

個別公共事業の評価書

－平成30年度－

平成31年2月1日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成29年8月31日最終変更）及び平成30年度国土交通省事後評価実施計画（平成30年8月29日最終変更）に基づき、個別公共事業についての再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、事業の予算化の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、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及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、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、といった視点で事業の見直しを実施する。事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成31年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所です予算決定された事業を含め、再評価142件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

事業評価カルテ(<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm>)

事業評価関連リンク(http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
【公共事業関係費】	
河川事業	工藤 彰三
ダム事業	工藤 彰三
砂防事業	工藤 彰三
海岸事業（水管理・国土保全局 所管）	工藤 彰三
海岸事業（港湾局所管）	阿達 政志
道路・街路事業	阿達 雅志
港湾整備事業	阿達 雅志
都市公園等事業	田中 英之

<評価の手法等>

別添1

事業名	評 価 項 目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
()内は方法を示す。※	費 用 便 益 分 析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	費 用	便 益			
河川事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・年平均被害軽減期待額 ・流水の正常な機能の維持	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 等	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計等	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
都市公園等事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)	・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局

※効果把握の方法

代替法

事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給した場合に必要なとされる費用によって評価する方法。

消費者余剰法

事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。

TCM(トラベルコスト法)

対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。

CVM(仮想的市場評価法)

アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。

コンジョイント分析

仮想状況に対する選好のアンケート結果をもとに、評価対象資本の構成要素を変化させた場合の望ましさの違いを貨幣価値に換算することによって評価する方法。

平成31年度予算に向けた再評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
河川事業	直轄事業				10	23	33	33			
砂防事業等	直轄事業				2	1	3	3			
海岸事業	直轄事業		2		1	2	5	5			
道路・街路事業	直轄事業等	2	9		25	36	72	72			
港湾整備事業	直轄事業		1			21	22	22			
都市公園等事業	直轄事業等					1	1	1			
合 計		2	12	0	38	84	136	136	0	0	0

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成30年8月もしくは12月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定 期間未 着工	長期 間継続 中	準備計 画段階	再々 評価	その他	計	継　　続		中止	評価 手続中
								うち見直 し継続			
ダム事業	直轄事業等				1	5	6	6			
合　　計		0	0	0	1	5	6	6	0	0	0

再評価結果一覧

【公共事業関係費】
【河川事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
石狩川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	9,040	27,080	【内訳】 被害防止便益:26,846億円 残存価値:234億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4,100戸 年平均浸水軽減面積:1,800ha	8,954	【内訳】 建設費 8,508億円 維持管理費 446億円	3.0	・河川整備計画の変更により整備内容に変更がある ことから、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・石狩川流域には広大な農地が広がっており、国内有 数の食料生産基地となっている。また、道都札幌市を 始めとした市町村が存在し、北海道の約6割の人口を 抱えており、北海道の社会、経済、文化の中心となっ ている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対す る安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されて いるため、本事業の投資効果も十分に確保されている ことから、引き続き河川改修事業を進めていく必要があ る。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進 捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向 上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係 機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、河道掘削の残土の利用について地方公共 団体および農業部門との連携によりコスト縮減を図っ てきており、今後も地方公共団体等と連携を図るとと に、道路部門とも連携を進めながら、引き続きコスト縮 減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コ スト等の観点から、現計画が最適であると考ええる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 （課長 井上 智夫）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石狩川直轄河川改修事業 (千歳川遊水地) 北海道開発局	その他	1,150	3,678	【内訳】 被害防止便益:3,607億円 残存価値:71億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:200戸 年平均浸水軽減面積:320ha	1,285	【内訳】 建設費 1,248億円 維持管理費 37億円	2.9	・河川整備計画の変更により整備内容に変更があることから、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・千歳川流域は水田、畑作等の一次産業や食品製造業の二次産業が盛んであり、札幌市のベッドタウン化や新千歳空港を中心とする臨空型工業地帯の拡大など、発展が著しい地域である。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・千歳川遊水地群は、全ての地区において遊水地の具体的な位置・規模について確定させ、順次、用地等取得や工事を実施しており、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、土砂流用により計画段階におけるコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考ええる。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	
石狩川直轄河川改修事業 (北村遊水地) 北海道開発局	その他	700	1,897	【内訳】 被害防止便益:1,868億円 残存価値:29億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:330戸 年平均浸水軽減面積:210ha	617	【内訳】 建設費 611億円 維持管理費 6.3億円	3.1	・河川整備計画の変更により整備内容に変更があることから、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・石狩川下流域には広大な農地が広がっており、国内有数の食料生産基地となっている。また、道都札幌市を始めとした市町村が存在し、北海道の約6割の人口を抱えており、北海道の社会、経済、文化の中心となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・北村遊水地では、用地等取得や工事の実施により着実に事業は進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、土砂流用により計画段階におけるコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・代替案立案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考ええる。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	2,816	16,557	【内訳】 被害防止便益: 16,481億円 残存価値: 77億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 2,936戸 年平均浸水軽減面積: 2,854ha	2,424	【内訳】 建設費 2,358億円 維持管理費 65億円	6.8	・河川整備計画の変更により整備内容に変更があることから、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・北上川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口、総世帯数は、若干の減少傾向にあるが、盛岡市や石巻市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、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無い。 ・北上川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、流下能力が不足する区間が多く存在し、近年でも平成14年7月や平成19年9月に発生した洪水で床上浸水等の甚大な被害が発生しており、早期の治水対策が必要である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間で昭和22年9月洪水規模に対応した治水安全度の確保に向け、当面は、流下能力の低い下流部での堤防整備を推進するとともに、平成14年7月や平成19年9月に発生した洪水で家屋浸水被害を受けた地区の再度災害防止のため、平成37年(今後概ね7年)の完了を目指し、連続堤による治水対策及び中流部や狭窄部における輪中堤等による治水対策を実施する。 ・一閑遊水地は、平成30年台後半の完成を目標に、今後小堤整備を継続するとともに、磐井川の堤防整備や管理施設等の整備を実施する。 ・また、東北地方太平洋沖地震及びそれに伴う津波により甚大な被害を受けた河口部においては、災害復旧とあわせ、高潮及び津波からの被害の防止又は軽減に必要な堤防整備を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用を図る。 ・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々への無償で利用していただくなど、処分費の縮減に努める。 ・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。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間などを考慮し、現計画が最も効率的と判断している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
阿武隈川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,143	3,552	【内訳】 被害防止便益: 3,505億円 残存価値: 48億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 495戸 年平均浸水軽減面積: 151ha	1,225	【内訳】 建設費 1,033億円 維持管理費 191億円	2.9	・現況において整備計画規模の洪水(昭和61年8月洪水と同規模)が発生した場合、流域全体で浸水範囲内人口は約42,000人、想定最大孤立者数は避難率0%で28,000人、避難率40%で17,000人、避難率80%で6,000人となることが想定され、事業の実施により被害が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・阿武隈川流域の総人口は減少傾向にあるが、岩沼市、福島市、郡山市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、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。 ・阿武隈川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために今後とも「堤防整備」、「河道掘削」などの事業を上下流バランスに配慮しつつ効果的に進め、治水安全度を向上させる必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生の防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和61年8月洪水(福島地点、岩沼地点)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を図るため、堤防整備を実施する。さらに、各主要地点においても、適切な河川管理及び堤防整備、河道掘削などを実施する。 ・当面の整備(今後6年間)として、昭和61年8月洪水に対応した堤防整備、河道掘削などを実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・掘削土砂の有効活用(圃場整備事業等への受入れ調整)により、コスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、河川整備計画策定時に「洪水調節施設による対応」、「河道掘削による対応」、「洪水調節施設+河道掘削による対応」を総合的に比較した結果、計画の実施に必要な事業費、環境への影響、各治水対策の効果発現時期や実現性等を考慮し、現計画(洪水調節施設+河道掘削)が最も効率的と判断している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
名取川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	159	308	【内訳】 被害防止便益：302億円 残存価値：5.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：244戸 年平均浸水軽減面積：147ha	165	【内訳】 建設費 148億円 維持管理費 17億円	1.9	・現況において昭和25年8月 洪水と同規模の洪水が発生 した場合、浸水範囲人口は 約22,500人と想定され、想定 最大孤立者数は避難率0%で 約8,300人、避難率40%で約 5,000人、避難率80%で約 1,700人となることが想定さ れ、事業の実施により被害 が解消される。 			

