |
| 本州四国連絡橋<br>(本四備讃線)耐<br>震補強事業<br><br>独立行政法人日本<br>高速道路保有・債<br>務返済機構(四国<br>旅客鉄道株式会<br>社) | 長期間継<br>続中 | 117          | -              | - | -        | - | 本州四国連絡橋(本四備讃線)は、本州と四国を結ぶ唯一の鉄道路線であり、1日約2万4千人が利用している本州と四国間の交通ネットワークを確保する上で非常に重要な根幹的インフラである。<br>このため、同橋の耐震補強を着実に実施し、想定される南海トラフ地震等の大規模地震による被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶネットワークの確保を図る。 | 【事業の必要性】<br>本四備讃線の旅客数及び四国地域の観光客数は増加しており、被災した場合、沿線地域のみならず広域的な活動に影響を及ぼすとともに、利用者の安全確保や日常生活、鉄道事業者への影響をきたす観点から、本事業の必要性は高い。<br><br>【事業の進捗の見込み】<br>耐震補強事業については、平成32年度末までに完了する見込みである。<br><br>【コスト縮減】<br>施工方法等の見直しによりコスト縮減に取り組んでおり、引き続きコスト縮減を図っていく。 | 継続   | 鉄道局<br>鉄道事業課<br>(課長 石原大) |     |

【都市公園等事業】  
 (直轄事業等)