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
雄物川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	1,065	3,371	【内訳】 被害防止便益： 3,340億円 残存価値： 31億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 356戸 年平均浸水軽減面積： 599ha	851	【内訳】 建設費 811億円 維持管理費 40億円	4.0	・現況において整備計画規模(昭和19年7月洪水等)の洪水が発生した場合、浸水範囲内人口は約42,600人と想定され、想定孤立者数は、避難率0%で33,700人、避難率40%で20,200人、避難率80%で6,700人と想定され、事業の実施により被害が解消される。 ・河川整備計画の変更により整備内容に変更があることから、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流域内の市町村の総人口は緩やかな減少傾向で推移しており、H27年時点で約60万人となっているが、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。 ・雄物川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために引き続き事業を進め、治水安全度を向上させる必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成36年(2024年)までに、雄物川直轄管理区間の中でも相対的に治水安全度の低い中流部①区間について、堤防整備(平成29年7月洪水対応)及び河道掘削を実施し、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つつ治水安全度の向上を図る。また、河道掘削については学識者に意見を伺いながら、環境に配慮した上で実施していく。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・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。 ・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。 ・代替案立案の可能性については、「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、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。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
赤川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	83	653	【内訳】 被害防止便益： 651億円 残存価値： 2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：198戸 年平均浸水軽減面積：54ha	76	【内訳】 建設費 71億円 維持管理費 5.1億円	8.6	・現況において昭和15年7月 洪水と同規模の洪水が発生 した場合、浸水範囲人口は 約8,900人、想定死者数は、 避難率0%で約14人、40%で約 9人、80%で約3人と想定さ れ、事業の実施により被害 が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・赤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鶴岡市など、資産の集中 する地域が多く、大規模な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。 ・赤川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、 流下能力が不足する区間が多く存在しており、中小規 模の洪水が発生した場合でも甚大な被害が生じること が想定される。「河道掘削」や「床止改築」などの事業を 進め、治水安全度を向上させることが必要である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・概ね30年間の整備として、観測史上最大洪水である 昭和15年7月洪水(基準地点熊出における河道の流量 2,200m ³ /s)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ことを整備目標とし、 段階的に整備を進める。また、堤防の質的整備を実施 する。 ・当面の整備(今後概ね6年間)として、人口・資産の集 中する鶴岡市街地周辺やその下流区間において河道 断面が不足している箇所があり、洪水被害の発生する 恐れがあることから、河道断面を拡大するための河道 掘削を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道整備では、河道掘削による発生土砂を他事業と 調整し有効活用を図りながら、コストの縮減に努めま す。 ・代替案立案の可能性については、赤川では「河道掘 削による対応」、「引堤による対応」の2案を総合的に比 較した結果、事業費、地域社会への影響及び実現性を 考慮し、現計画の「河道掘削」が最も効率的と判断して いる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
荒川直轄河川改修事業(荒川高規格堤防整備事業(西新小岩地区)) 関東地方整備局	その他	37	40	【内訳】 被害防止便益:40億円 残存価値:0.12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2.9戸 年平均浸水軽減面積:0.04ha	30	【内訳】 建設費 30億円 維持管理費 0億円	1.3	・年超過確率1/500規模の洪水において荒川左岸6.0km～7.0km付近で決壊した場合、最大孤立者数が約43.3万人、電力の停止による影響人口が約41.1万人と想定されるが、事業実施により被害が解消される。 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。 ①事業の必要性等について 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。 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。 ②事業の進捗の見込みについて 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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 他事業の建設発生土を受け入れるなど、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。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	
利根川・江戸川直轄河川改修事業(江戸川高規格堤防整備事業(下妙典地区)) 関東地方整備局	その他	2.7	2.9	【内訳】 被害防止便益:2.9億円 残存価値:0.03億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2.3戸 年平均浸水軽減面積:0.02ha	2.5	【内訳】 建設費 2.5億円 維持管理費 0億円	1.2	・年超過確率1/1,000規模の洪水において江戸川右岸1.0km付近で決壊した場合、最大孤立者数が約0.4万人、電力の停止による影響人口が約1.4万人と想定されるが、事業実施により被害が解消される。 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。 ①事業の必要性等について 江戸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。 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。 ②事業の進捗の見込みについて 事業実施にあたっては、共同事業予定者である市川市(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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 他事業の建設発生土を受け入れるなど、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。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	135	522	【内訳】 被害防止便益:520億円 残存価値:2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:414戸 年平均浸水軽減面積:163ha	98	【内訳】 建設費 90億円 維持管理費 8.4億円	5.3	・事業実施による効果発現時点において、河川整備計画の目標(山科地点:3,900m3/s)を想定した場合、事業を実施しない場合、阿賀川流域では、災害時要配慮者数が10,981人、最大孤立者数が3,891人(避難率40%)、電力停止による影響人口が2,234人と推計されるが、事業を実施した場合、全て解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定氾濫区域内の人口は約12万人であり、人口及び世帯数は横ばい傾向にある。 ・阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、高速道路、鉄道等の基幹インフラが整備され、さらに地域高規格道路会津縦貫北道路が平成27年9月に供用開始し、会津縦貫南道路も計画されている。 ・会津地域は、豊かな自然環境や歴史と伝統を有する全国有数の観光地としても知られている。 ・古来から伝統ある漆器、焼き物産業や酒造業などの地場産業が発達してきている。 ・近年は電子精密機器・医療機器の最先端技術産業が伸びてきており、従来の地場産業の育成と次世代の先端企業を総合的に推進するなど、都市や産業、観光資源などを有機的に結び、圏域全体として、発展している地域である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで危険な箇所から順次事業の進捗を図っている。現在は、流下能力の向上のため河道掘削、堤防拡幅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。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削の発生土は、堤防拡幅の盛土材や会津地方自治体の基盤整備事業などに活用することにより、コスト縮減を図っている。 ・河道内樹木伐採にあたっては、伐採後の処分費等を軽減するため、公募伐採の実施及び伐採木の無償配布等によりコスト縮減を図っていく。 ・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。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
阿賀野川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	235	2,608	【内訳】 被害防止便益:2,606億円 残存価値:2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:358戸 年平均浸水軽減面積:297ha	155	【内訳】 建設費 141億円 維持管理費 14億円	16.8	・事業実施による効果発現時点において、河川整備計画の目標(馬下地点:11,200m ³ /s)を想定した場合、事業を実施しない場合、阿賀野川流域では、災害時要配慮者数が ¹ 11,705人、最大孤立者数が ¹ 16,079人(避難率40%)、電力停止による影響人口が ² 20,252人と推計されるが、事業を実施した場合、全て解消される。 ^① 事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浸水想定区域内にかかる市町村の人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向である。 ・阿賀野川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、また日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や阿賀野市、五泉市などを有する。また、阿賀野川流域全体が新潟米や果物、魚貝類などの農産物、水産品の生産が盛んであり、これを利用した日本酒や米菓といった加工食品の生産も盛んである。 ・新潟市は平成19年4月に本州日本海側で最初の政令指定都市となり、平成26年に農業・雇用分野で国家戦略特別区域に指定されるなど、農産物の輸出促進に向けた政策を行っている。 ^② 事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで危険な箇所から順次事業の進捗を図っている。現在は、流下能力の向上のため河道掘削、堤防拡幅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。 ・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。 ^③ コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削の発生土は、築堤や堤防拡幅の盛土材として利用することにより、コスト縮減を図っている。 ・河道内樹木について、伐採後の処分費等を軽減するため、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。 ・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。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	90	2,614	【内訳】 被害防止便益:2,611億円 残存価値:2.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:724戸 年平均浸水軽減面積:272ha	85	【内訳】 建設費 75億円 維持管理費 10億円	30.8	・事業実施による効果発現時 点において、昭和44年(1969 年)8月洪水と同規模の洪水 を想定した場合、事業を実施 しない場合、黒部川流域で は、災害時要配慮者数が 14,635人、最大孤立者数が 2,750人(避難率40%)、電力 停止による影響人口が2,672 人と想定されるが、事業を実 施した場合、災害時要配慮 者数が8,974人、最大孤立者 数が1,705人、電力停止によ る影響人口が1,486人に軽減 される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浸水想定区域内の人口は約5.6万人であり、人口につ いては減少傾向、世帯数については横ばい傾向であ る。 ・豊かな地下水を背景としたファスナー、アルミ製品な どの製造工業、酒、飲料水などの食品工業が盛んで、資 産が集中しつつある地域である。また、上流部は宇奈 月温泉や黒部峡谷鉄道のトロッコ電車など、全国的に も有名な観光地となっている。 ・国道8号、北陸自動車道など基幹インフラも多数存在 し、平成27年3月の北陸新幹線の開業、国道8号バイパ スの全線開通により、これら産業や観光資源と有機的 に結びつき、更なる発展が期待できる地域である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成30年度末時点(予定)の大臣管理区間において 堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況 は74.7%。 ・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、従前に続き、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、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。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・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。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	
常願寺川直轄河川改修事 業 北陸地方整備局	再々評価	125	1,967	【内訳】 被害防止便益:1,966億円 残存価値:0.77億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:571戸 年平均浸水軽減面積:70ha	123	【内訳】 建設費 109億円 維持管理費 13億円	16.0	・事業実施による効果発現時 点において、整備計画規模 の洪水を想定した場合、事 業を実施しない場合、常願寺 川流域では、災害時要配慮 者数が約14,000人、最大孤 立者数が約7,900人(避難率 40%)、電力停止による影響 人口が約8,000人と想定され るが、事業を実施した場合、 これらの被害が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浸水想定区域内の人口は約26.6万人であり、人口につ いては横ばい、世帯数については増加傾向にある。 ・平成27年3月に北陸新幹線が開業し、富山駅周辺 の整備が進んでいる。 ・国道8号、北陸自動車道などの基幹インフラも多数存 在しており、産業や観光資源と有機的に結びつき、更な る発展が期待できる地域である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで、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、従前に続き、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、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。 ・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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・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。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	147	2,727	【内訳】 被害防止便益:2,725億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:758戸 年平均浸水軽減面積:91ha	119	【内訳】 建設費 100億円 維持管理費 19億円	23.0	・河川整備計画の目標規模 の大雨(戦後第二位洪水:平 成16年9月洪水)が降ったこ とにより想定される事業実施 前の氾濫被害は、浸水面積: 約1,900ha、浸水区域内人 口:約40,200人、浸水家屋 数:約14,900戸であり、整備 を実施することで浸水被害が 低減する。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近年、宮川流域市町村の人口はやや減少しているが 世帯数は増加している。 ・流域の下流部に広がる伊勢平野には、伊勢自動車 道、一般国道23号、近鉄山田線、JR参宮線等のこの 地方の根幹をなす交通網がある。 ・伊勢神宮をはじめとした歴史的、文化的資産が多く存 在し、今後も観光地として期待されている地域である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・宮川では、基準地点の岩出地点において整備目標流 量を安全に流下させるために、堤防整備を重点的に進 めており、4年経過した事業の進捗率は、事業費ベー スで24%程度である。 ・堤防整備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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【コスト縮減】 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の 採用等により、コストの縮減に努める。 【代替案立案】 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済 状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定した ものであり、河川整備計画策定以降、流域における社 会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備 計画における河川改修が最も適切であると考える。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	946	20,446	【内訳】 被害防止便益:20,422億円 残存価値:24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:4040戸 年平均浸水軽減面積:575ha	780	【内訳】 建設費 736億円 維持管理費 44億円	26.2	・戦後最大規模の昭和47年7 月実績規模の洪水が発生し た場合、高梁川・小田川流域 で想定死者数が589人(避難 率40%)、電力の停止による 影響人口が48,558人と想定 されるが、事業実施により解 消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成30年7月豪雨により、倉敷市真備町で堤防の決壊 や越水により甚大な被害が発生したことを受け、再度災 害防止を図るため、予備費等を活用し「真備緊急治水 対策」を実施している。 ・平成30年7月豪雨に対する再度災害防止を図るため 2018(H30)年9月7日河川激甚災害対策特別緊急事業と して事業採択を受け、小田川合流点付替え事業が当初 計画の2026年度完成から、2023年度完成と大幅に前 倒しすることとなった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・2010(H22)年10月14日高梁川水系河川整備計画(国 管理区間)策定。2017(H29)年6月26日高梁川水系河川 整備計画(国管理区間)変更。 ・高梁川本川下流域における高潮堤防、堤防強化工事 を実施中。小田川合流点付替え事業については 2018(H30)年度からの仮設工事着手を予定していた。 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。 ・平成30年7月豪雨に対する再度災害防止を図るため、 2018(H30)年9月7日河川激甚災害対策特別緊急事業と して事業採択を受け、小田川付替え事業の2023年度の 完成を目標に事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・新技術・新工法を活用するとともに、小田川の掘削箇 所で発生する掘削土について、倉敷市の復興にむけた まちづくりの方針と調整を図るなど、コスト縮減に努め る。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
高梁川直轄河川改修事業 (小田川合流点付替え) 中国地方整備局	その他	380	2,278	【内訳】 被害防止便益:2,251億円 残存価値:26億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:315戸 年平均浸水軽減面積:78ha	332	【内訳】 建設費 323億円 維持管理費 9.3億円	6.9	・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112人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が8,380人と想定されるが、事業実施により解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成30年7月豪雨により、倉敷市真備町で堤防の決壊や越水により甚大な被害が発生したことを受け、再度災害防止を図るため、予備費等を活用し「真備緊急治水対策」を実施することとなった。 ・小田川合流点付替え事業は、2014(H26)年度に事業着手、2018(H30)年度より仮設道路の施工を予定していたが、平成30年7月豪雨により2018(H30)年9月7日河川激甚災害対策特別緊急事業として事業採択を受け、当初計画の2028年度完成から、2023年度完成と大幅に前倒しすることとなった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・2010(H22)年10月14日高梁川水系河川整備計画(国管理区間)策定。2017(H29)年6月26日高梁川水系河川整備計画(国管理区間)変更。 ・2014(H26)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。 ・小田川合流点付替え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行っている状況である。 ・平成30年7月豪雨を受け、2018(H30)年9月7日河川激甚災害対策特別緊急事業として事業採択を受けており、2023年度の完成を目的に事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・新技術・新工法を活用するとともに、小田川の掘削箇所が発生する掘削土について、倉敷市の復興にむけたまちづくりの方針と調整を図るなど、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
那賀川床上浸水対策特別 緊急事業(加茂地区) 四国地方整備局	その他	103	123	【内訳】 被害防止便益:122億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:22戸 年平均浸水軽減面積:23ha	96	【内訳】 建設費 96億円 維持管理費 0.66億円	1.3	・平成26年8月台風11号と同 規模の洪水が発生した場合、 外水による浸水区域内 人口が約320人、浸水区域 内の災害時要援護者数が約 140人、最大孤立者数が約 170人(避難率40%)、道路 (主要地方道阿南・小松島線 及び県道282号)途絶により 影響を受ける通行台数が約 4,400台と想定されるが、事 業実施により解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・那賀川の国管理区間では、下流部の堤防整備を概成 し、上流の無堤地区の締切を順次実施しているところ である。加茂地区は国管理区間の最上流部の無堤地区 であり、堤防の整備が必要とされている。 ・戦後最大規模となった平成26年8月台風11号の洪水 により、加茂地区で家屋浸水戸数189戸(床上浸水152 戸、床下浸水37戸)となる観測史上最大の浸水被害が 発生した。 ・加茂地区の浸水域には、避難所に指定されている中 学校や公民館、駐在所、郵便局等の施設のほか、交 通・物流の中心となる主要地方道阿南・小松島線、県 道282号が存在する。 ・加茂を含む加茂谷地区の世帯数は、平成12年度以降 横ばい傾向であり、平成22年以降は、770世帯前後で 推移している。 ・阿南市、那賀川改修・長安ロダム改造促進期成同盟 会等からは、加茂地区を含む無堤地区の解消について 以前から強く要望があり、加茂地区の住民も早期の対 策実施を要望している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・事業工期については、2021年度(平成33年度)まで延 期する。 ・工事については、2020年度(平成32年度)内の完成予 定であるが、早期に治水効果を発現するために、HWL までの高さの築堤を2020年(平成32年)5月末までに実 施する予定である。2021年度(平成33年度)について は、埋蔵文化財調査の資料整理のみの作業が残る予 定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・現地発生材の捨石工への流用、発生表土の他事業で の利用によるコスト縮減を行い、約1.1億円のコスト縮減 を図っている。 ・代替案等の可能性として、那賀川本川の低水護岸に ついて詳細に検討し、当初設計より低水護岸延長を 180m削減することにより、0.7億円のコスト縮減を図 っている。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
筑後川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	1,180	9,984	【内訳】 被害防止便益:9,963億円 残存価値:21億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,314戸 年平均浸水軽減面積:635ha	901	【内訳】 建設費 801億円 維持管理費 100億円	11.1	・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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広がっており、ひとたび氾濫した場合は甚大な被害が発生する。 ・近年、昭和60年8月台風、平成2年7月洪水、平成24年7月洪水、平成29年7月洪水が発生しており、甚大な浸水被害が発生した。 ・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。 ・流域の期成会などから、治水事業の推進を望む声大きい。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・洪水対策は、久留米市瀬ノ下地区や久留米市高野地区等の堤防整備や、支川巨瀬川、城原川、花月川の河川整備を実施中。 ・高潮対策は、佐賀市早津江地区等の堤防整備を実施中。 ・昭和60年台風13号により高潮被害が発生しているため、高潮対策を実施。 ・近年発生した浸水被害に対応するため、支川巨瀬川、城原川、隈上川において河川整備を実施。特に平成29年7月洪水により甚大な浸水被害が発生した筑後川・花月川では、筑後川中流地区において、河川災害復旧等関連緊急事業により河川整備を実施。また、支川花月川においては、緊急的かつ優先的に河川整備を実施。 ・整備計画目標流量(昭和57年洪水規模)に対し、特に堤防高が不足、もしくは所定の河道の断面が確保されていない箇所において堤防整備等を実施。 ・指定区間の整備進捗状況を踏まえ合流点処理を実施。 ・整備計画目標流量に対応するため、築堤、河道掘削、合流点処理等を実施。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・河川整備計画については、地形的な制約条件、地域社会への影響、環境への影響、実現性及び経済性等を踏まえ、有識者や地域住民の意見を伺い、策定したものである。河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えている。 ・建設発生土の利用促進及び現地発生材の再利用によるコスト縮減に取り組んでいる。事業実施にあたっては、構造物設計におけるコスト縮減及び施工における新技術・新工法の積極的活用などにより、着実なコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局治水課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
大淀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	606	1,759	【内訳】 被害防止便益:1,750億円 残存価値:8.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:498戸 年平均浸水軽減面積:76ha	345	【内訳】 建設費 330億円 維持管理費 15億円	5.1	・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・上流部は都城市、下流部が宮崎市といった人口・資産の集積する市街部を貫流していることから、ひとたびはん蓋した場合は浸水範囲が広範囲にわたり甚大な被害が発生する。 ・平成9年9月、平成16年8月、平成17年9月に、洪水による大規模な浸水被害が発生している。 ・東九州自動車道や国道10号都城道路をはじめとする道路整備が進められており、これらの開発等に伴う、生活利便性の向上、産業活動の活性化等の促進により、周辺地域も含めた広域的な開発・発展への更なる期待が高まっている。 ・大淀川では、河川改修の整備促進等を目的とした期成会などから河川改修を望む声が大きい。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・宮崎市街部の位置する本川の本庄川合流点より下流区間の河道内掘削を実施し、洪水時の水位低減を図る。 ・大淀川下流支川八重川の地震・津波対策を実施し、地震・津波による災害の発生防止・軽減を図る。 ・大淀川下流高岡地区の築堤・耐震対策を実施し、地震による災害の発生防止・軽減を図る。 ・全川の一部区間において、浸透・侵食対策を実施する。 ・大淀川下流部および上流部において、遊水地整備に着手する。 ・整備計画目標流量に対応するため、築堤、河道掘削等を実施。 ③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・河川整備計画については、地形的な制約条件、地域社会への影響、環境への影響、実現性及び経済性等を踏まえ、有識者や地域住民の意見を伺い、策定するものである。河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えている。 ・築堤盛土材については、他事業との調整を図るなど、コスト縮減に取り組んでいる。事業実施にあたっては、構造物設計におけるコスト縮減、および、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縮減を図る。 ・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81,900人と想定されるが、事業実施により約38,000人に被害を軽減できる。また、電力の停止による影響人口は、約57,900人と想定されるが、事業実施により約20,000人に被害を軽減できる。 ・河川基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約110,000人と想定されるが、事業実施により約82,000人に被害を軽減できる。また、電力の停止による影響人口は、約85,900人と想定されるが、事業実施により約59,400人に被害を軽減できる。 ・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戸の浸水が解消される。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石狩川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	その他	296	4,678	1,433	【内訳】 (水環境整備) 建設費 738億円 維持管理費 9.5億円 (自然再生) 建設費 30億円 (水辺整備) 建設費 584億円 維持管理費 71億円	3.3	(水環境整備) ・茨戸川においては、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。 ・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。 (自然再生) ・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。 ・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。 (水辺整備) ・砂川地区においては、高水敷整正、親水護岸、管理用通路等により 、地域の観光振興や地域活性化が期待される。 ・恵庭地区においては、親水護岸、管理用通路等により、地域の観 光振興や地域活性化が期待される。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更すること から再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・幌向地区自然再生は、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求められている。 ・砂川地区、恵庭地区及び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 り一体となった河川整備が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 【継続箇所】 ・砂川地区及び恵庭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。 ・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。 【完了箇所】 ・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。 ・茨戸川水環境整備は、平成25年度に整備を完了した。 ・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。 ・漁川水辺整備及び雨竜川水辺の本校は、平成19年度に整備を 完了した。 ③コスト縮減や代替立案等の可能性について ・砂川地区及び恵庭地区かわまちづくりにおいては、現地発生材 の有効利用等や維持管理を考慮した基盤整備等について検討を 進め、コスト縮減に努める。 ・幌向地区自然再生及び美瑛川地区かわまちづくりにおいては、 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。 ・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 係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認してい る。	継続	水管理・国土保 局河川環境課 (課長 光成 政和)	
十勝川総合水系環 境整備事業 北海道開発局	その他	12	354	21	【内訳】 (自然再生) 建設費 5.4億円 (水辺整備) 建設費 15億円 維持管理費 1.1億円	16.7	(自然再生) ・札内川地区においては、自然の攪乱リズムを復活させる取組に よって、流路変動や河床攪乱により礫河原が再生し、礫河原依存種 が世代交代していくことができる河川環境が回復すると期待される。 (水辺整備) ・十勝川中流域及び帯広市においては、管理用通路、親水護岸、高 水敷整正等により、地域の観光振興や地域活性化が期待される。 ・千代田地区においては、管理用通路等が、地域住民のみならず十 勝管内外からの広域的な施設利用に寄与している。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更すること から再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・札内川地区の自然再生は、減少傾向にある礫河原を再生し、ケ ショウヤナギをはじめとする礫河原に依存する生物の生息・生 育場の再生を進めていく必要がある。 ・十勝川中流域及び帯広市かわまちづくりは、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。 ②事業の進捗の見込みについて 【継続箇所】 ・札内川地区自然再生は、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。 ・十勝川中流域及び帯広市かわまちづくりは、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。 【完了箇所】 ・千代田地区環境整備は、平成19年度に整備を完了した。 ③コスト縮減や代替立案等の可能性について ・札内川地区自然再生においては、これまで自治体等と連携しな がら、発生する伐採木の有効活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。 ・十勝川中流域及び帯広市かわまちづくりにおいては、基盤整備 等について検討を進め、コスト縮減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関 係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認してい る。	継続	水管理・国土保 局河川環境課 (課長 光成 政和)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
阿武隈川総合水系 環境整備事業 東北地方整備局	その他	8.4	115	【内訳】 水辺整備の効果による便益:115.2億円 残存価値:0.05億円 【主な根拠】 ・福島荒川地区 年間利用増加数:235,889人 ・本宮地区 支払意思額:406円/月・世帯 受益世帯数:13,864世帯 ・桑折地区 支払意思額:293円/月・世帯 受益世帯数:65,847世帯	10	【内訳】 建設費 9.6億円 維持管理費 0.5億円	11.4	・整備済みの福島荒川地区では、管理用通路(散策路)や堰堤横断施設等の整備により、荒川沿いの回遊性が向上し、河川利用が活性化されてきている。また、荒川沿いで以前から行われているウォーキング大会やクロスカントリー大会などの参加者も年々増加してきている。 ・整備中の本宮地区かわまちづくりでは、事業の実施によりまちとの回遊性が創出され、人々が身近な自然環境に触れ合ったり、散策利用等による健康増進の場として機能するとともに、イベント等の活用により、観光振興や地域活性化につながることが期待される。 ・整備予定の桑折地区かわまちづくりでは、阿武隈川の水辺空間の形成により、歴史・文化を活かしたかわとまちの連携や、周辺道の駅「国見あつかしの郷」等との連携による、食・見る・買う等のネットワーク化を図るほか、ウォーキング、サイクリング、カヌー等の活動交流拠点として、周遊イベントの利用推進が期待されるとともに、多様な活動・交流により、多くの来訪者がかわとまちなかを周遊することで賑わいの創出・地域活性化が期待される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済みの福島荒川地区では、日常的な親水活動やイベント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。 ・整備中の本宮地区かわまちづくりでは、まちづくりと川づくりが一体となった整備が進められている。 ・整備予定の桑折地区かわまちづくりでは、まちづくりとして農業振興活動拠点施設「Legare Kooni(レガレこおり)」が平成30年4月にオープンするとともに、周遊型イベントを支援するまち中での周遊ルート等の環境整備を行う予定のため、隣接する阿武隈川の河川空間の整備が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画3箇所のうち福島荒川地区1箇所が完成し、進捗状況は全体の約53.5%(事業費ベース)である。 ・本宮地区かわまちづくりは、平成22年度に事業に着手し、平成31年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、平成35年度までの期間は、モニタリング・分析評価等を実施する予定である。 ・桑折地区かわまちづくりにおいては平成31年度より着手し平成35年度に整備が完了する予定である。また、整備完了後も、平成40年度までの期間は、モニタリング・分析評価等を実施する予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・発生材を事業内において有効活用を図り、コスト縮減を図っている。 ・維持管理において、地域団体により清掃活動に協力をいただいている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保 局河川環境課 (課長 光成 政和)	
利根川総合水系環 境整備事業(霞ヶ浦 環境整備) 関東地方整備局	再々評価	1,524	9,485	【内訳】 総便益9,485億円 (便益9,484億円、残存価値0.53億円) 水環境改善効果による便益:9,320億円 自然再生効果による便益:146億円 水辺整備効果による便益:18億円 【主な根拠】 ①水環境 (水質改善事業) 支払意思額:443円/世帯/月 受益世帯数:4,649,648世帯 ②自然再生 (田村・沖宿・戸崎地区自然再生事業) 支払意思額:377円/世帯/月 受益世帯数:74,760世帯 (常陸川水門環境整備事業) 支払意思額:319円/世帯/月 受益世帯数:81,911世帯 ③水辺整備 (天王崎水辺環境整備事業) 支払意思額:148円/世帯/月 受益世帯数:35,653世帯 (阿見地区水辺環境整備事業) 支払意思額:320円/世帯/月 受益世帯数:2,681世帯	2,718	【内訳】 建設費 2,715億円 維持管理費 2.7億円	3.5	(水環境) ・重要な水資源である霞ヶ浦の水質が改善する。 (自然再生) ・かつて霞ヶ浦で見られた動植物が生育・生息する湖岸の植生帯が再生・保全され、多様な動植物の生息・生育の場が確保される。 (水辺整備) ・景観が良くなるとともに、水際に近づきやすく、水遊び、散策などの水辺の利用が出来るようになる。また、環境学習の場等として近隣の学校をはじめとする多くの方々に利用される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・霞ヶ浦は、流域の急激な人口増加に伴い水質が悪化し、水質改善の必要性が高まっている。そのような背景の下、総合水系環境整備事業の実施により、霞ヶ浦の水質改善が進み、事業投資効果が発揮された。 ・霞ヶ浦は、自然環境の保全や利用推進等の多様な要望があり、治水・利水との調和及び流域の自然環境・社会環境との調和を図りながら、河川空間における自然環境の保全と秩序ある利用の促進が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・西浦において、800万m3の底泥浚渫は完了。浚渫土処理地については、小湊地区が完了し、西の岸・甘田入地区を整備。また、北浦において、浄化対策に関する調査研究を行っている。 ・田村・沖宿・戸崎地区については、植生帯の保全再生の前浜工及びモニタリング調査を実施。 ・常陸川水門については、魚道周辺を確認するためのカメラ設備が完了し、魚類の遡上・降下状況調査を実施。 ・阿見地区については、緩傾斜堤防の整備が完了し、モニタリング調査を実施。 ・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。 ・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、関係機関や地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・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と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保 局河川環境課 (課長 光成 政和)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
荒川総合水系環境 整備事業 関東地方整備局	その他	609	3,538	【内訳】 自然再生の効果による便益:1,674億円 水辺整備の効果による便益:1,001億円 水環境改善の効果による便益:863億円 【主な根拠】 (自然再生)受益世帯数:158万世帯 (水辺整備)受益世帯数:93万世帯 (水環境)受益世帯数:67万世帯 (自然再生)荒川太郎右衛門・中流部地区 支払意思額:310円/世帯/月、 受益世帯数:199,483世帯	966	【内訳】 建設費 919億円 維持管理費 47億円	3.7	(自然再生) ・荒川が本来有している湿地環境やヨシ原等の保全・再生、河川の 連続性の確保が図られる。 (水辺整備) ・人と河川との豊かなふれあいの確保に向けて、自然環境の保全を 考慮し、まちづくりと一体となった水辺空間の整備を行い、水辺利用 の促進や賑わいの創出が図られる。	・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更したこと から再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・荒川の下流は都市化が進んでいる中で多様な利用と水際の 自然が存在する貴重な空間で、中上流は湿地環境等が残される 等の多様な河川である。広い河川数はスポーツ広場等の利用も あり、荒川の水辺環境の保全・再生を図るとともに、誰もが安心し て水辺や自然とふれあう事の出来る施設整備の必要性はますま す高まっている。 ・本事業を推進することにより、荒川の特有魅力や緑豊かな河川 環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとし て、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の 必要性は変わりなく事業投資効果が見込まれる。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・荒川太郎右衛門・中流部地区において、河畔林の保全・再生の ための整備を行った。 ・荒川下流地区において「川口河原町」および「扇大橋左岸」など の緩傾斜河岸の整備を実施。 ・荒川下流地区の「北区岩淵地区」において、水上ネットワーク拠 点整備事業として水辺散策路の整備を実施。 ・荒川下流地区の「足立区新田地区」において、防災避難坂路福 社の荒川づくりとして、坂路の整備を進めている。 ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障 はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつ つ、地域との十分に連携しながら実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・地元自治体や市民との協働による維持管理など、地域と連携し ながら一層のコスト縮減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関 係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認してい る。	継続	水管理・国土保全 局河川環境課 (課長 光成 政和)
富士川総合水系環 境整備事業 関東地方整備局	再々評価	64	225	【内訳】 水辺整備の効果による便益:225億円 残存価値0.28億円 【主な根拠】 (水辺整備) 支払意思額:306円/月/世帯 受益世帯数:329,688世帯	58	【内訳】 建設費 57億円 維持管理費 1.6億円	3.9	(水辺整備) ・誰もが富士川にアクセスしやすく、また安全に利用しやすい良好な 水辺空間を形成することにより、富士川の特有魅力と緑豊かな河川環 境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなる。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・富士川は、その沿川一帯にとってなくてはなら ない貴重な水辺空間であり、散策やスポーツ利 用等、多様な水辺空間を楽しめる空間でもある。 今後の富士川において、誰もが安心して水辺や 自然とふれあうことのできる施設整備の必要性 はますます高まっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みにつ いて ・3地区(笛吹三川合流地区、増穂地区、雁・木 島地区)において親水護岸や坂路整備等を実施 している。 ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、 特に大きな支障はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等 の変化に留意しつつ、地域との十分に連携なが ら実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・地元自治体や市民との協働による維持管理な ど、地域と連携しながら一層のコスト縮減に努め る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階か ら、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画 が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保全 局河川環境課 (課長 光成 政和)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
阿賀野川総合水系 環境整備事業 北陸地方整備局	その他	34	323	【内訳】 (佐野目地区水辺整備):54億円 (横越地区水辺整備):58億円 (阿賀川自然再生):130億円 (阿賀野川自然再生):81億円 【主な根拠】 (佐野目地区水辺整備) 支払意思額:323円/世帯/月 受益世帯数:62,745世帯 (横越地区水辺整備) 支払意思額:323円/世帯/月 受益世帯数:56,659世帯 (阿賀川自然再生) 支払意思額:470円/世帯/月 受益世帯数:79,455世帯 (阿賀野川自然再生) 支払意思額:316円/世帯/月 受益世帯数:91,121世帯	103	【内訳】 (佐野目地区水辺整備) 建設費 29.8億円 維持管理費 0.18億円 (横越地区水辺整備) 建設費 25.4億円 維持管理費 1.9億円 (阿賀川自然再生) 建設費 10.5億円 維持管理費 0.76億円 (阿賀野川自然再生) 建設費 34.5億円 維持管理費 0.33億円	3.1	(佐野目地区水辺整備) ・第1期事業で一体的に整備された「道の駅あいづ」は、県内1位の集客数を誇る道の駅となっている。また、地域のさまざまなイベントが開催され賑わいをもたらしている。 (横越地区水辺整備) ・各拠点の整備により、水辺での環境学習など、阿賀野川の自然とふれあい、親しむ場として利用されている。また、親水護岸や公園整備により、乗船体験など水辺に親しめるイベントや日常における憩いの場が創出された。 ・事業前に比べて年間利用者数が増加しており、今後も利用が期待される。 (阿賀川自然再生) ・樹木伐採及び掘削により、洪水時の流水による冠水・攪乱を期待し、洪水流により礫河原が再生され、みお筋の固定化も解消された。 ・礫河原に依存する様々な生物が安定して生育・生息していることが確認されている。 (阿賀野川自然再生) ・ワンドの整備では、平成28年度までに5箇所のワンドの整備を完了した。整備後にはウケクチウグイスをはじめとする多様な魚種や幼稚魚、水辺の湿生植物が確認された。 ・早出川の多様な流れの再生では平成28年度に6基の水制工を設置した結果、瀬や緩流部が形成され、カジカやドジョウを確認、沈水植物のバイカモが増加するなど、多様な流れの河川環境が再生された。 ・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・阿賀川では、河川協力団体が中心となって地域住民自ら住宅地近隣の堤防除草作業を担っている。また、除草に合わせて、堤防点検を行い、堤防の変状等を発見した際に通報してもらう取り組みを行っている。 ・阿賀野川では、地域住民や市民団体の協力のもと、魚類の保全や環境保全活動、自然観察会などの活動が積極的に行われている。 ・地域住民・市民団体等の河川美化、河川環境の保全・再生や河川管理への関心が高く、水辺整備事業・自然再生事業への期待は大きい。 ・整備箇所及び受益範囲内の主要な自治体の人口はほぼ横ばい、世帯数については緩やかな増加傾向にあるが、事業実施に伴う大きな社会的変化はないものと考えられる。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・佐野目地区水辺整備事業では、第2期事業により利便性向上と多様なニーズへの対応が期待される。 ・阿賀川自然再生事業では、これまでの取り組みにより礫河原が再生される等、良好な河川環境が形成されていると有識者から評価を頂いている。 ・阿賀野川自然再生事業においても、有識者による「阿賀野川自然再生モニタリング検討会」を設立し、具体的な検討を始めているところであり、関係者から事業促進に対する積極的な意見を頂いている。 ・今後も事業を継続する箇所は、事業進捗に伴う支障となる課題等がなく、着実な進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・現場の発生土や現地採取の礫を使用した他、新技術などを活用し、施工段階においてコスト縮減を図った。 ・これまで、河道内樹木の繁茂による流下能力阻害を防止するため定期的な伐採を必要としたが、本事業によって洪水時に河道内で冠水・攪乱の範囲を広げることにより再植林化の抑制が可能となり、樹木伐採・処分費の縮減が期待できる。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 光成 政和)	
豊川総合水系環境 整備事業 中部地方整備局	その他	26	112	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:112億円 【主な根拠】 (自然再生) (豊川下流部・河口部) 支払意思額:241円/世帯/月 受益世帯数:143,026世帯	33	【内訳】 (自然再生) 建設費 30億円 維持管理費 3.2億円	3.4	(自然再生) (豊川下流部・河口部) ・ヨシ原再生の取り組み後は、ヨシを利用する鳥類のオオヨシキリが増加している。 ・再生した干潟でアサリやハマグリなど、干潟を利用する底生生物の種類が増加している。 ・ヨシ原や干潟の再生により、多様性のある水際の景観が形成され、川の自然とのふれあいに利用されている。 ・子どもたちの環境学習や自然観察の場、地域主体の自然観察会(野鳥、魚類、植物など)などが開かれている。 ・自然再生分野の整備内容の変更により事業計画を変更したことから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・豊川下流部の人口は平成17年まで増加し、その後は横ばい傾向にあるが、世帯数は年々増加傾向にある。 ・近年の「川と海のクリーン大作戦」への参加者は1,000人前後にあり、河川環境に対する住民の意識は高い。 ・豊川下流部にある河川敷公園や環境護岸は、年間約3〜4万人に利用されている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・進捗率は平成30年度末までにおいて、見直した事業費ベースで約56%であり、今後、近傍の豊川河道内から調達する土砂を活用しつつ、未実施箇所での整備を行なっていく。 ・地域と連携した取り組みにより、関係者と合意形成を図りながら進めていく。 ・豊川自然再生事業は、「豊川流域圏自然再生検討会」で学識経験者からの意見を踏まえて進めるとともに、「伊勢湾再生行動計画(第二期)」においても水質改善の施策事業の一つとして、河口部の干潟、ヨシ原の保全・再生・創出が位置付けられており、地域と一体となって取り組んでいる。 ・地域と一体となった環境保全活動(とよがわ流域圏こども会議等)や環境学習(干潟観察会等)に取り組んでいる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・事業実施にあたって、ヨシ原再生のための材料や干潟再生の養浜材料は、近傍の豊川河道内から調達するなど等により、コスト縮減を図っている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 光成 政和)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
斐伊川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	その他	172	260	【内訳】 水環境改善効果による便益:251億円 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:9億円 【主な根拠】 (水環境整備事業) 支払意思額:312円/世帯/月 受益世帯数:222,328世帯 (利用推進事業) 支払意思額:252円/世帯/月 受益世帯数:14,990世帯	228	【内訳】 建設費 227億円 維持管理費 1億円	1.1	【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・浅場整備により、土砂の流出を防止する突堤・消波工設置、土砂を投入により浅場を造成し、消波工や浅場により、波を減衰させることで、湖岸域の透明度の向上を図るとともに、自然浄化機能の向上を図る。 ・土砂を湖底に投入する覆砂により、栄養塩(窒素・りん)の溶出抑制と泥の巻き上げ抑制による透明度の向上を図る。 【水辺整備】 《夕日ヶ丘箇所水辺整備》 ・護岸や河川管理用通路の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなり、公園等と一体となった水辺の利用ができるようになる。 ・また、河川管理用通路の整備により、効率的な河川管理が図られる。 ・水環境分野の整備方法の見直しにより事業計画を変更したことから再評価を実施。 ①事業を通る社会経済情勢等の変化 ・事業箇所周辺(松江市、出雲市、米子市、境港市など)の人口・世帯数は大きな変化がみられていない ・中海、宍道湖の水環境事業の浅場整備では、投入した土砂が流出するなどの課題があり、構造の見直しを行っている。また、整備効果の確認についても、学識者の助言を踏まえ、追加調査を行っており、事業費の追加、事業期間の延伸が必要となった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 【水環境】 ・水環境整備事業は、中海・宍道湖水環境整備事業を実施している。 ・地域住民の水環境改善に対する要望は強く、流域対策と連携し湖内対策を推進することが第6期湖沼水質保全計画にも位置づけられている。 ・浅場整備・覆砂の施工後、現地の状況や効果についてモニタリングしながら実施しており、検討会において学識者からの助言も踏まえて構造等の再検討を行っている。その検討に時間を要したため工期の延伸が必要となった。 ・地域住民、地域の学識者との情報共有、情報交換を行い、地域の理解と協働のもとコンの刈取りやコマモ塘再生など水環境改善対策の実施をしており、今後事業を進捗する上で支障はない。 【水辺整備】 ・水辺整備事業は、境港市から申請された「夕日ヶ丘地区中海かわまちづくり計画(平成28年3月登録)」により、夕日ヶ丘箇所水辺整備を実施している。 ・夕日ヶ丘の水辺整備については、護岸、河川管理用通路の整備が完了しており、今後利用状況等のモニタリングを行う予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【水環境】 ・中海・宍道湖水環境整備事業は、斐伊川の維持掘削で発生する土砂等の建設発生土を浅場整備・覆砂材料として利用し、コスト縮減を図っている。 【水辺整備】 ・水辺整備にあたっては、除草作業や清掃など地域住民との協力体制を確立することによりコストの縮減を図る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・国土保 全局河川環境課 (課長 光成政和)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
吉井川総合水系環 境整備事業 中国地方整備局	その他	6.8	34	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便 益:30.9億円 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の 効果による便益:3.6億円 【主な根拠】 (自然再生事業) 支払意思額:260円/世帯/月 受益世帯数:32,891世帯 (利用推進事業) 支払意思額:306円/世帯/月 受益世帯数:5,609世帯	8.7	【内訳】 建設費 8.4億円 維持管理費 0.3億円	3.9	【自然再生】 《瀬戸箇所自然再生》 ・アユモドキの生息・繁殖環境の改善を行うことにより、絶滅の回避、 種の保全を図る。 【水辺整備】 《田原箇所水辺整備》 ・親水護岸、河川管理用通路、高水敷整正、緩傾斜法面の整備を行 うことにより、効率的な河川巡視などの河川管理の実施や、安全に 水辺利用ができるようになる。	継続	水管理・国土保 全局河川環境課 (課長 光成政和)	
遠賀川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	その他	46	664	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益:322億円 水辺整備の効果による便益:343億円 【主な根拠】 (自然再生) ・遠賀川河口堰魚道改良 支払意思額:372円/世帯/月 受益世帯数:79,435世帯 ・中島自然再生 支払意思額:428円/世帯/月 受益世帯数:167,678世帯 ・遠賀川水系エコロ/カルネットワーク再生 支払意思額:525円/世帯/月 受益世帯数:10,621世帯 (水辺整備) ・戸屋地区 支払意思額:283円/世帯/月 受益世帯数:53,675世帯 ・香月地区 支払意思額:283円/世帯/月 受益世帯数:153,754世帯 ・赤池地区 支払意思額:283円/世帯/月 受益世帯数:44,769世帯 ・後藤寺地区 支払意思額:283円/世帯/月 受益世帯数:36,119世帯 ・大任地区 支払意思額:283円/世帯/月 受益世帯数:16,623世帯 ・田川地区 支払意思額:318円/世帯/月 受益世帯数:22,515世帯	75	【内訳】 (自然再生) 建設費 32億円 維持管理費 2.9億円 (水辺整備) 建設費 28億円 維持管理費 13億円	8.8	(自然再生) ・自然再生事業により、魚道の改良、樋門樋管の落差解消を実施し た結果、多様な魚類の遡上、生息場、横断性の確保が図られてい 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。 (水辺整備) ・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。	継続	水管理・国土保 全局河川環境課 (課長 光成 政和)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
球磨川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	その他	29	78	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便 益:47億円 水辺整備の効果による便益:30億円 【主な根拠】 (自然再生) ・球磨川下流地区 支払意思額:375円/世帯/月 受益世帯数:54,139世帯 (水辺整備) ・淋地区 支払意思額:380円/世帯/月 受益世帯数:3,844世帯 ・坂本地区 支払意思額:416円/世帯/月 受益世帯数:26,592世帯	29	【内訳】 (自然再生) 建設費 24億円 維持管理費 0.2億円 (水辺整備) 建設費 4.1億円 維持管理費 0.34億円	2.7	(自然再生) ・自然再生事業により、魚類の生息・産卵環境に配慮した瀬の再生 を実施した結果、アユ等の魚類の良好な生息環境が形成されつつある。 (水辺整備) ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、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。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したこと から再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・球磨川に隣接する道の駅坂本周辺では、年間を通じて多くの地 域住民や、観光客で賑わっており、昔この地域で行われた鮎やな の復活として、平成29年度より継続して「食処さかもと鮎やな」を オープンしている。また上流の荒瀬ダムボートハウス周辺では、 平成29年9月にカヌーやアユ料理の提供等の社会実験が実施さ れた。しかし、道の駅坂本周辺では堤防から水際のアクセス路 が限定的で、カヌーの乗降できる場所がなく親水利用ができない 状況である他、地域交流のイベント等ができる場が求められてい る。また荒瀬ダムボートハウス周辺では荒瀬ダム撤去に伴い水位 降下による水際のアクセスが困難な状況であり、水際の管理に 支障をきたしている。 ・水辺整備(坂本地区)の追加に伴い、総事業費が26億円から29 億円に変更となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・自然再生は球磨川下流地区で整備を実施しており、維持管理面 での地域ボランティアの協力を得る等、順調な事業進捗が見込まれ る。 ・水辺整備は淋地区で整備を実施しており、平成23年度までに完 了している。坂本地区では、引き続き「球磨川坂本地区かわまち づくり実行委員会」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。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト 縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 ・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 係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認してい る。	継続	水管理・国土保 全局河川環境課 (課長 光成 政和)