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                    | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |                                    |                      |   |      |                                     |     |
| 国立民族共生公園<br>北海道開発局  | その他  | 61           | —              |   | —        |                                    | —                    | アイヌ文化の継承や創造発展、<br>アイヌ文化の理解と交流の促<br>進、地域活性化の促進に寄与す<br>る。   | 継続   | 都市局<br>公園緑地・景<br>観課<br>(課長 町田<br>誠) |     |
| 国営常陸海浜公園<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 443          | 7,868          | 【内訳】<br>直接利用価値：6,797億円<br>間接利用価値：1,071億円<br><br>【主な根拠】<br>誘致圏：利用実態に基づき<br>110km圏を誘致圏として設<br>定。<br>誘致圏人口：1,989万人 | 3,747    | 【内訳】<br>建設費：3,276億円<br>維持管理費：471億円 | 2.1                  | ・開発にさらされずに地域固有<br>の自然が維持されており、自然<br>環境の保全・再生や生物多様性<br>にも寄与しており、自然環境活<br>動・体験学習の場として多くの<br>人に利用されている。<br>・大規模な花修景が他の公園で<br>は得難い魅力となっており、多<br>くの利用者が花や自然を目的に<br>来園し、利用者アンケート(平<br>成28年度)において、9割以上の<br>利用者から「満足」との回答を<br>得ている。 | 継続   | 都市局<br>公園緑地・景<br>観課<br>(課長 町田<br>誠) |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |        |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト縮減等) | 対応方針                                 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |   |  |   |                                      |                    |     |
| 国営昭和記念公園<br>関東地方整備局 | 再々評価 | 650          | 17,863         | 11,106 | 1.6      | <p>・都市公園における自然再生のモデルケースとして、米軍基地跡地の荒れた土地を緑豊かな公園に再生するとともに、水鳥の池やトンボの湿地など多様な生物生息環境を創出している。</p> <p>・山・多摩・加住の各丘陵地や多摩川等の間を結ぶ生態的ネットワーク上の重要な拠点となっている。</p> <p>・戦後最大規模の日本庭園や盆栽苑を整備し、茶会や盆栽教室等を行うことにより、伝統的な造園技術・文化の継承や普及啓発を推進している。昭和30年代の武蔵野の農村風景を再現した「こもれびの里」を整備。地域の年中行事の再現や農業体験等のイベントを実施している。</p> <p>・来園者の満足度の向上に取り組んでおり、利用者アンケート(平成28年度)で9割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。</p> | <p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天皇陛下在位五十年記念事業の一環として、閣議の決定を経て設置された国営公園であり、整備・運営管理を通じて、自然環境の保全・創出、伝統的造園技術や地域の歴史・文化の継承、都市におけるみどりの文化の創造・発信が図られており、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。</li> <li>・年間400万人以上の入園者数を迎えるとともに、平成28年5月には累計入園者数が8,000万人にのぼっており、地域活性化等にも寄与している。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、着実な公園施設の整備・改修等を実施することにより公園全体の開園に向けて整備を進める。</li> </ul> <p>③コスト縮減に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・エネルギー消費効率の高い機器(LED等)の導入によるライフサイクルコスト及び消費電力量の縮減に努める。</li> <li>・維持管理にあたっては、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高く、かつ効率的な管理運営に努める。</li> </ul> | 継続  | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |   | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト削減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |   |                      |  |      |                                      |     |
| 国営越後丘陵公園<br>北陸地方整備局 | 再々評価 | 555          | 4,116          | <p>【内訳】<br/>直接利用価値：3,730億円<br/>間接利用価値：385億円</p> <p>【主な根拠】<br/>誘致圏：利用実態に基づき、<br/>100km圏を誘致圏として設定<br/>誘致圏人口：317万人</p> | 1,509    | <p>【内訳】<br/>建設費：1,206億円<br/>維持管理費：303億円</p> | 2.7                  | <p>①事業の必要性に関する視点<br/>・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。なお、社会経済情勢等に変化は生じていない。</p> <p>・利用者が快適に楽しむことのできる施設や参加・体験型イベントプログラムを提供し、広域レクリエーション施設として年間約50万人の入園者を迎えており、地域活性化等に寄与している。</p> <p>・今後の事業で、里山環境の保全・活用、多様なレクリエーション空間の提供、自然を活かした教育プログラムの実施、地域社会との連携、広域防災への寄与など、事業実施による効果は十分見込まれる。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点<br/>・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、里山フィールドミュージアム等の整備を進める。</p> <p>③コスト削減に関する視点<br/>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用のほか、剪定枝、間伐材などのリサイクルの推進により一層のコスト削減に努める。</p> | 継続   | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |       |          |  | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト削減等) | 対応方針                                 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |  |  |   |                                      |                    |     |
| 国営木曾三川公園<br>中部地方整備局 | 再々評価 | 822          | 9,310          | 2,173 | 4.3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>公園周辺からの利用の他、名古屋市や岐阜市を中心に、広域からの利用も多く、かつ高い満足度を得ている。</li> <li>自然環境の理解のために、川や環境について学ぶ多様な学習プログラムを提供している。</li> <li>木曾三川の歴史文化や人と川との関わりの大切さを学べる木曾三川公園センターは、社会学習の場として利用されている。</li> <li>遊歩道・サイクリングロードのネットワーク整備により、木曾三川の空間・自然・歴史文化資源のネットワーク形成を図っている。</li> <li>公園を活用した防災関係のイベントや防災訓練などを通じて、災害時の周辺地域の被害軽減や広域的な防災への対応に寄与している。</li> <li>沿川自治体との共催による大規模イベントを多数開催し、スポーツやレクリエーションを楽しめる場を提供している。</li> <li>市民ボランティアによるガイドの提供など多様な主体の協働により、様々なサービスを来園者に提供している。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>一の都府県を越える広域の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。</li> <li>供用開始から累計約1億6千万人以上（平成28年度末）の方々に利用され、近年は1,000万人前後の方が利用しており、地域活性化等に寄与している。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>国営木曾三川公園基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、地元の協力体制のもと、連携を図りながら、公園全体のネットワーク化に必要な整備箇所を中心に事業を進めていく。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減に関する視点 <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削減に努める。また、地域連携や民間の創意工夫等により利用者の満足度の高い、かつ効率的な管理運営に努める。</li> <li>Park-PFIの導入等、民間活力の活用、民間との連携により財政負担の軽減とサービスの向上を図る方策の検討を進める。</li> </ul> </li> </ul> | 継続  | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |                    |     |
| 淀川河川公園<br>近畿地方整備局   | 再々評価 | 418          | 16,246         | 1,678 | 9.7      | <ul style="list-style-type: none"> <li>公園整備にあたっては、計画段階から市民参加による検討の場を設置し、多様な主体の参加と連携を図っている。</li> <li>地域行催事の会場として多様な主体・世代の活動・交流の場を地域に提供し、淀川アーバンキャンプでは大阪商工会議所等と連携し、ワンランク上の都市型アウトドアを創出している。</li> <li>背割堤地区「さくらであい館」を拠点に周辺自治体と連携し、地域間交流・地域振興を推進しており、三川合流域における周遊促進のため、調査検討を行いながら様々なプログラムを展開している。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>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、近畿圏都市部の貴重なオープンスペースとして、多様な活動の場を日常的に提供しており、政策目標に照らして妥当性を有している。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>淀川河川公園基本計画の方針実現に向け、上・中・下流域それぞれの特性を活かした整備計画を各地域協議会で検討し、未開園地区の早期開園や、時代のニーズに応じた再整備を進めていく。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>公園の利用状況や環境を考慮しながら除草回数を見直す等、維持管理費の削減を図っていく。</li> </ul> </li> </ul>  | 継続  | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |                    |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |   |          |                                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |                                      |                      |  |      |                                      |     |
| 海の中道海浜公園<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 935          | 10,502         | [内訳]<br>直接利用価値：8,329億円<br>間接利用価値：2,173億円<br><br>【根拠】<br>誘致圏：利用実態に基づき<br>100km圏を誘致圏として設定<br>誘致人口：584万人 | 4,322    | 【内訳】<br>建設費：3,306億円<br>維持管理費：1,016億円 | 2.4                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点               <ul style="list-style-type: none"> <li>・一の都府県を越える広域の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。</li> <li>・平成28年度の年間利用者数は約196万人にのぼり、北部九州における主要な観光施設となつて地域の観光促進に貢献している。</li> <li>・公園全体が環境学習のフィールドの核として機能するよう、本公園ならではの特徴的な取組を行っている。</li> <li>・園内に新たな魅力を創出し、子供たちが屋外で自然と親しみ、のびのびと遊べる空間を提供している。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点               <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、白砂青松の松林育成保全及び豊かな自然環境を活かした「体験・経験の場」の確保、利用者ニーズを踏まえた新たな活用プログラムの検討や多様な施設・主体との連携にむけた公園整備を進めており、今後も森の池等の整備を進めていく。</li> </ul> </li> </ul> | 継続   | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |     |