【ダム事業】

○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 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
幾春別川総合開発事業 北海道開発局	その他	1,150	1,771	【内訳】 被害防止便益：1,313億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：421億円 残存価値：37億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：112戸 年平均浸水軽減面積：100ha 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新桂沢ダムと 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	1,516	【内訳】 建設費 1,438億円 維持管理費 78億円	1.2	・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約2,960人、機能低下する防災拠点は4施設、機能低下による影響人口は、約9,100人と想定されるが、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約50人に軽減され、防災拠点の機能低下及び影響人口は解消される。 ・本体工事の着手にかかる予算を要求しようとする事業、事業内容を変更する事業は、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性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫のおそれがある区域を含む市町村の総人口は、近年はほぼ横ばいであり、総世帯数はやや増加しているものの、大きな変化はない。 ・水田及び畑の面積は、近年はほぼ横ばいで大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成31年3月末までに、事業費約751億円を投資見込み。進捗率は約65%（事業費ベース） ・引き続き、新桂沢ダムの本体工事等の進捗を図るとともに、今後、三笠ぼんべつダムの本体工事に着手し、2023年度(平成35年度)事業完了に向けて事業を進める。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・学識経験者等の委員で構成する「札幌開発建設部ダム事業費等監理委員会」を設置し、コスト縮減等について意見を頂いている。 ・新桂沢ダムにおいては、付替橋梁下部工周辺の護岸工、護床工の見直しや、桂沢ダムで用いているサイレン、地震計、照明設備など既存設備の流用等による管理設備の見直しなどにより、コストを縮減している。 ・三笠ぼんべつダムにおいては、管理棟の機能の一部を新桂沢ダム管理棟と統合することにより、施設規模や設備計画の見直しを行うとともに、流木捕捉設備の設置計画の見直しなどにより、コストを縮減している。 ・今後も引き続き、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。 ・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る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき「洪水調節」、「新規利水（水道用水、工業用水）」、「流水の正常な機能の維持」を目的別にダム案（幾春別川総合開発事業）と幾春別川総合開発事業以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、総合的な評価としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面から、ダム案（幾春別川総合開発事業）が優位と評価している。 ・事業再評価において、ダム検証において実施したダム案と代替案の比較について確認を実施し、現時点においてもコスト面での優位性に変化はなく、ダム案が優位であるとの総合的な評価の結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 井上 智夫）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
沙流川総合開発事業 (平取ダム) 北海道開発局	その他	670	1,255	【内訳】 被害防止便益：866億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：364億円 残存価値：25億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：50戸 年平均浸水軽減面積：51ha 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平取ダムと 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	932	【内訳】 建設費 885億円 維持管理費 47億円	1.3	・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約1,410人、電力停止による影響人口は約2,150人と想定されるが、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約780人に軽減され、電力停止による影響人口は約1,150人に軽減される。	・事業内容を変更する事業は、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性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫のおそれがある区域を含む町の総人口は、近年は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。 ・水田及び畑の面積は、近年はほぼ横ばいで大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成31年3月末までに、事業費約505億円を投資見込み。 進捗率は約75%（事業費ベース） ・引き続き、本体工事等の進捗を図り、2021年度(平成33年度)事業完了に向けて事業を進める。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・学識経験者等の委員で構成する「平取ダム工程コスト検討委員会」を設置し、コスト縮減策等について意見を頂いている。 ・近年の防災無線施設で導入されている長距離伝達スピーカを放流警報施設に取り入れることにより、従来方式より配置箇所を減ずることが可能となり、設置費用や用地取得費用を縮減する管理設備の見直しを行うとともに、堤体部の基礎掘削線の見直し、放流設備のライニング材の見直しなどにより、コストを縮減した。 ・今後も引き続き、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。 ・平成22年度から平成24年度に実施した沙流川総合開発事業平取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「洪水調節」、「新規利水（水道用水）」、「流水の正常な機能の維持」を目的別にダム案（平取ダム）と平取ダム以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、総合的な評価としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面から、ダム案（平取ダム）が優位と評価している。 ・事業再評価において、ダム検証において実施したダム案と代替案の比較について確認を実施し、現時点においてもコスト面での優位性に変化はなく、ダム案が優位であるとの総合的な評価の結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 井上 智夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	その他	1,100	1,333	【内訳】 被害防止便益：524億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：795億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：97戸 年平均浸水軽減面積：78ha 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鳥海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	963	【内訳】 建設費 893億円 維持管理費 70億円	1.4	・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水面積は約1,952ha、浸水区域内の避難行動要支援者数は約3,176人、想定死者数(避難率40%)は約23人と想定されるが、事業実施により浸水面積は約1,372ha、浸水区域内の避難行動要支援者数は約667人、想定死者数(避難率40%)は約9人に軽減される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・由利本荘市の人口は、近年減少傾向となっているが、世帯数は、ほぼ同水準で推移している。 ・産業別の就業者数の構成は、全体に対して第二次産業及び第三次産業の割合が占めており、近年は、同水準で推移している。 ・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おり、平成28年9月にはTDK本荘工場（第2工場）が操業を開始している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成31年3月末までに、事業費約141億円を投資見込み。 進捗率は約12.8%（事業費ベース） ・ダム本体工事の着手に向けて、測量、水理水文調査、地質調査、環境調査、ダム本体の設計、付替道路の設計、用地調査等を継続実施している。 ・今後は、基本計画を告示し、用地補償基準の妥結、用地買収、工事に着手する予定であり、事業の順調な進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・地質調査や各種設計等の進捗を考慮した結果、堤体設計の合理化等からコスト縮減が可能となった。 ・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」と評価している。 ・事業再評価において、ダム検証において実施した鳥海ダム案と代替案について、物価上昇等による建設費の見直しを行った上で、今回の鳥海ダム事業内容の変更に伴う、建設費の見直しを考慮したとしても、「鳥海ダム案」が優位との評価は変わらないことを確認している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 井上 智夫）	
設案ダム建設事業 中部地方整備局	その他	2,400	4,182	【内訳】 被害防止便益:2,335億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:1,799億円 残存価値:47億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:327戸 年平均浸水軽減面積:110ha 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設案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	2,000	【内訳】 建設費 1,914億円 維持管理費 86億円	2.1	・河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、想定死者数（避難率40%）は約22人、最大孤立者数は約8,800人、機能低下する社会福祉施設は22施設、途絶する主要道路は国道1号等13路線、水害廃棄物の発生量は約1.7万tと想定されるが、事業実施により想定死者数（避難率40%）は約2人、最大孤立者数は約1,000人に低減され、社会福祉施設の機能低下は解消され、国道1号等の交通途絶被害は7路線に低減され、水害廃棄物の発生量は約0.2万tに低減される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流域の人口（3市1町）は、約59万人であり近年横ばいとなっているが、世帯数は増加傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成27年12月には生活再建者の全124世帯と家屋移転の契約が完了している。 ・平成30年3月末までに、事業費約683億円を投資。進捗率は約28%（事業費ベース） ・転流工工事、工事用道路工事、付替道路工事等に順次着手しており、今後は速やかに本体工事に着手し、平成38年度の事業完了を目指す。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・橋梁の伸縮装置について、従来の鋼製ジョイントから、初期コスト・ランニングコストに優れた新技術のアルミ製ジョイントを採用することにより、コスト縮減を図っている。 ・今後も引き続き、最新の合理的な設計・施工、新技術の活用等によるさらなるコスト縮減に努める。 ・設案ダムの検証に係わる検討において、洪水調節（28案立案し7案を詳細検討）、流水の正常な機能の維持（17案立案し4案を詳細検討）、新規利水（18案立案し4案を詳細検討）について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「設案ダム案」と評価している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 井上 智夫）	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
大分川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	1,036	1,872	【内訳】 被害防止便益:934億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 895億円 残存価値:43億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:215戸 年平均浸水軽減面積:27ha 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大分川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	1,382	【内訳】 建設費 1,306億円 維持管理費 76億円	1.4	・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の人口は約47,500人と想定されるが、事業実施により約41,000人に軽減される。 また、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2路線2区間が解消される。 ・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43,500人と想定されるが、事業実施により約25,500人に軽減される。 また、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4路線4区間が解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大分川は、想定氾濫区域内人口や資産について、前回の平成29年評価時から大きく変化していない。 ・大分市の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おり、今後も周辺地域を含めた広域な開発や発展が期待される。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・大分川ダム建設事業は、ダム本体盛立が平成29年5月に完了し、平成30年2月より試験湛水を実施している。 ・平成30年3月末までに、事業費約937億円を投資。 進捗率は約90%（事業費ベース） ・現在、付替市道・付替林道の道路工事（進捗率約85%）の推進を図っており、平成31年度に完了する見込み。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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事業を達成しており、引き続き更なるコスト縮減を図っていく。 ・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。 ・今回の大分川ダム基本計画の総事業費の変更においても、治水（洪水調節）、新規利水、流水の正常な機能の維持の目的別の総合評価において、「現計画案（大分川ダム案）」が最も有利とのダム検証時の評価を覆すものではない。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 井上 智夫）	
木曽川水系連絡導水路 事業 独立行政法人水資源機構	再々評価	890 ※	1,424 ※	【内訳】 流水の正常な機能の維持(異常渇水時の緊急水の補給)に関する便益:1,469億円 残存価値:45億円 【主な根拠】 流水の正常な機能の維持(異常渇水時の緊急水の補給)に関する便益: 徳山ダムの木曽川への渇水対策容量約4,000万m3と同等の貯水容量を持つ代替ダムを木曽川に建設する費用と、長良川の流水の正常な機能の維持を図るために最大4m3/sを長良川を経由して木曽川に導水する施設を建設する費用	1,130 ※	【内訳】※ 建設費 1,047億円 維持管理費 92億円 残存価値 9億円	1.3 ※	・水利用が集中している木曽川においては、平成元年以降24回の取水制限が行われている。 この地域の市民生活や社会経済活動に大きな影響を与えた平成6年渇水以降において、新たな水源施設として長良川河川環、味増川ダムが完成し、給水が開始されたが、渇水による取水制限が頻発に行われている。 ・平成6年の渇水では、この地域の水源となっている岩屋ダム、牧尾ダム、阿木川ダムが枯渇し、長時間にわたり断水する等、市民生活や社会経済活動に大きな影響を与えた。 また、木曽川の本管成戸地点で流量が毎秒0m3/sまで減少し、河川環境に深刻な影響を与えた。 ・事業の実施により、これらの渇水被害が軽減される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・木曽川水系で用水を供給する対象市町村人口の推移は、約910万人規模と横ばいである。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、環境調査等を実施中。平成30年3月末までに事業費約49億円を投資。 進捗率約6%（事業費ベース） ・引き続き、「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、ダム事業の検証に係る検討を実施。この間は、新たな段階には入らず、環境調査を引き続き実施。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・現在進めているダム事業の検証に係る検討において、改めて代替案の比較を行う。	継続 （「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」（平成22年4月1日河川局長通知）に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。 しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、平成31年度以降も、新たな段階に入らずに現段階を継続するものとし、「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」（平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知）に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。）	水管理・国土保全局 治水課 （課長 井上 智夫）	

※今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び仮定の工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「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」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

【砂防事業等】
（砂防事業（直轄））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
神通川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	607	2,371	【内訳】 被害防止便益:2.365億円 残存価値:5.4億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:3.947ha 世帯数:32,355世帯 主要交通機関:北陸自動車道、国道8号、 国道41号、北陸新幹線、JR高山本線、あいの風とやま鉄道 等	391	【内訳】 建設費 384億円 維持管理費 7.9億円	6.1	・本流域は上流部に飛騨市及び高山市の複数の集落が位置し、また温泉街が河川沿いに連続し奥飛騨温泉郷を形成している。下流部には富山県の中心部である富山市街地の他、国道8号、41号、JR北陸本線、北陸自動車道、富山空港等の主要交通機関が位置しており、豪雨時には土砂流出や土石流による土砂・洪水氾濫で甚大な被害が想定される。 ・本流域は北アルプスの厳しい気象条件に起因する高山性の崩壊地や、活火山焼岳・アカンダナ山に起因する火山性の堆積物が広く分布する荒地であり、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質、多雨・多雪の影響により、土砂生産・流出の可能性が高い地域である。 ・計画規模の洪水が発生した場合、中期的な目標着手時は想定死者数が764人(避難率40%)、災害時要配慮者数は27,489人と想定されるが、中期的な目標完了時は想定死者数は411人(避難率40%)、災害時要配慮者数は9,426人に低減されると想定される。 ・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。 ①投資効果等の事業の必要性 ・神通川水系高原川流域の上流部は、焼岳を中心に急峻な前縁多発地域であり、火山噴出物が厚く堆積した荒地となっており、土砂の流下が著しいことから、下流域及び流域内に存在する富山市、飛騨市、高山市などの保全対象への影響が懸念され地域経済への影響が想定される。そのため、今後とも流域の安全を図ることを目的に、砂防堰堤や、床固工等の砂防施設の整備が必要である。 ②事業の進捗の見込み ・平成30年度末(予定)の中期的な目標における整備状況は、整備対象土砂量において58.8%。 ・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。そのため、今後、事業を進めるにあたって大きな支障はない。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・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工法を採用している。 ・建設残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。 ・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたって事業を進めている。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 岡本敦)	
木曽川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	704	909	【内訳】 被害防止便益:909億円 残存価値:0.46億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:約17.4km2 人家:約2,700戸 主要交通機関:国道19号、JR中央本線 等	531	【内訳】 建設費 496億円 維持管理費 35億円	1.7	・本流域は、上松町、大桑村、南木曽町、中津川市の市街地が点在する木曽川左岸に位置する。また、木曽川と並行して国道19号、JR中央本線などの重要交通網が分布する。 ・本流域は急峻な地形で、季節による気温較差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から崩壊地が多数発生している。また、河床にも崩壊した土砂が厚く堆積し、河床勾配が急なため、洪水時には、木曽川本川へ多量の土砂が流出する危険性が高い。 ・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により想定死者数(避難率40%)は約180人から約150人に、最大孤立者数は約850人から約720人に低減される等の効果が想定される。 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。 ①投資効果等の事業の必要性 ・土石流や土砂氾濫等により人口・資産・重要公共施設、重要交通網が著しく集中している上松町、南木曽町、大桑村、中津川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。 ②事業の進捗の見込み ・概ね30年間に進める事業(中期計画)整備対象土砂量約342万m3に対して、整備済土砂量は約87万m3、木曽川水系の事業進捗率は約25.4%である。今後、事業を進めるにあたって大きな支障はない。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・砂防ソイルセ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。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 岡本 敦)	

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B / C
甚之助谷地区直轄 地すべり対策事業 北陸地方整備局	その他	208	1,191	【内訳】 被害防止便益:1,191億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 地すべり危険区域:54ha 氾濫面積:277ha 世帯数:98世帯 等	356	【内訳】 建設費 352億円 維持管理費 4.2億円	3.3	①投資効果等の事業の必要性 ・甚之助谷地区地すべりは日本最大級の地すべりであり、昭和9年(1934年)に地すべり性崩壊による発生した崩壊土砂が河道閉塞を形成し、決壊により下流域に甚大な被害を及ぼしている。 ・地すべりの活動は現在も継続しており、また近年は降雨量の増大による移動量の活発化も懸念されている。 ・当該地区は、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、白山国立公園特別保護地区に位置し自然豊かな地区であるとともに、地区内を通る登山道(砂防新道)は、主要な登山道として多くの登山者に利用されている。 ・当該地区の下流には、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、機能障害を及ぼす恐れがある。 以上のことから、地すべり防止施設の整備が必要。 ②事業進捗の見込み ・甚之助谷地区直轄地すべり対策事業昭和36年度(1961年度)に着手、着実に整備を進めており、確実に効果を発揮してきている。 ・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、地すべり対策事業の促進が強く要望されている。そのため、今後、事業を進めるにあたって大きな支障はない。 ③コスト縮減の可能性 ・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。 ・集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、コスト縮減を図っている。 ・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。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 岡本敦)

【海岸事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
西湘海岸直轄海岸 保全施設整備事業 関東地方整備局	長期間継 続中	181	242 (※1)	【内訳】 侵食防止便益　：145億円 西湘バイパスの交通遮断 防止便益　　：97億円 残存価値　　：0.01億円 【主な根拠】 浸食防護戸数　：330戸 侵食防護面積　：28ha	120 (※1)	【内訳】 建設費　119億円 維持管理費 1.1億円	2.0 (※1)	・事業を実施しない場合、高潮・越波・侵食によって、電力の停止による影響人口は983人と想定されるが、事業の実施により全て解消される。 ・過去に海水浴やビーチマラソン等を催していた浜辺が侵食により利用できない状態となっているが、事業を実施することで、従来の海岸利用が可能となり、地域振興、地域活性化に寄与し、地域の賑わいの復活が期待される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近年、事業を巡る社会情勢等に大きな変化は見られない。 ②事業の投資効果の変化 ・新規事業採択時から、事業費、便益に変更なし。 ③事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現地海岸の測量調査、効果的な施設整備計画や施設設計等の調査検討を実施中。 ・1基目の岩盤型潜水突堤のための工事用道路工事に着工中で、工事用道路が完成次第、岩盤型潜水突堤の整備を順次進める。 ④コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・養浜工において、酒匂川水系で発生した土砂を養浜材として利用する等、他事業との連携によりコスト縮減(事業全体で5～7億円程度)に努める。 ・道路事業で使用した消波ブロック等を再利用することで、コスト縮減に努める。 ・代替案として、突堤及びヘッドランド工法と比較したところ、費用面や環境面(海岸の利用、景観)等を総合的に勘案した結果、現案が妥当である。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長　齋藤　博之)	
下新川海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	1,031	8,624	【内訳】 侵食防護便益　：21億円 浸水防護便益　：8,596億円 残存価値　　：6.4億円 【主な根拠】 侵食防護面積　：約164ha 浸水防護面積　：約1,000ha 浸水防護戸数　：約4,000戸	2,831	【内訳】 建設費　2,829億円 維持管理費 2.2億円	3.0	・事業を実施しない場合、高潮・越波・侵食によって、想定死者数が2人(避難率40%)、機能低下する医療施設数が21施設、電力停止による影響人口が7,506人と想定されるが、事業の実施により全て解消される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定浸水地域内の人口及び世帯数は、横ばい傾向である。 ・背後地域は、黒部川の豊かな地下水を背景としたファスナー、アルミ製品などの製造工業、新鮮な魚介類や酒、加工米飯などの食品加工工業等が盛んであり、資産が集積しつつある。 ・平成26年10月に富山海が「世界で最も美しい湾クラブ」へ加盟したことで地域の魅力が高まっているほか、平成27年8月には海洋深層水を活用した企業が進出し、新たなスポットとして賑わっている。 ・平成27年3月の北陸新幹線の開業、国道8号バイパスの全線開通、沿岸部幹線道路の整備推進により、沿岸域の産業や海域に点在する史跡等の観光資源が有機的に結びつき、さらなる発展が期待できる。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・これまで、侵食が進行し危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。平成20年2月24日の高波災害以降は、越波による被害が大きくなる家屋連担地区の整備を優先的に進めているが、未だ海岸保全上対応しなければならない箇所がある。 ・海岸事業の推進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を推進していく。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・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、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長　齋藤　博之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
高知海岸直轄海岸 保全施設整備事業 四国地方整備局	その他	987	7,197	【内訳】 侵食防護便益 : 38億円 浸水防護便益(高潮): 6,440億円 浸水防護便益(津波): 712億円 残存価値 : 7億円 【主な根拠】 侵食防護面積 : 87ha 浸水防護面積(高潮): 720ha 浸水防護面積(津波): 960ha 浸水防護戸数(高潮): 2,463世帯 浸水防護戸数(津波): 1,678世帯	1,314	【内訳】 建設費 1,303億円 維持管理費 11億円	5.5	・事業を実施しない場合、高潮・越波・侵食によって発生することが想定される想定死者約345人が、事業の実施により全て解消される。 ・高知海岸は、マリンレジャーや数多くの地元行事に利用されており、砂浜の形成が今後の海洋性レクリエーション及び地元行事の受け皿となることが期待されるとともに、桂浜花海道(県道)からの美しい海岸線が観光スポットとして期待される。 ・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。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・「高知海岸保全技術検討委員会」における変更計画の審議を踏まえた海岸保全施設の整備について再評価を実施した。 ・今後も施設の整備効果や砂浜の状況等をモニタリングするとともに、「高知海岸保全フォローアップ委員会」において審議を図り、必要に応じて海岸保全施設計画の見直しを行う。 ・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70～80%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。 ・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。現在も海岸侵食が進行し、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。 ・平成26年の台風11号により、南国工区で堤防約200m、離岸堤約350m、戸原工区突堤が被災した。 ②事業の投資効果の変化 ・全体計画の見直しにより整備メニューが変更となり、事業費が縮減された。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・侵食対策、高潮・越波対策については、突堤延長が計画延長に達していない戸原工区の2基について、今後も引き続き延伸していく。 ・地震・津波対策については、対策を実施している南国工区、長浜工区について、早期の完成を目指す。 ・事業の推進を地域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。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・養浜では、河床掘削工事等の関連事業により発生する良質な掘削土を有効活用し、コスト縮減している。(今後も仁淀川、鏡川等の掘削土を活用し、コスト縮減を図っていく。) ・仁ノ工区離岸堤の設置箇所を見直し断面を縮小することで約6億円のコスト縮減を図った。 ・新たな海岸保全施設計画について、今後も施設の整備効果や砂浜の状況等をモニタリングするとともに、「高知海岸保全フォローアップ委員会」において審議を図り、必要に応じて海岸保全施設計画の見直しを行う。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 齋藤 博之)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 中部地方整備局	その他	135	821	【内訳】 浸水防護便益：821億円 【主な根拠】 浸水面積：1,034ha 浸水戸数：3,390戸	142	【内訳】 建設費：131億円 維持管理費：11億円	5.8	・地域における医療活動、企業活動および物流機能を継続・確保 ・マリンレクリエーション等の海浜利用を継続 ・地域住民の安心を確保 事業計画の変更（栗真工区の追加）に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・津松阪港海岸では、昭和28年の台風13号及び昭和34年の伊勢湾台風に伴う高潮により甚大な浸水被害が発生したことから、災害復旧事業により海岸堤防等が整備された。整備後50年が経過し、老朽化や沈下が進み機能低下したと地震に伴う液状化の発生も危惧されることから抜本的な改修が必要であり、本整備により、背後への浸水被害が解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・工区追加後も当初の予定通り平成35年度完成予定 ・地元からは安全・安心確保のため海岸堤防の早期完成を要望されている。 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減を念頭におき、適正工法の選定や現場発生材の有効利用を図る。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 加藤雅啓)	
指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	120	797	【内訳】 浸水防護便益：797億円 【主な根拠】 浸水面積：32.5ha 浸水家屋戸数：370戸 浸水事業所数：129事業所	115	【内訳】 建設費：105億円 維持管理費：10億円	6.9	・幹線道路の浸水を防ぐことで、主要道路を利用した産業活動が継続できる。 ・海岸直背後道路の陥没や亀裂を防ぎ、車両・人が安全に通行できるよう、背後道路利用者の安全性が確保される。 ・背後地にある天然砂むし温泉や多数のホテル等、観光産業の活動を継続できる。 ・高潮・高波等により発生する越波や浸水被害に対して、地域住民が感じている不安を解消できる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・侵食された砂浜の再生、侵食対策を行うことにより高波に対する防護機能の改善を図り、高潮・高波等から背後の住宅やホテル等への越波・浸水被害を軽減するために不可欠な事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年度末で30%の進捗で、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。 【コスト縮減等】 ・離岸堤(改良)、突堤(大山崎)に既設離岸堤石材を流用することにより、コストを縮減。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 加藤雅啓)	

【道路・街路事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
函館・江差自動車道(一般国道228号)茂辺地木古内道路 北海道開発局	その他	788	1,032	【内訳】 走行時間短縮便益：859億円 走行経費減少便益：139億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量 10,900台/日	947	【内訳】 事業費：897億円 維持管理費：50億円	1.1	①観光地への利便性向上 ・渡島西部や樺山南部地域と函館市を結ぶ周道観光の利便性向上が図られ、道南観光の更なる活性化が期待される。 ②主要都市間の利便性向上 ・渡島西部や樺山南部地域との交通ネットワーク強化による利便性向上及び地域間交流の活性化が期待される。 ③農畜水産品の流通利便性向上 ・農畜水産品の流通利便性が向上し、付加価値の向上、輸送の効率化等により、農畜水産業の活性化が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避し、緊急時の迅速な避難及び救急搬送並びに救援物資輸送のルート確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、江差町に至る延長約70kmの自動車専用道路である。 ・このうち茂辺地木古内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長16.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率：83%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・増収文化財調査費の変更及び土質の変更に伴う見直し。引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
旭川十勝道路(一般国道237号)富良野北道路 北海道開発局	その他	176	222	【内訳】 走行時間短縮便益：174億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 5,900台/日	194	【内訳】 事業費：171億円 維持管理費：23億円	1.1	①主要な観光地への利便性向上 ・上川地域と十勝地域を結ぶ周道観光の利便性向上が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・並行報道区間の通過交通の一部が当該道路に転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ④農産品の流通利便性向上 ・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災時の迅速な避難や救援物資等の輸送に寄与することが期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 ・このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性を向上させることを目的とした延長5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：45%（うち用地進捗率83%） ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト削減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)						
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
函館新外環状道路(一般国道278号)空港道路 北海道開発局	その他	709	1,153	773	【内訳】 事業費：736億円 維持管理費：37億円	1.5	①観光地への利便性向上 ・円滑で定時性及び快適性の高いルート確保並びに広域周道観光の利便性向上が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・市内に流入する交通の分散と道道函館上磯線等からの交通転換が見込まれることから市街地の混雑が緩和し、救急搬送時間が短縮されるなど、速達性及び定時性向上が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・生活道路に流入する交通の分散と転換が見込まれ、交通事故の低減など、沿線住民の安全性向上が期待される。 ④工業団地の利便性向上 ・商品の仕入れや製品の出荷における利便性向上が見込まれるとともに、生産性向上が期待される。 ⑤農水産品の流通利便性向上 ・函館空港への速達性、定時性及び安定性の高いルートが確保され、農水産品の品質低下防止及び流通利便性向上が期待される。 ⑥拠点開発プロジェクトとの連携 ・新幹線駅、函館空港などの主要交通拠点及び道内各地からのアクセス性が向上し、施設利用の利便性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 ・空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等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10.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：69%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・トンネル工の見直しや要領改訂に伴う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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
道央圏連絡道路(一般国道337号)長沼南繞道路 北海道開発局	その他	240	602	261	【内訳】 事業費：203億円 維持管理費：59億円	2.3	①物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待される。 ②農産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、拠点空港への流通利便性向上が期待される。 ③拠点空港新千歳空港へのアクセス利便性向上 ・円滑で定時性の高いルートが確保され、新千歳空港からの利便性向上が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・道行国道を通過する交通の転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤異常気象時及び冬期間における走行環境の安全性向上 ・冬期視程障害の緩和や冠水予想区間の回避により、走行環境の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。 ・このうち、長沼南繞道路は、中樹林道路及び泉郷道路と接続し、北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と連携して、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等を支援することを目的とした延長14.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：18%（うち用地進捗率45%） ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト削減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)						
				便益の内訳及び主な機関	費用の内訳					
一般国道5号 倶知安余市道路(倶知安～共和) 北海道開発局	長期間 継続中	420				1.2 (1.2) (※1)	①国際的観光リゾートのさらなる発展 ・新千歳空港や札幌からの到達性が向上し、国際的観光リゾートの更なる発展に寄与する。 ②物流効率化の支援 ・道内の一大消費地である札幌市や小樽港・新千歳空港を通じ全国へより効率的な出荷をすることが可能となり、後志地域の生産空間の維持・発展を支援する。 ③救急搬送の安定性向上 ・後志地域から小樽市及び札幌市への到達性及び安全性の高い搬送ルート確保が期待される。 ④災害時の緊急搬送ルートの強化 ・緊急時における迅速な救援及び避難活動への寄与が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・倶知安余市道路は、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの到達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等を目的とした延長39.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：1%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
			1,711	【内訳】 走行時間短縮便益：1,493億円 走行経費減少便益：175億円 交通事故減少便益：42億円	1,423	【内訳】 事業費：1,278億円 維持管理費：145億円				
一般国道5号 倶知安余市道路(共和～余市) 北海道開発局	長期間 継続中	1,080	【主な根拠】 計画交通量 6,600～12,500台/日			1.2 (1.5) (※1)	①国際的観光リゾートのさらなる発展 ・新千歳空港や札幌からの到達性が向上し、国際的観光リゾートの更なる発展に寄与する。 ②物流効率化の支援 ・道内の一大消費地である札幌市や小樽港・新千歳空港を通じ全国へより効率的な出荷をすることが可能となり、後志地域の生産空間の維持・発展を支援する。 ③救急搬送の安定性向上 ・後志地域から小樽市及び札幌市への到達性及び安全性の高い搬送ルート確保が期待される。 ④災害時の緊急搬送ルートの強化 ・緊急時における迅速な救援及び避難活動への寄与が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・倶知安余市道路は、新千歳空港から主要観光地であるニセコエリアへの到達性の向上、大規模災害時の代替ルートの確保、高次医療施設への搬送時間の短縮、国際コンテナ通行支障区間の解消による物流の効率化等を目的とした延長39.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：8%（うち用地進捗率11%） 【コスト削減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				費用換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道230号 定山溪拡幅 北海道開発局	その他	144	154	【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行経費減少便益：7.2億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 10,200～12,800台/日	139	【内訳】 事業費：130億円 維持管理費：9.4億円	1.1	①交通混雑の緩和 ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②主要な観光地への利便性向上 ・交通混雑の緩和、定時性の確保等により観光利便性の向上が期待される。 ③地域プロジェクトと一体となった地域活性化 ・地域プロジェクト「定山溪観光魅力アップ構想（札幌市）」と一体となって事業を進めることにより、地域活性化が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・交通混雑の緩和により、速達性及び確実性の高い搬送ルートの確保が期待される。 ⑤道路交通の安全性向上 ・4車線拡幅済み区間では交通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。		道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	その他	363	632	【内訳】 走行時間短縮便益：604億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 82,700台/日	467	【内訳】 事業費：442億円 維持管理費：24億円	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の平均旅行速度が向上（現況：45km/h→整備後：60km/h） ②安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が高い箱根交差点における交通事故の減少が期待。 ③物流効率化の支援 ・仙台都市圏の産業拠点として、仙台バイパスの機能強化による産業活動を支援。		道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)							
				便益の内訳及び主な規模	費用の内訳						
日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 ニツ井今泉道路) 東北地方整備局	その他	235					1.9 (0.9) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・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※)。 ②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況93分→整備後73分※) ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築(現況91分→整備後70分※) ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地(世界遺産「白神山地」)へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(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)。 ・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。 ※他の事業中区間の効果も含む	【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として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。 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：30%(うち用地進捗率84%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・スリップフォーム工法の採用、トンネル内舗装構造の見直しによりコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
			1038		553	【内訳】 事業費：512億円 維持管理費：41億円					
				【主な根拠】 計画交通量 11,900台/日							
日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 鹿角大館道路(Ⅱ期)) 東北地方整備局	再々評価	270					1.9 (2.5) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・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※)。 ②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる(現況93分→整備後73分※)。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築(現況91分→整備後70分※)。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・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41分→整備後37分※)。 ⑤災害への備え ・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)。 ・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。 ※他の事業中区間の効果も含む	【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として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。 ・鹿角大館道路(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、迅速かつ安定的な救急搬送を支援し、地域住民の安全・安心確保を目的とした北秋田市臨神から北秋田市茶を結ぶ延長5.6kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：90%(うち用地進捗率100%)	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析		B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な規模	費用の内訳					
一般国道115号 東北中央自動車道(相馬～福島) 相馬～相馬西 東北地方整備局	再々評価	385			1.02 (0.9) (※1)	①物流効率化の支援 ・国道(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 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況69分一整備後39分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・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65分一整備後59分)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、相馬市山手から同市山手に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率86%(うち用地進捗率100%) ・平成31年度：全線2車線開通予定 ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・新技術(連続鉄筋コンクリート舗装)の導入(塩山トンネル・円測トンネル)	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
		2,103	【内訳】 走行時間短縮便益：1,809億円 走行経費減少便益：241億円 交通事故減少便益：53億円 【主な規模】 計画交通量 9,400台/日	2,057 【内訳】 事業費：1,909億円 維持管理費：148億円					
一般国道115号 東北中央自動車道(相馬～福島) 雲山～福島 東北地方整備局	再々評価	730			1.02 (1.1) (※1)	①物流効率化の支援 ・国道(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 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況69分一整備後39分) ③個性ある地域の形成 ・ふくしま観光圏を形成する都市間アクセスの向上(現況69分一整備後39分)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 雲山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市雲山町下小田から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率44%(うち用地進捗率99%) ・平成32年度：福島北IC～国道4号IC 福島県原級IC～雲山IC間 開通予定	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B/C					
				費用の内訳							
中部横断自動車道 (富沢～穴鰯) 関東地方整備局	再々評価	2,794	7,915	【内訳】 走行時間短縮便益: 6,749億円 走行経費減少便益: 989億円 交通事故減少便益: 176億円 【主な根拠】 計画交通量 12,300～15,600台/日	5,787	【内訳】 事業費: 5,527億円 維持管理費: 260億円	1.4 (0.8) (※1)	①広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画(全国計画)」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多重性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、広域的な災害時の代替路や救急・救援ルートとして機能。 ②物流の効率化 ・山梨県から東京港・横浜港への輸送ルートは、高速道路が整備されており、ドライバーに負担が少ない輸送が可能。 ・一方、清水港と直結する国道52号は、特殊車両が走行する際に、徐行に加入前後誘導車の配置が必要な通行支障箇所が存在するなど、走行性や速達性に課題があり、ドライバーへの負担が増大。 ・中部横断自動車道の整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、物流効率化を促し、さらに労働環境改善などにも寄与。 ③農産品の海外輸出支援 ・現在、清水港では農水産物の輸出促進に向け、2024年に2016年の約2倍にあたる200億円の輸出を目標とし、リーファーコンテナ電源供給設備等、港湾施設を整備中。 ・山梨の主要農産品であるモモ、ブドウ等の海外(台湾・香港)への青果物輸出は、山梨県知事のトップセールスをはじめとした海外への山梨ブランドのアピールを積極的に取り組み、増加傾向。 ・中部横断自動車道の整備、清水港の取り組みの相乗効果によって山梨県産の果実の高付加価値化に期待。 ④救急医療活動の支援 ・中部横断自動車道の整備により、身延町役場から山梨県立中央病院への所要時間が約17分短縮するなど、周辺地域から第3次医療施設までの所要時間が短縮され、1時間以内に搬送可能な圏域が拡大することで、救命率の向上が見込まれる。 ⑤災害時における代替道路の確保 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が2箇所存在しており、過去には大雨により度々通行止めが発生。災害時に通行止めとなった場合は集落が孤立することから、信頼性の高い代替道路の確保が必要。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。 ⑥インバウンド観光の獲得 ・清水港は平成29年に国際旅客船拠点形成港湾に指定され、寄港する国際クルーズ船は平成24年から42倍に増加。 ・中部横断自動車道沿線にはアジア圏の訪日旅行者に人気のある観光資源が集中。 ・中部横断自動車道の整備により、新たな観光ルートが形成されることで、山梨県への国際クルーズ船の訪日外国人観光客の獲得に期待。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。 ・富沢～穴鰯間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救命活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡御所町から西八代都市川三郷町までの延長28.3kmの2車線の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度(整備計画年度): 平成17年度 ・事業進捗率80%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・第2種要対策土の処分について、県、市との調整により、近隣の用地を確保することで、中間処理施設から討じ込め盛土に見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道4号 東埼玉道路(延伸) 関東地方整備局	その他	174	628	【内訳】 走行時間短縮便益: 564億円 走行経費減少便益: 44億円 交通事故減少便益: 20億円 【主な根拠】 計画交通量 11,200～17,100台/日	178	【内訳】 事業費: 158億円 維持管理費: 21億円	3.5	①交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新書町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路の整備により、国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和、交通事故の減少が期待。 ②周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ③地域産業の振興を支援 ・東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化(都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化)や、観光農園の振興策を推進中。 ・東埼玉道路の整備は、観光農園の振興を支援するとともに、来訪客数の増加に寄与。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。 ・東埼玉道路は、埼玉県八潮市八郷から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。 ・東埼玉道路(延伸)は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成20年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率85%) ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・東埼玉道路は、土工が中心の現場のため、ICIT土工を全面導入し作業の省力化等を図っている。今後は、土工の他、舗装工にもICITを全面活用し、生産性の向上による労務費などのコスト削減を図っていく予定。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の観点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B/C					
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局	その他	121	157	【内訳】 走行時間短縮便益：154億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 24,700～38,000台/日	120	【内訳】 事業費：114億円 維持管理費：6.3億円	1.3	①交通混雑の緩和 ・常磐道・日立南太田ICに近接する日立南太田IC東交差点、大和田町交差点や信号交差点が連続する大みか町6丁目交差点において、交通渋滞が発生。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約9割を占める。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域連携および地域産業の発展 ・日立市と隣接市町村間の所要時間を短縮させるなど、地域連携の強化に寄与する。 ・重点港湾に選定された茨城港の日立港区は、常磐自動車道の日立南太田ICからも近く、完成自動車取扱拠点港として重要な役割を果たしている。 ・茨城港日立港区・周辺工場～常磐道日立南太田IC間のアクセス性を向上させるなど地域産業の発展に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号は、東京都中央区日本橋を起点とし、宮城県仙台市に至る路線で関東地方と東北地方を結ぶ主要幹線道路である。 ・大和田拡幅整備は、日立市南部における交通渋滞の緩和するとともに、安全性の確保、周辺路線との連携および茨城港日立港区と常磐道日立南太田IC間のアクセス性の向上による地域産業の発展を目的に進めている延長3.3kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率51%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策について、最新の地質調査結果を考慮し、橋梁形式及び地盤改良範囲等を見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 栗川 直正)
一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局	再々評価	294	553	【内訳】 走行時間短縮便益：375億円 走行経費減少便益：168億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 37,000～47,200台/日	429	【内訳】 事業費：423億円 維持管理費：6.1億円	1.3	①渋滞の緩和 ・当該事業区間は、主要渋滞箇所である南蒲田交差点を中心に速度低下が発生していたが、平成24年12月の地下立体開通により、南蒲田交差点周辺の交通渋滞が緩和。 ②安全性の向上 ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による隙切の隙却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率98%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・排水構造物について、従来のグレーチング集水構造から、スリット構造に見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 栗川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C				
一般国道18号 坂城更地バイパス (坂城町区間) 関東地方整備局	再々評価	110	393	【内訳】 走行時間短縮便益：336億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：6.8億円	237	【内訳】 事業費：216億円 維持管理費：21億円	1.7 (2.0) (※1)	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
				【主な根拠】 計画交通量 12,700～19,300台/日					
一般国道18号 坂城更地バイパス (延伸) 関東地方整備局	その他	126					1.7 (1.2) (※1)	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道20号 新山梨環状道路 (広瀬～桜井) 関東地方整備局	一定期間 未着工	226	287	180	1.6			継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)							
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
一般国道51号 潮来バイパス 関東地方整備局	その他	31	58	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：8.4億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量 18,900台/日	43	【内訳】 事業費：38億円 維持管理費：4.9億円	1.4	①交通混雑の緩和 ・信号交差点が連続する延長交差点周辺で交通渋滞が発生。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・事故類型では車間短縮の追突事故が多く、全体の約7割を占める。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域産業の支援 ・重点港湾鹿島港周辺の鹿島臨海工業地帯には複数の工業団地が立地しており、神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は6位と上位。 ・東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域産業の重要な幹線道路。 ・潮来バイパスは、鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセス向上など、地域産業に関連する物流効率の向上を支援。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を結ぶ延長127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連結する社会経済活動を支える重要な路線である。 ・潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を図る一般国道51号バイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率91%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・分断される市道の機能確保について、横断箇所を集約し、横断ボックス3箇所から、跨道橋1箇所に見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道158号 奈川渡改良 関東地方整備局	その他	146	137	【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：1.6億円 【主な根拠】 計画交通量 7,500台/日	136	【内訳】 事業費：130億円 維持管理費：6.5億円	1.01	①防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消 ・国道158号現道は、線形不良箇所が多数存在。これらの箇所ですり抜けブレーキをかける車両が多く、交通事故の危険性が高い状況。大型車のすれ違いが困難なトンネルが4箇所存在。 ・奈川渡改良整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所を回避し、安全性・走行性が向上。 ②災害時等における救急医療の支援 ・近年、松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）への救急出動件数は増加傾向。 ・奈川渡改良の整備により、通行止め発生リスクが低減され、松本西部地域から松本市街への救急搬送等、救急医療サービスに貢献。 ③観光産業の活性化 ・松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置している。これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めており、観光圏における需要が高い。 ・奈川渡改良の整備により、安全性・走行性が向上し、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートとして、観光産業を支援。 ④防災機能評価 ・奈川渡改良の整備により、当該路線を通過する主要拠点間のリンク評価が改善。 ・本事業において、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られるとともに、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与、有効性の高い事業と評価できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 ・奈川渡改良は、防災危険箇所の回避および大型車すれ違い困難箇所の解消を目的として計画された延長2.2kmの2車線の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率33%（うち用地進捗率100%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・自然由来の重金属等を含む掘削土の処分については、中間処理施設（塩尻市）への運搬・処理を検討していたが、松本市奈川地区へ搬出し、貯じ込め盛土による処理に見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