| 事業名<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 費用便益分析         |  |          |                                      | 貨幣換算が困難な効果等<br>による評価 | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗<br>の見込み、コスト縮減等)   | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長<br>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    |                                      |                      |   |      |                                      |     |
| 国営沖縄記念公園<br>沖縄総合事務局 | 再々評価 | 1,365        | 35,621         | 【内訳】<br>直接利用価値：34,847億円<br>間接利用価値：774億円<br>【主な根拠】<br>誘致圏：利用実態調査を踏まえ日本全域を設定<br>誘致圏人口：12,665万人 | 4,528    | 【内訳】<br>建設費：2,814億円<br>維持管理費：1,714億円 | 7.8                  | <p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・両地区とも、沖縄での国内外の観光客の訪問先の上位を占め、かつ両地区合わせた年間の来園者数が762万人（H28年度）に達する等、沖縄観光の中核施設となっており、沖縄の観光振興に大きく貢献している。</li> <li>・四季を通じた様々なイベント等の開催による地域活性化等や沖縄の歴史・文化の保全・継承、沖縄の貴重な自然環境の保全にも大きく貢献している。</li> <li>・今後とも引き続き、未開園区域の整備促進に加え、既存施設の更なる魅力アップ等のための改良等に積極的に取り組んでいく必要がある。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国や県の観光に関わるビジョン等の達成のために、今後とも引き続き、未開園区域の整備促進に加え、既存施設の更なる魅力アップ等のための改良等について計画的に推進する。</li> </ul> <p>③コスト縮減に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後実施する予定の既存施設の更なる魅力アップ等のための改良や改良後の運営維持管理の方法の具体的な検討にあたっては、民間活力の導入等を検討することとする。</li> <li>・既存施設の更なる魅力アップ等のための改良を実際に進める中においても、運営維持管理コストの縮減の観点から、魅力の低下した既存施設を廃止又は縮小し環境林等に再生するほか、園路が密に整備された箇所などでは、利用実態も踏まえつつ既存園路の集約化を図ることとする。</li> </ul> | 継続   | 都市局<br>公園緑地・<br>景観課<br>(課長 町<br>田 誠) |     |