一般国道246号 秦野IC関連 関東地方整備局	その他	105	116 【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量 3,000台/日	103 【内訳】 事業費：98億円 維持管理費：4.6億円	1.1	①交通渋滞の緩和 ・秦野1C関連事業の事業区間に接続する国道246号は、渋沢駅入口交差点、堀川入口交差点において交通渋滞が発生。 ・事故類型では追突事故が、全体の約5割を占める。 ・国道246号（現道）の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。 ②企業立地の促進 ・新東名の施工命令・秦野1C関連事業の事業化後、秦野市での工場立地件数が増加している。 ・新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。 ③救急活動への支援 ・秦野1C関連事業の整備により、第3次救急医療施設である東海大学医学部付属病院への所要時間短縮圏域が発現。 ・第3次救急医療施設へのアクセス向上による地元救急活動へ貢献が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号は、東京都千代田区から神奈川県内の内陸部を横断し、静岡県浜州市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。 ・秦野1C関連事業は、神奈川県秦野市八沢から秦野市葛俣までの延長約0.75kmの2車線の道路事業で、新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率100%） ・事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・将来の維持管理に留意し、歩行者動線の見直しにより将来の維持管理コストの抑制を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南) 関東地方整備局 首都高速道路株式会社	一定期間 未着工	2000	3023 【内訳】 走行時間短縮便益：2,818億円 走行経費短縮便益：166億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量 31,600～41,200台/日	1,718 【内訳】 事業費：1,497億円 維持管理費：222億円	1.8	①交通渋滞の緩和、交通事故の減少 ・国道17号(新大宮バイパス)の円阿弥交差点、三橋二丁目交差点、三橋五丁目(北)交差点は主要渋滞箇所に特定。 ・事故類型は追突事故が多く、全体の約6割を占める。 ・新大宮上尾道路の整備により、交通の転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②地域の産業活動の支援 ・新大宮上尾道路の整備によって、新大宮バイパスからの交通転換が期待され、円滑な物流により、圏央道沿線から都心方面へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。	【投資効果等の事業の必要性】 ・対象路線の整備により、圏央道沿線から都心へのアクセス性が向上し、地域の産業活動を支援。また、渋滞緩和による追突事故の減少、信越、東北方面との主要拠点間の広域連携強化など、沿線地域の安全で安心な暮らしに寄与することを目的に計画された路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：1%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道357号 沿岸千葉地区改良 関東地方整備局	その他	318	517	【内訳】 走行時間短縮便益： 515億円 走行経費減少便益： -9.3億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量 58,400～74,300台/日	413	【内訳】 事業費： 409億円 維持管理費： 3.9億円	1.3	①交通渋滞の緩和 ・船毛渡間神社前交差点や登戸交差点、市役所前交差点等で速度低下が発生していたが、地下立体部及び一般部の開通によって交通渋滞が緩和。 ②交通事故の減少 ・地下立体部では、死傷事故件数が開通前より約5割減少し、安全性が向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道357号東京沿岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横浜に至る主要幹線道路である。 ・東京湾環状道路の一部をなす「沿岸千葉地区改良」は、千葉市内の主要な交差点を立体化することにより、千葉市中心部の交通渋滞緩和と沿道環境改善を図ることを目的として計画された延長5.8kmの6車線の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率100%） ・事業の進捗予定の遅れにより再評価を実施 【コスト削減等】 ・幅の広い中央分離帯や交通島があり、通行車の安全確保及び歩行者や交通安全施設等の視認性の確保のため、雑草抑制として防草コンクリートを敷設し、維持管理費を削減。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道8号 小松バイパス 北陸地方整備局	再々評価	100	897	【内訳】 走行時間短縮便益： 773億円 走行経費減少便益： 88億円 交通事故減少便益： 36億円 【主な根拠】 計画交通量 30,100～48,500台/日	180	【内訳】 事業費： 108億円 維持管理費： 72億円	5.0	①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・通勤客数の増加など、地域間の連携強化が期待できる。 ②物流の円滑化 ・幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・小松バイパス周辺には多くの観光施設が存在しており、各観光地や施設へのアクセシビリティ・周辺性向上が期待される。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・小松バイパスは石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられており、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が図られる。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道8号小松バイパスは、交通渋滞の解消、交通事故の低減や広域幹線ネットワークの強化などを目的とした、能美市大長町から加賀市箱宮町に至る延長15.6kmの4車線化事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率65%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B／C				
				費用の内訳						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道49号 水原バイパス 北陸地方整備局	再々評価	350	618	433	【内訳】 事業費：367億円 維持管理費：67億円	1.4	①日常生活圏へのアクセス向上 ・阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・買い物圏域が拡大するとともに、通勤・買い物利便性向上が期待される。 ②生活環境の改善 ・バイパスへ交通が転換することで、現道区間の生活道路や歩行者・自転車空間の安全性改善、沿道地域の騒音低下が期待される。 ③防災機能の強化 ・阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、並行する磐越自動車道通行止め時の代替ルートとしての役割が期待される。 ④救急救命活動の支援 ・第三次救急医療施設である新潟市民病院への救急搬送時間が短縮し、救命救急活動への支援が期待される。 ⑤阿賀野市の観光・交流支援 ・事業区間周辺に点在する観光施設へのアクセス性が向上し、観光・交流の活性化が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道49号水原バイパスは、交通混雑の緩和、交通事故の低減や広域ネットワークの機能強化などを目的とした、阿賀野市寺社から同市下葉郷に至る延長8.1kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用・建設発生土の有効活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道474号 三連南信自動車道 青森峠道路 中部地方整備局	その他	578	899	576	【内訳】 事業費：556億円 維持管理費：20億円	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑤災害への備え ・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を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三連南信自動車道青森峠道路は、長野県飯田市南信濃八雲河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥嶺家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、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である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道1号 笹原山中バイパス 中部地方整備局	その他	201	315	【内訳】 走行時間短縮便益：276億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日	273	【内訳】 事業費：249億円 維持管理費：24億円	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・環道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環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(東海バス)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・環道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ③個性ある地域の形成 ・主要観光地(伊豆地域、箱根地域)へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号笹原山中バイパスは、静岡県三島市山中新田から、同市笹原新田に至る延長4.3kmの道路であり、国道1号環道の幅員狭少、線形不良、急勾配区間をバイパスし、交通安全の確保を図るとともに、沿道環境を改善することを目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)					
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳				
一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期) 中部地方整備局	その他	340	4,517	3,642	1.2 (1.1) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ④慣性ある地域の形成 ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他の7項目との関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、三重県尾鷲市坂城西町から尾鷲市南浦に至る約5.4kmの区間であり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的とした道路。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率69%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道42号 熊野道路 中部地方整備局	長期間 継続中	270	【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日	3,642	1.2 (1.1) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ④慣性ある地域の形成 ・大規模イベント（平成33年第76回国民体育大会）、防災公園（球場等）のスポーツ交流を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他の7項目との関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号熊野道路は、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路であり、三重県熊野市大治町から熊野市久生屋町に至る約6.7kmの区間であり、地域孤立の危機回避、広域防災拠点までの救援ルート確保、救急搬送ルートの確保等を目的とした道路。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率2%（うち用地進捗率17%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	その他	400	459	369	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・舞鶴港（国際ふ頭）へのアクセス向上が見込まれる。（現況15分⇒整備後11分） ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・D10区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 ④災害への備え ・防災区域が、府県府県地域防災計画、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ヶ年計画に位置づけのある路線。 ⑤生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量3589.4（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道27号は、福井県敦賀市を起点に、京都府船井郡京丹波町に至る総延長約133.6kmの主要幹線道路であり、京都府北部地域、福井県福井地域の経済、産業、生活を支える重要な役割を担っている道路である 一般国道27号西舞鶴道路は、舞鶴市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化、緊急輸送道路としての機能向上を図るものである 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率23%（うち用地進捗率66%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局	その他	400	715	【内訳】 走行時間短縮便益：660億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300台/日	685	【内訳】 事業費：663億円 維持管理費：22億円	1.04	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ②物流効率化の支援 ・農林水産業と主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である。 ・D10区間内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・洲本インター前交差点～兵庫県立淡路病院へのアクセス向上が見込まれる(現況：13分⇒整備後7分) ⑥安全な生活環境の確保 ・当該区間の自動車交通量が1,000/12h以上かつ歩行者交通量100人/日以上の場合において、歩道が狭小な区間に歩道が設置される。 ⑦災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・洲本市都市計画マスタープランに位置づけられている。 ⑨生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量1615.6(t-CO2/年)の削減が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。 ・洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保を目的とした延長6.0kmのバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率：83%(うち用地進捗率95%) ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な種類	費用の内訳						
一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	その他	5,800	13,631	8,486	1.6 (1.6) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・御所市から和歌山下津港へのアクセス向上が見込まれる（現況：85分→整備後：68分）。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市である五條市～大和郡山市を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（現況：113分→整備後：49分）。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（奈良県東部）へのアクセス向上が期待される。 ⑤交通混雑の緩和 ・関連区間では、国道24号の交通量が約4割減少しており、残存する区間の整備により並行道路の交通転換が図られ、交通混雑の緩和に期待される。 ⑥災害時の救済活動支援 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受ける和歌山県への奈良県側からの救援ルートは、現在、大阪回りのルートが1本しかないため、京奈和自動車道が新たな救援ルートとして期待される。 ⑦企業立地への支援 ・奈良県の工場立地件数は過去12年で約300件増加しており、今後のさらなる道路開通により利便性が向上し、企業立地の推進が期待される。 ⑧救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南IC～五條北IC）により、第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院（橿原市）への救急搬送時間が約11分短縮し、患者への負担軽減に繋がっている。 ・残存する大和御所道路の開通により、国道24号の混雑が解消し、第三次救急医療施設へのさらなる所要時間の短縮や患者への負担軽減等、救急医療への支援が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は、近畿圏内周部の環状道路である関西大環状道路の一部を構成し、京都、奈良、和歌山の都市間を結ぶ延長約120kmの高規格幹線道路である。 ・大和御所道路は、京奈和自動車道の一部として高速道路ネットワークを形成し、交通混雑の緩和、交通安全の向上、災害時の救済活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和47年度（橿原バイパス） 平成4年度（大和御所道路） ・事業進捗率90%（うち用地進捗率99%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 東川 直正）	
一般国道168号 長殿道路 近畿地方整備局	その他	160	151	141	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率が期待される。（渋滞損失時間：25万人・時間/年、渋滞損失削減率：10割削減） ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・十津川村役場～近鉄大和八木駅へのアクセス向上が見込まれる。（現況：127分→整備後：125分） ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。（五條新宮道路） ・新宮市～五條市へのアクセス向上が見込まれる。（現況：164分→整備後：162分） ・現道等における大工事のすれ違い困難区間を解消する。 ・十津川村～五條市へのアクセス向上が見込まれる。（現況：85分→整備後：73分） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・十津川村役場～奈良県立医科大学附属病院へのアクセス向上が見込まれる（現況：127分→整備後：114分） ⑥災害への備え ・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ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は夜間交通障害区間を解消する ⑦生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量924.14（t-CO2/年）の削減が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道168号五條新宮道路は、和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ延長約130kmの地域高規格道路であり、住民の生活と安全を守る「いのちの道」として、防災圏のみならず、人と物の流れを活性化し、地域の活性化を図るうえで必要不可欠な道路である。 ・一般国道168号長殿道路は、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所、幅員狭小区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等を目的に、整備を進めている延長2.7kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率13%（うち用地進捗率37%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 東川 直正）	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			費用便益分析		費用便益分析	B/C			
			費用便益分析	費用便益分析					
一般国道168号 五條新宮道路(風 麗川津・宇宮間区工区) 近畿地方整備局	その他	300	265	248	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・従道等の年間渋滞損失時間及び削減率が期待される。(渋滞損失時間：9万人・時間/年、渋滞損失削減率：8割削減) ・従道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・十津川村役場～近鉄大和八木駅へのアクセス向上が見込まれる。(現状：127分⇒整備後：125分) ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 ・国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。(五條新宮道路) ・新宮市～五條市へのアクセス向上が見込まれる。(現状：164分⇒整備後：162分) ・従道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・十津川村～五條市へのアクセス向上が見込まれる。(現状：85分⇒整備後：73分) ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・安全で安心できるくらしの確保 ・十津川村役場～奈良県立医科大学附属病院へのアクセス向上が見込まれる。(現状：127分⇒整備後：114分) ④災害への備え ・対象区間が、近道府県域防災計画、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ヶ年計画に位置づけがある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・従道等の防災点検又は震災点検表対策箇所もしくは架設の必要のある歩道橋における通行規制等が解消される。 ・従道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。 ・生活環境の改善・保全 ・自動車のためのCO2排出量2652.34 (t-CO2/年) の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ延長130kmの地域高規格道路である。「紀伊半島アンクルート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。住民の生活と安全を守る「いのちの道」としてなど、防災面のみならず、人と物の流れを活性化し、地域の活性化を図るうえで必要不可欠な道路であるが、現在も未改良区間が多くあり、国と県で早期完成に向けて整備中である。 ・風麗川津・宇宮間区間は、地形条件が厳しく整備に高度な技術を要する区間であることより、国土交通省が単独で行うとして、防災上、交通路の確保、地形が厳しい箇所、幅員狭小区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等を目的に整備を進めている延長9.9kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 道長 技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)							
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						B／C
一般国道42号 すさみ串本道路 近畿地方整備局	その他	960					1.2 (1.1) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・串本町～南紀白浜空港へのアクセス向上が見込まれる。(現況：53分⇒整備後：42分) ②国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ③慣性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ④雨和歌山医療センター～串本町へのアクセス向上が見込まれる。(現況：60分→整備後：49分) ⑤災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する。 ⑦生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量4087.43（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：11%（うち用地進捗率35%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。 削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道42号 串本太地道路 近畿地方整備局	長期間 継続中	900	4,517	【内訳】 走行時間短縮便益：4,052億円 走行経費減少便益： 359億円 交通事故減少便益： 106億円 【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日	3,920	【内訳】 事業費：3,645億円 維持管理費： 276億円	1.2 (0.7) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・串本町～南紀白浜空港へのアクセス向上が見込まれる。(現況：53分⇒整備後：42分) ②国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ③慣性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ④雨和歌山医療センター～串本町へのアクセス向上が見込まれる。(現況：60分→整備後：49分) ⑤災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する。 ⑦生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量2594.36（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率：0%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局	その他	350					1.2 (0.8) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・紀宝町～新宮駅へのアクセス向上が見込まれる。(現況：11分⇒整備後：4分) ②国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ・新宮市へのアクセス向上が見込まれる。(現況：10分⇒整備後：7分) ③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。 ④生活環境の改善・保全 ・自動車からのCO2排出量892.96（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・現道国道42号の沿線地域では、依然として人口・世帯が集中しており、地域にとって都市部やコミュニティをつなぐ近畿道紀勢線が形成する高速道路ネットワークの必要性は高く、事業が必要な状況に変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：10%（うち用地進捗率：38%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	(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)	再評価の視点	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益 B (億円)	費用 C (億円)	B / C						
						便益の内訳及び主な便益					
一般国道2号 高海拡幅 中国地方整備局	その他	135	263	144	【内訳】 事業費：130億円 維持管理費：14億円	1.8	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通（防府駅前・湯田温泉～徳山駅前）23便/日、防長交通（山口市・防府市～広島市／高速バス）14便/日（他）】 ②物流効率化の支援 ・防府市中間地区から徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・道の駅「ツル－ネ・周南」[周南市]（H28：74.4万人）、防府天満宮〔防府市〕（H28：84.9万人）等へのアクセス向上が期待される ④災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西IC～防府西IC）の通行止め時の代替路線を形成 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑥生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ⑦PM10排出量の削減が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大田市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約10kmの主要幹線道路である。 ・高海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率99%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	
一般国道9号 鳥取西道路 中国地方整備局	再々評価	520	1,134	622	【内訳】 事業費：592億円 維持管理費：30億円	1.8	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路（山陰自動車道）に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28 観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第3次緊急災害機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ⑨PM10排出量の削減が期待される ⑩他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路（Ⅱ期）、鳥取西道路（Ⅲ期））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約130kmの主要幹線道路である。 ・鳥取西道路は、鳥取県鳥取市本郷と鳥取市松原を結ぶ延長7.0kmの自動車専用道路である。 ・緊急時の代替路線の確保、促進の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B／C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な便益								
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	405	1,372	【内訳】 走行時間短縮便益：1056億円 走行経費減少便益：252億円 交通事故減少便益：64億円 【主な便益】 計画交通量 28,100台/日	444	【内訳】 事業費：421億円 維持管理費：23億円	3.1	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28 観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要があり ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 ・鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市松原と鳥取市気高町下坂本を結ぶ延長5.9kmの自動車専用道路である。 ・緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	415	1,041	【内訳】 走行時間短縮便益：811億円 走行経費減少便益：182億円 交通事故減少便益：47億円 【主な便益】 計画交通量 26,200～26,800台/日	458	【内訳】 事業費：429億円 維持管理費：30億円	2.3	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ②物流効率化の支援 ・鳥取市から境港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ④個性ある地域の形成 ・境港から鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺（H28 観光入込み客数：288万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥取県立中央病院）へのアクセス向上が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「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 ・大規模事業（一般国道9号 鳥取西道路、鳥取西道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要があり ・「鳥取県の将来ビジョン（追補版）（H26.10）」、「第10次鳥取市総合計画（H28.4）」、「鳥取市都市計画マスタープラン（H29.3）」に位置づけられている	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 ・鳥取西道路（Ⅱ期）は、鳥取県鳥取市気高町下坂本と鳥取市青谷町青谷を結ぶ延長6.4kmの自動車専用道路である。 ・緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞の解消、観光・医療・物流活動の支援、広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)						
				便益の内訳及び主な機能	費用の内訳	B／C				
一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局	再々評価	309	384	382	【内訳】 事業費：342億円 維持管理費：41億円	1.03	①円滑なモビリティの確保 ・視速等の年間時間損失の削減が見込まれる。 ・視速等における道路時旅行速度200m/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・視速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。 ・JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市である高松市やさぬき市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・観光支援事業、定住促進事業等を支援する。 ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待される(讃州井筒屋敷、鳴門の渦潮、瀧の道等)。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(香川大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全な生活環境の確保 ・現況における安全性の向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM4排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線バイパス)との一体的整備。 ・物流効率化の支援。	【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点として四国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236kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率81%(うち用地進捗率76%) 【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道56号 津島道路 四国地方整備局	その他	440	382	387	【内訳】 事業費：358億円 維持管理費：28億円	1.02	①円滑なモビリティの確保 ・視速等の年間時間損失の削減が見込まれる。 ・視速等の路線バス(宇和島バス)及び高速バスの利便性の向上が見込まれる。 ・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。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・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。 ・深津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。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する幹線として位置づけられる。 ・四国8の半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。 ・日常生活圏中心城市(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。 ④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス性の向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑥災害への備え ・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。 ⑦地球環境の保全 ・(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。) ⑧CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2、SPM4排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 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、大洲市を経由して松山市に至る延長約336km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。 また、四国、中国、近畿経済圏との広域連携を担っていた「四国8の半ネットワーク」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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：11%(うち用地進捗率40%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の観点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道196号 今治道路 四国地方整備局	再々評価	726	766	【内訳】 走行時間短縮便益: 669億円 走行経費減少便益: 66億円 交通事故減少便益: 30億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600～17,000台/日	755	【内訳】 事業費 : 714億円 維持管理費: 41億円	1.01	①円滑なモビリティの確保 ・脱送等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における距離時旅行速度の改善が見込まれる。 ・高速バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR今治駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・松山空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・今治港(重要港湾)から新居浜市(臨海工業地)へのアクセス向上が見込まれる。 ・愛媛県の農水産品の大都市への流通の利便性向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・今治新都市開発整備事業との連携が見込まれる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・本州と四国を連結する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消が見込まれる。 ・離れた日常生活圏中心都市(西条市)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・今治ICに隣接する今治新都市開発事業に進出した企業が四国内外の出荷に活用できるなど地域開発への支援が見込まれる。 ・本州方面から松山圏域や今治圏域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(愛媛大学医学部附属病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路の交通量が減少することで安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・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。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成される。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・環境や景観上の効果が期待される。 ⑪その他 ・近隣市(西条市)から今治市への救急搬送時間の短縮が見込まれる。	【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約69kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。 今治道路(今治IC～今治南JCT/延長10.3km)は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西条JCT自動車道(浪戸内しまみ海道)及び四国縦貫自動車道(松山自動車道等)と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された高規格幹線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成13年度 ・事業進捗率51%(うち用地進捗率93%) 【コスト削減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な機	費用:C(億円) 費用の内訳	B／C				
一般国道55号 南国安芸道路(芸 西西～安芸西) 四国地方整備局	再々評価	365			1.4 (2.5) (※1)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・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。 ②物流効率化の支援 ・高知港（重宝港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知農産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。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常生活圏中心城市間（安芸市と高知市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常生活圏中心城市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・「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。 ・高知農産部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知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。 ・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が形成される。 ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPH排出量の削減が見込まれる。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。 ⑪その他 ・「南海トラフ巨大地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。	【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、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。 一般国道55号南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知農産部地域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。 また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率30%） 【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)					
				便益の内訳及び主な規模	費用の内訳				
一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局	その他	416				1.2 (1.1) (※1)	【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率24%(うち用地進捗率36%) 【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道56号 佐賀大方道路 四国地方整備局	長期間 継続中	580	1,346 【内訳】 走行時間短縮便益: 1,134億円 走行経費減少便益: 169億円 交通事故減少便益: 43億円 【主な規模】 計画交通量 6,700～9,100台/日	1,170 【内訳】 事業費：1,094億円 維持管理費：76億円		1.2 (1.2) (※1)	【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約336kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、高知新港、高知龍馬空港へのアクセス向上による地域産業の活性化、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保などの支援を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率約0%(うち用地進捗率0%) 【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B/C					
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
一般国道497号 松浦佐々道路 九州地方整備局	長期間 継続中	797	919	【内訳】 走行時間短縮便益：780億円 走行経費減少便益：97億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100～13,500台/日	712	【内訳】 事業費：669億円 維持管理費：43億円	1.3	①防災機能の強化 ・沿線は「北松地すべり地帯」と称され土砂災害等への不安も大きい。災害リスクを回避する幹線道路が確保されることで救助・救援活動、広域的な緊急物資の輸送といった防災機能の強化が期待される。 ②生活利便性の向上 ・沿線各都市の所要時間が短縮。例えば平戸市では、第3次医療施設（佐世保市立総合病院）までの救急搬送時間が短縮されるなど、日常生活の安心感の向上が期待される。 ③交流圏会の拡大 ・佐世保市～平戸市～松浦市のアクセス性の向上により、各地が繋がりが周遊する広域ルートが形成。また、平戸市から福岡市まで2時間圏内となり、観光面や物流面で大きな効果が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・松浦佐々道路は、西九州自動車道の一部を構成し、九州北西部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、北松地域の唯一の幹線道路である国道204号の代替機能確保を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率20%） 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)
九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	その他	904	1,206	【内訳】 走行時間短縮便益：976億円 走行経費減少便益：162億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量 11,200～14,700台/日	1,104	【内訳】 事業費：1,046億円 維持管理費：58億円	1.1	①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や生産業や観光業など沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害リスクが回避され、確実な幹線機能を確保した災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③防災機能の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救命活動、緊急物資や復興・復興を迅速かつ確実に輸送するルートとして期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率86%（うち用地進捗率99%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				費用換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道3号 芦北出水道路 九州地方整備局	再々評価	1,665	2,138	【内訳】 走行時間短縮便益：1,680億円 走行経費減少便益： 329億円 交通事故減少便益： 128億円 【主な根拠】 計画交通量 14,100～20,300台/日	1,745	【内訳】 事業費：1,644億円 維持管理費： 101億円	1.2	①広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域ネットワークを形成することで、地域間の移動時間の短縮が期待される。 ②地域間交流の支援 ・芦北町、津奈木町、水俣市、出水市の通勤・通学・買い物などといった地域間交流の支援が期待される。 ③企業立地 ・ICからの10km圏域が拡大し、新たな企業立地が期待される。 ④災害に強いネットワークの構築 ・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能などの防災機能の強化が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・芦北出水道路は、広域ネットワークを形成する事により、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率55%（うち用地進捗率89%） 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道10号 高江拡幅 九州地方整備局	長期間 継続中	85	230	【内訳】 走行時間短縮便益：214億円 走行経費減少便益：9.2億円 交通事故減少便益：7.4億円 【主な根拠】 計画交通量 40,900～41,200台/日	77	【内訳】 事業費：70億円 維持管理費：6.6億円	3.0	①交通混雑の緩和 ・前後を4車線区間に挟まれたボトルネック区間の解消により、走行速度の向上など交通混雑の緩和 ②交通事故の減少 ・交通混雑の緩和やスムーズな走行環境への改善による死傷事故の減少 ③安全な歩行空間の確保 ・歩道整備による歩行者の安全性向上 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・高江拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、安全な歩行空間の確保を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率5%（うち用地進捗率6%） 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の観点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)							
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
一般国道10号 都城道路 九州地方整備局	その他	404	1,174	【内訳】 走行時間短縮便益：888億円 走行経費減少便益：186億円 交通事故減少便益：100億円 【主な根拠】 計画交通量 25,900～38,300台/日	474	【内訳】 事業費：442億円 維持管理費：32億円	2.5	①交通混雑の緩和 ・都市市街地部には主要渋滞箇所が点在するなど渋滞が著しい状況にあるが、国道10号の交通が都城道路へ転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②広域交通ネットワークの形成 ・九州最大幹線ターミナルである志布志港と都市市等の全国有数の畜産地域を結ぶ広域ネットワークが形成され、円滑な輸送が実現、畜産業をはじめとする物流の効率化が期待される。 ③沿道立地の効果 ・都城志布志道路を活かした工業団地造成や企業誘致等に都市市を取り組んでおり、道路整備とともに、企業立地の促進や雇用創出など地域活性化に大きな効果が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・都城道路は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都市市街地の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率75%（うち用地進捗率100%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	その他	938	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益：902億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量 19,800～45,200台/日	911	【内訳】 事業費：898億円 維持管理費：13億円	1.2	①交通混雑の緩和 ・幹線道路などとの交差点箇所が複数存在し、旅行速度が低下している状況にあるが、鹿児島東西道路の整備によって交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・交通渋滞などにより、県内の国道と比べても交通事故の発生が多い状況にあるが、鹿児島東西道路の整備により交通が転換することで交通安全性の向上が期待される。 ③観光振興の支援 ・鹿児島空港と鹿児島中央駅を結ぶシャトルバスは、暫定2車線開通により鹿児島IC経由にルートを変更している状況にあることから、事業中区間の整備によって定時性がさらに高まることで、より一層の利便性向上が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO _x 、SPM削減）	【投資効果等の事業の必要性】 ・鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、国道3号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率30%（うち用地進捗率98%） ・総事業費の増加により再評価を実施 【コスト削減等】 ・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 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)		B/C					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道58号 那覇北道路 沖縄総合事務局	長期開 継続中	731	973	【内訳】 走行時間短縮便益： 799億円 走行経費減少便益： 132億円 交通事故減少便益： 42億円 【主な根拠】 計画交通量：30,800～51,700台/日	576	【内訳】 事業費： 562億円 維持管理費： 14億円	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・環道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・那覇空港へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（那覇港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・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。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス向上が見込まれる。（那覇市～浦添市） ⑤個性ある地域の形成 ・那覇空港から北谷アメリカンビレッジへのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている国道58号の迂回路としての機能が期待される。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2、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】 那覇北道路は、国道58号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上及び 港湾・空港周辺の開発に対応した物流・観光産業支援を目的とした 事業である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成26年度 事業進捗率3%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト削減	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
間越自動車道 上越線 (信濃町～上越JCT) 東日本高速道路株式会社	再々評価	2,259	5,071	【内訳】 走行時間短縮便益:4,083億円 走行経費減少便益: 817億円 交通事故減少便益: 220億円 【主な根拠】 計画交通量 9,200～10,700台/日	4,273	【内訳】 事業費： 3,686億円 維持管理費: 587億円	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・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国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ③災害への備え ・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。 他、10項目に該当	【投資効果等の事業の必要性】 ・上信越道は、長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネット ワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経 済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 ・地形的・気候的な条件が他路線に比べ厳しい当該区間での4車線 化によって、交通事故の削減、冬期交通の円滑化、渋滞の緩和及び 災害時の道路機能強化に大きく期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・平成9年10月に信濃町～中郷間、平成11年10月に中郷～上越JCT間 が暫定供用済。4車線化事業を実施中。 ・本施工事業者手率は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。 ・平成30年12月までに当該区間の8割が4車線化しており、残り2割の 4車線化を平成31年度までに完了予定。 【コスト削減等】 ・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。 ・発生残土の有効活用	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な規模		費用の内訳						
第二東海自動車道横浜名古屋線（御殿場JCT～浜松いなさJCT） 中日本高速道路株式会社	その他	25,980	99,035	【内訳】 走行時間短縮便益：97,187億円 走行経費減少便益：1,414億円 交通事故減少便益：434億円 【主な規模】 計画交通量 53,400～65,400台/日	43,653	【内訳】 事業費：40,913億円 維持管理費：2,740億円	2.3	①円滑なモビリティの確保（並行区間等の渋滞損失時間削減が期待される。） ②物流効率化への支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる） ③災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する）	【投資効果等の事業の必要性】 第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、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。 御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化により、物流効率化による生産性の向上、東名とのダブルネットワークの安定性向上による交通の確保及び東名リニューアル工事実施時における円滑な交通の確保などの効果が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：95% ・用地取得：平成7年度～ ・暫定（4車線）供用：平成24年度 ・6車線化に必要な用地は取得済み。 ・構造物についても6車線化対応済み。 ・新東名（御殿場JCT～浜松いなさJCT）の6車線化事業化により再評価を実施 【コスト削減等】 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。	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)
近畿自動車道敦賀線（福知山～舞鶴西） 西日本高速道路株式会社	再々評価	1,078	4,158	【内訳】 走行時間短縮便益：3,534億円 走行経費減少便益：512億円 交通事故減少便益：112億円 【主な規模】 計画交通量：9,300～10,300台/日	2,619	【内訳】 事業費：2,234億円 維持管理費：385億円	1.6	①国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ・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】 ・近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿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。 ・突発的な通行止めの減少、リダンダンシー機能の強化、冬季の交通確保、物流効率性の向上、観光地の活性化など、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和55年度（暫定） 平成10年度（完成） ・事業進捗率86%（うち用地進捗率100%） ・4車線のうち、2車線については供用中。 ・残る2車線について本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。（開通予定：平成32年度） 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、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 高速道路課 (課長 山本 巧)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の観点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)							
				便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
高遠横浜環状北線 首都高道路株式会社	その他	4,086	9,071		5,378	【内訳】 事業費:4,767億円 維持管理費:611億円	1.7	①:円滑なモビリティの確保 ・横浜から羽田空港・横浜港等の物流拠点へのアクセス向上 ②:災害への備え(リダンダンシー機能) ・緊急輸送路である一般道路(綱島街道、横浜上麻生道路)及び高速ネットワーク(高遠三ツ沢線、狩場線)の代替路線として機能 ・沿線の血液センターにおける血液搬送の時間短縮及び複数ルート確保による安定した血液搬送の支援 ・三次救急医療機関へのアクセス性向上に寄与 ③:生産性の向上 ・複数ルート確保に伴う安定した企業活動の支援 ・北線、北西線沿線において、大型物流施設や工場の立地の進展 ④:生活環境の改善 ・並行路線である横浜上麻生道路(岸根交差点)等の混雑緩和 ・北線、北西線の沿道の都市開発に寄与	【投資効果等の事業の必要性】 ・横浜市北部・東部には多くの渋滞箇所があり、当該路線は幹線道路の渋滞緩和、生活道路の安全性向上とともに、新横浜都市部等の内陸部と都心部・臨海部とのアクセス向上による広域的な利便性向上や各拠点の連携強化、一層の活性化に大きく寄与する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施 ・事業進捗率は96% ・本線部は平成29年3月18日に開通 ・平成33年度までの事業完了を目指すとともに、馬場出入口は平成31年度の供用を目指す 【コスト削減等】 ・関係機関との協議により、現場での発生土を盛土材として利用すること等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 高遠道路課 (課長 山本 巧)
高遠横浜環状北西線 横浜市 首都高道路株式会社	再々評価	2,586	4,323		2,884	【内訳】 事業費:2,471億円 維持管理費:413億円	1.5	①:円滑なモビリティの確保 ・東名高速道路と羽田空港・横浜港との連携強化 ②:災害への備え(リダンダンシー機能) ・緊急輸送路である一般道路(保土ヶ谷バイパス等)及び高速ネットワーク(東名高速道路等)の代替路線として機能 ・沿線の血液センターにおける血液搬送の時間短縮 ・三次救急医療機関へのアクセス性向上に寄与 ③:生産性の向上 ・複数ルート確保に伴う安定した企業活動の支援 ・北線、北西線沿線において、大型物流施設や工場の立地の進展 ④:生活環境の改善 ・並行路線である保土ヶ谷バイパス等の混雑緩和及び大気環境の改善 ・北線、北西線の沿道の都市開発に寄与	【投資効果等の事業の必要性】 ・高遠横浜環状北西線は、第三京浜道路と東名高速道路を結ぶ延長7.1kmの路線であり、横浜北線(横羽線～第三京浜)と一体となり、東名高速道路と横浜港を直結することで、国際競争力向上や首都圏南部の防災力強化を図る重要な役割を担う路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は52% ・トンネル部はシールドマシンが掘進中であり、港北行は約90%、青葉行は約80%掘進が完了 ・JCT高葉部は上部工を施工中 【コスト削減等】 ・関係機関との協議により、現場での発生土を埋戻し材として利用すること等によりコスト削減を図っている。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志) 道路局 高遠道路課 (課長 山本 巧)