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<br>事業主体         | 該当基準 | 総事業費<br>(億円) | 供用後の<br>維持管理<br>費<br>(億円) | 評 価              |                  |   | 再評価の視点<br>(投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等)  | 対応方針 | 担当課<br>(担当課長名)                        |
|---------------------|------|--------------|---------------------------|------------------|------------------|---|--|------|---------------------------------------|
|                     |      |              |                           | 事業<br>計画の<br>必要性 | 事業<br>計画の<br>合理性 | 事業<br>計画の<br>効果<br><br>その他  |  |      |                                       |
| 唐津港湾合同庁舎<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 14           | 10                        | 116              | 100              | 121<br>老朽、借用返還、防災機能に係る施設の不備等を解消する必要性が認められる。<br>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<br>事業の効果が認められる。 | ①事業の必要性<br>1)社会経済情勢等の変化<br>・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化<br>など大規模災害に備えた防災・減災対<br>策を重点的に推進する必要があるとさ<br>されている。<br>2)事業の効果等<br>・「事業計画の合理性」及び「事業計<br>画の効果」の評価結果から本事業の効<br>果が認められる。<br>3)事業の進捗状況<br>・平成28年度工事着手<br>本体工事中<br>②事業の進捗の見込み<br>・平成30年度完成予定<br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性<br>・本事業の実施に合理性があり、「コ<br>スト縮減や新たな代替案立案の可能<br>性」の観点から現時点で事業の見直し<br>の必要性は認められない。<br>・事業の必要性等については評価基準<br>以上の評点となっている。また、今後<br>の事業進捗も見込まれることから、本<br>事業を継続することが妥当であると認<br>められる。 | 継続   | 大臣官房<br>官庁営繕部<br>計画課<br>(課長<br>住田 浩典) |

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業等（平成29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<br>事業主体              | 該当基準 | 総事業費<br>（億円） | 供用後の<br>維持管理<br>費<br>（億円） | 評 価              |                  |                        | 再評価の視点<br>（投資効果等の事業の必要性、事業の<br>進捗の見込み、コスト縮減等）  | 対応方針 | 担当課<br>（担当課長名）                        |
|--------------------------|------|--------------|---------------------------|------------------|------------------|------------------------|--|------|---------------------------------------|
|                          |      |              |                           | 事業<br>計画の<br>必要性 | 事業<br>計画の<br>合理性 | 事業<br>計画の<br>効果<br>その他 |  |      |                                       |
| 鹿児島港湾合同<br>庁舎<br>九州地方整備局 | 再々評価 | 25           | 14                        | 123              | 100              | 121                    | 防災機能に係る施設の不備、老朽を解消する必要性が認められる。経済性、採算<br>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<br>認められる。<br><br>①事業の必要性<br>1) 社会経済情勢等の変化<br>・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化<br>など大規模災害に備えた防災・減災対<br>策を重点的に推進する必要があるとさ<br>れている。<br>2) 事業の効果等<br>・「事業計画の合理性」及び「事業計<br>画の効果」の評価結果から本事業の効<br>果が認められる。<br>3) 事業の進捗状況<br>・平成28年度工事着手<br>本体内工中<br><br>②事業の進捗の見込み<br>・平成30年度完成予定<br><br>③コスト縮減や代替案立案等の可能性<br>・本事業の実施に合理性があり、「コ<br>スト縮減や新たな代替案立案の可能<br>性」の観点から現時点で事業の見直し<br>の必要性は認められない。<br><br>・事業の必要性等については評価基準<br>以上の評点となっている。また、今後<br>の事業進捗も見込まれることから、本<br>事業を継続することが妥当であると認<br>められる。 | 継続   | 大臣官房<br>官庁営繕部<br>計画課<br>（課長<br>住田 浩典） |

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。

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