※1 ()は、事業化区間のうちIC間の費用便益分析の結果を示す。

【道路・街路事業】
 （直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局	その他	220 (残事業 =138)	①走行時間の短縮等 156億円(残事業156億円) ②災害に強いネットワークの確保 ・防災危険箇所等の災害発生の危険性が高い箇所を回避すること で、災害に強い道路ネットワークを形成 ③安全で信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・線形不良区間の回避等により安全で円滑な走行空間の確保が図ら れ、信頼性の高い道路ネットワークを形成 ④広域物流ネットワークの強化・安定した物流経路の確保 ・国道113号は近畿や東海、信州等を起終点とする広域物流を支え る役割を担う ・安定した物流経路が確保されることで半導体や自動車産業分野の サプライチェーンを確保 ⑤広域観光ルート形成による沿道地域活性化支援 ・周辺地域の観光資源を結び付けることで周遊観光や広域的な観光 を支援 ・定時性の向上により観光地の滞在時間増加に寄与 ⑥救急医療施設へのアクセス向上 ・救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性確保など迅速 な救命救急活動を支援 ・県境を越える人工透析等の通院者の移動時間短縮や安全性を確保	233 (残事業 =124)	【内訳】 事業費 218 維持管理費 15 (残事業) 事業費 110 維持管理費 15	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道113号鷹ノ巣道路は、地域高規格道路「新潟山形南部連絡道路」の一部区間を形成 し、新潟県関川村下川口～同村片貝において、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急 カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを目 的とした、延長5.0kmの道路整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率38%（うち用地進捗率81%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・1号トンネルの補助工法等の追加、土質改良に伴う費用の追加に伴い事業費が増加してい る。 ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等によりコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局	再々評価	695 (残事業 =133)	①走行時間の短縮等 663億円(残事業663億円) ②災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 ・八十里越の整備により、災害時における避難路が確保され、沿線 集落の孤立の危険性を解消する。 ・福島、新潟両県の第2次緊急輸送道路を接続しリダンダンシーの 機能の向上を図ることで、通行止めによる日常生活や産業活動の損 失を減少する。 ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 ・新潟県三条市に第三次医療施設である県央基幹病院が平成35年 度に開院予定となっている。 ・八十里越の整備により、高度医療機能を有する病院への所用時間 が約19分短縮され、救命救急体制が向上する。 ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 ・冬期間は国道252号の福島、新潟県境部が約5ヶ月間冬期通行不能 となる。 ・八十里越の整備により、冬期間における迂回が不要となり、通年 において、三条市を含む新潟県央地域と福島県只見町との道路ネッ トワークが確保される。	951 (残事業 =123)	【内訳】 事業費 938 維持管理費 13 (残事業) 事業費 110 維持管理費 13	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道289号八十里越は、新潟県三条市塩野淵～福島県南会津郡只見町大字叶津において、 通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした、延長11.8kmの道路整備を 行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率77%） 【コスト縮減等】 ・新技術、建設発生土の有効活用や現地状況に応じた構造形式の見直し等によりコスト縮減を 図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用の内訳				
一般国道156号 大和改良 中部地方整備局	再々評価	81 (残事業＝8.8)	① 走行時間の短縮等（126億円（残事業＝117億円）） ② 災害による被災の回避等 ・救急医療活動への影響の回避 ・冬期の広域交通への影響の解消	118 (残事業＝11)	【内訳】 事業費 107 維持管理費 10 (残事業) 事業費 6.8 維持管理費 4.6	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町剣から同市白鳥町中津屋に至る延長2.6kmのバイパスであり、現道の要対策箇所との回避や冬期の交通ネットワークの確保を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
一般国道491号 長門・俵山道路 中国地方整備局	その他	297 (残事業＝35)	○災害等の被害の軽減 ・災害時の通行止め時に迂回する交通の損失解消効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・通行止め時の救命率が向上する効果 ○災害等に対する不安感の解消 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ○走行時間の短縮等	313 (残事業＝49)	【内訳】 事業費 295 維持管理費 18 (残事業) 事業費 31 維持管理費 18	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。 長門・俵山道路は、長門市俵山小原と長門市深川湯本を結び山陰自動車道の一部を構成する延長5.5kmの高規格幹線道路である。 事業目的は、線形不良の解消、救急医療活動の支援、災害時の代替ルートの確保、地域産業の支援、地域の観光活性化支援等である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率88%（うち用地進捗率92%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・耐久性の高いコンクリート舗装を採用することで、維持管理費縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

【港湾整備事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
浦河港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	その他	102	252	【内訳】 静穏度向上による輸送コストの削減便益：23億円 海難の減少：228億円 残存価値：0.88億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：220千トン/年 海難の減少：避泊可能隻数 1隻/回	163	【内訳】 建設費：163億円	1.5	【投資効果等の事業の必要性】 ・浦河港は全国で2箇所しか採石場がない、希少価値の高いかんらん岩の積出港として利用されているが、港内静穏度が不足しているため、荷役岸壁の稼働率が低い状況にある。近年、アジアの経済成長などの情勢変化や鉄鋼業界での原材料変更の流れから、かんらん岩需要が高まっているため、早急な静穏度向上対策による物流の安定性確保が求められている。また、荒天時において、港内静穏度の不足が生じているため、本港沖合を航行する船舶の避難等に対応できないため、防波堤等整備の必要性は高い。 【事業の進捗見込み】 ・平成37年度完了予定 【コスト縮減等】 ・現地発生材の利用により、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
奥尻港本港地区 地域生活基盤整備 事業 北海道開発局	その他	80	278	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：4.4億円 船舶の待避作業コストの削減便益：0.3億円 海難の減少便益：272億円 防風施設整備に伴う作業コストの削減便益：0.4億円 フェリー就航率向上効果：1.2億円 残存価値：0.29億円 【主な根拠】 平成37年予測利用小型船隻数：50隻/年 平成37年予測利用作業船隻数：10隻/年 平成37年予測避難船収容隻数：1隻/回 平成37年予測欠航減少回数：2回/年	120	【内訳】 建設費：120億円 管理運営費：0.4億円	2.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・奥尻港では施設のお朽化が進行しており、利用施設の不足による小型船の滞船や多そう係留を余儀なくされている。また、本港は避難港であるが、港内静穏度が不足していることから、本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。さらに、奥尻町地域防災計画による、奥尻港の背後に位置する奥尻地区の市街地全体は、狭隘な沢地に住宅が密集していることから、崖崩れ、土石流等の警戒区域とされているため、災害時において港を活用した避難空間の確保が求められている。 ・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。 【事業の進捗見込み】 ・平成36年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
秋田港 外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	その他	555	1,843	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,821億円 滞船コスト削減便益：7.2億円 震災時輸送コスト増大回避：9.9億円 その他の便益：4.7億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量： (コンテナ)31,900TEU/年 (洋上風車関連貨物)34千トン/年 滞船時間：372時間 平成30年予想取扱量：フェリー―貨物：32.2万トン 緊急物資：2.8千トン	876	【内訳】 建設費：869億円 管理運営費：7.4億円	2.1	【投資効果等の事業の必要性】 ・秋田港外港地区防波堤及び飯島地区（水深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、海洋再生可能エネルギーの導入を促進し、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。 【事業進捗の見込み】 ・平成38年度完了予定 【コスト縮減等】 ケーソン中詰め材を自港で発生する浚渫土砂に代えて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより、断面幅を縮小し、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
千葉港 葛南中央 地区 国際物流ターミナル 整備事業 関東地方整備局	その他	56	144	【内訳】 海上輸送コスト削減便益（船舶大型化）： 136.4 億円 震災時輸送コスト削減便益：3.8 億円 震災時施設被害回避便益：3.4 億円 【主な根拠】 平成34年予測取扱貨物量：354 千トン/年	84	【内訳】 建設費：84億円 管理運営費：0.3億円	1.7	・本整備事業の実施により、荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・千葉港は平成24年以降、金属くず等輸出货量が全国の7%を占め、東京湾内の港湾では平成26年、平成27年と第1位となっており、背後企業の国際競争力強化に向けた物流コストの低減に資する大型岸壁の早期整備が望まれている。 【事業進捗の見込み】 ・平成33年度完了予定 【コスト削減等】 ・岸壁の耐震化工事において、鋼管杭打設の施工精度の向上を反映させ、設計を見直すことにより、鋼材量減少によるコストの縮減を図る。 ・また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト縮減や環境改善に取り組んでいる。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
川崎港 東扇島～ 水江町地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局	その他	980	1,330	【内訳】 走行時間短縮便益：1,254億円 走行経費減少便益：70億円 事故減少便益：3.8億円 残存価値：2.5億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：29,400台/日	924	【内訳】 建設費：904億円 管理運営費：19億円	1.4	・本整備事業の実施により、国際戦略港湾である京浜港の一翼を担う川崎港において、貨物流動の分散化により交通混雑が緩和され、物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上が期待される。 ・切迫する首都直下地震等への備えとして、東扇島地区基幹的広域防災拠点と人口が集中する内陸部との緊急物資輸送ルートが多重化される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東扇島地区は外資コンテナ貨物の輸入及び自動車の輸出拠点であり、高機能な物流施設、冷凍・冷蔵倉庫を中心とした倉庫群の立地も進んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶルートは川崎港海底トンネルしか無く、増加する貨物流動等への対応が必要である。 ・さらに、切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートの多重化が必要である。 ・当該事業の整備により、平常時には貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時には、緊急物資輸送ルートの多重化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成35年完了予定 【コスト縮減等】 ・川崎市と調整し、東扇島アプローチ部の歩道及びエレベータの取りやめコスト縮減を図った。 ・ニューマッキングケーソン基礎部の掘削土（汚泥）を橋脚基礎の中詰材として利用することで汚泥の運搬費・処分費のコスト縮減を図った。 ・臨海鉄道の廃止に伴う企業用地の取得により、水江町アプローチ部の構造を「鋼製」から「RC」に変更し、コスト縮減を図った。 ・橋梁付属物（ケーブル制振装置、点検設備等）見直し及び主塔基部根巻き部取りやめを行い、コスト縮減を図った。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
茨城港 常陸那珂港区 国際物流ターミナル 整備事業 関東地方整備局	その他	88	119	【内訳】 輸送コストの削減便益:117.8億円 その他の便益:1.3億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量:完成自動車:360万トン/年	86	【内訳】 建設費:82億円 管理運営費:3.8億円	1.4	・本整備事業の実施により、中央ふ頭地区の国際物流ターミナルと連続ターミナルとして運用が可能となることで、茨城港(常陸那珂港区)の効率性が大幅に高まる。これにより同港のプレゼンスが高まることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られる。この茨城港を中心とする物流ネットワークは、首都圏との同時被災を免れることができることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に繋がる。 ・完成自動車の輸出増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車生産のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・茨城港常陸那珂港区を利用することで、首都圏へのトレーラー乗り入れ台数が減り、都市部の混雑緩和や環境改善が図られる。 ・当該事業の実施により、首都圏中心部の通行を回避できるため、勤務時間の延長回避や、道路混雑等による精神的な疲労の緩和など、ドライバーの就業環境の緩和が図られると考えられる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することで、係留施設の能力不足を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化(輸送コスト削減)、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。 【事業の進捗の見込み】 ・平成32年度完了予定 【コスト縮減等】 ・仮設道路整備の代替案として、流動性の高いコンクリートを使用して、港湾利用に支障のない位置からポンプ圧送する案を検討することによりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田治)
輪島港 輪島崎地区 避難港整備事業 北陸地方整備局	その他	382	5,194	【内訳】 海難減少による損失の回避 損失回避:5,188億円 残存価値:6億円 【主な根拠】 避泊可能隻数:7隻/回	1,158	【内訳】 建設費:1,158億円	4.5	・本整備事業の実施により、旅客船の安全な係留が実現し、交流機会の拡大による地域振興に大きく寄与する。 ・本整備事業の実施により、漁船等の係留、航行の安全性が向上し、輪島市の基幹産業である水産業の維持・振興に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・防波堤の整備により避泊水域(避泊可能隻数:7隻)を確保することで、周辺海域を航行する船舶の避難が可能となり、海難事故の回避による人命および船舶の安全を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成33年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田治)
神戸港 臨港道路整備事業 (大阪湾岸道路西伸部) 近畿地方整備局	その他	約5,000	4,221	【内訳】 走行時間短縮便益:4,093億円 走行経費減少便益:110億円 交通事故減少便益:18億円 【主な根拠】 計画交通量 約50,000台/日	4,140	【内訳】 事業費:3,834億円 維持管理費:306億円	1.02	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間:18万人・時間/年、渋滞損失削減率:約9割削減。 ・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。 ・神戸市西区(玉津IC)から大阪駅へのアクセス向上が見込まれる(現況:96分→整備後:64分)。 ・神戸空港から大阪駅へのアクセス向上が見込まれる(現況:77分→49分)。 ②物流効率化の支援 ・神戸市西区(玉津IC)から神戸港へのアクセス向上が見込まれる(現況:45分→整備後:31分)。 ③災害への備え ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けがある(神戸市みちづくり計画において「神戸市緊急輸送道路」に指定)。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。 ④地球環境の保全 ・自動車からのCO2排出量(27739.79t-CO2/年)の削減が期待される。 ⑤生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が期待される。(排出削減量:216.51t/年、排出削減率:3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出量の削減が期待される。(排出削減量:12.66t/年、排出削減率:3割削減)	【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCTから関西国際空港線のりんくうJCTに至る延長約80kmの自動車専用道路である。 ・臨港道路大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)は、大阪湾岸道路の一部を構成する道路で、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成28年度(公共事業) 平成29年度(有料道路事業) ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などによりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
境港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	その他	112	237	【内訳】 輸送ルート転換による輸送コスト削減便益:218億円 船舶大型化による輸送コストの削減便益:13億円 震災時における輸送コストの増大回避便益:4.2億円 残存価値:1.6億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量(内貨RORO貨物):37.4万トン/年	118	【内訳】 建設費:108億円 管理運営費:11億円	2.0	・本整備事業の実施により、耐震強化岸壁の整備と新たな国内海上輸送幹線が形成され、大規模地震時等における瀬戸内・太平洋側地域のリダンダンシーの確保が図られる。 ・耐震強化岸壁を整備することにより、大規模地震時における離島航路の確保が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・境水道側の既存施設や新たな内貨RORO船に対応したターミナルを整備・耐震化することで、境港のふ頭再編を行い、物流機能の効率化、山陰地方の産業競争力強化を図ることが可能となることから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・平成32年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
徳山下松港 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	450	1,282	【内訳】 海上輸送コスト削減便益:1,282億円 【主な根拠】 平成36年予測取扱貨物量(石炭):1,630万トン/年	424	【内訳】 建設費:418億円 管理運営費:6.5億円	3.0	・本整備事業の実施により、地域の基幹産業を支えるエネルギー(石炭)の効率的な輸入により、安価で安定的な電力供給が可能となり、当該港湾背後圏のみならず、西日本の産業の国際競争力が向上する。 ・西日本地域に立地する企業の生産体制の確保が図られるとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。また、本事業を前提に、民間企業による新たな投資が発生し、新たな雇用創出や税収の増加が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・既存施設の能力不足(棧橋・岸壁の延長・水深不足、航路・泊地水深の不足)の解消、附帯施設の整備(埠頭用地、臨港道路、荷役機械)により、船舶の大型化に対応するとともに効率的な石炭輸送体系を構築することで、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業の発展に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成35年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
広島港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	その他	92	264	【内訳】 船舶大型化による海上輸送コスト削減:237億円 滞船コストの削減:0.69億円 震災時における輸送費用の増大回避:20億円 震災時における施設被害の回避:6.2億円 【主な根拠】 平成34年予測取扱貨物量(完成自動車):13万台/年	82	【内訳】 建設費:79億円 維持管理費:3.5億円	3.2	・本整備事業の実施により、完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・中国地方最大の都市であり、かつ中核機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の大型化に対応した大型岸壁の整備により、港湾物流の機能を高め、物流コストの縮減を図る。 ・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資輸送のためのルートを確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成33年度完了予定 【コスト縮減等】 ・支持力が発現する層の見直しにより鋼管杭の延長を短くすることで、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
宇部港 本港地区航路・泊地整備事業 中国地方整備局	その他	285	672	【内訳】 海上輸送コスト削減便益:672億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量(バルク貨物):99万トン/年	396	【内訳】 建設費:389億円 管理運営費:7.1億円	1.7	・本整備事業の実施により、石炭等輸送船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。	【投資効果等の事業の必要性】 既存施設の能力不足(航路・泊地水深の不足)を解消し、船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 平成32年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
東予港 中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局	その他	183	233	【内訳】 輸送コスト削減便益：232億円 震災時輸送コスト増大回避：0.27億円 残存価値：0.50億円 【主な根拠】 平成38年予測取扱貨物量：95千台/年 震災時想定被災人口：3千人/回	179	【内訳】 建設費：178億円 管理運営費：0.9億円	1.3	・本整備事業の実施により、航路幅の拡張によって、フェリー操縦時のパイロットの精神的負荷が軽減される。 ・欠航率が減少することにより、旅客の待ち時間が緩和される・タグボートの要請回数削減によりタグボートの費用損失回避となる。 ・大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用し、地域の産業活動の維持が可能になるとともに、地域住民の生活が維持され、不安の軽減が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の老朽化が進むとともに平日便を中心に満船に近い状態であり、積み残しが発生するなど、非効率な輸送を強いられているため、船舶の大型化が予定されている。 ・今後、30年以内に南海トラフ地震を震源とするマグニチュード8～9クラスの地震が高い確率で発生するとされており、広範囲に渡って同時被災を受ける可能性が高いが、愛媛県の地域防災計画において、東予港は防災拠点港湾に指定されているものの耐震強化岸壁は未整備である。 ・以上のことから、本事業を早期に整備する必要がある。 ・航路幅190mの確保については、整備と並行して浚渫土砂の有効活用等の検討を進める。 【事業の進捗の見込み】 ・平成37年度完了予定 【コスト縮減等】 浚渫土砂の受入れ先である東予港内土砂処分場に築堤を設け、受入れ容量を増加させることによって、遠方の土砂処分場への搬入量を減少させ、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
松山港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	その他	470	1,086	【内訳】 輸送コスト削減便益（外貿コンテナ）：844億円 外貿コンテナ船大型化による輸送コスト削減便益：14億円 輸送コストの削減便益（石炭）：187億円 震災時における輸送コストの削減便益：33億円 残存価値：8.7億円 【主な根拠】 30年代半ば予測取扱貨物量： (バルク貨物)35万トン/年 (コンテナ貨物)2.6万TEU/年	866	【内訳】 建設費：863億円 管理運営費：2.4億円	1.3	・本事業の実施により、コンテナ貨物の横持ちが解消され、沿道騒音の軽減が図られる。 ・岸壁(～13m)の整備により、石炭バルカーとコンテナ船の競合が緩和され、コンテナ船の入出港時の操船時間の負担が解消される。 ・防波堤延伸により、石炭バルカーが入港する際の潮流に対する操船の精神的負荷が緩和される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 【事業進捗の見込み】 ・平成35年度完成予定 【コスト縮減等】 ・泊地（防波堤撤去）浚渫工事及び防波堤（南）撤去工事から発生する石材を、岸壁（～13m）延伸工事及び吉田浜防波堤延伸工事における基礎工、被覆工として流用し、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
高知港 三里地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	その他	1,391	4,986	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,713億円 交通事故削減便益：3.7億円 海難減少便益：1,408億円 浸水防護便益：985億円 耐震便益：114億円 クルーズ船寄港便益：587億円 残存価値：174億円 【主な根拠】 コンテナ(実入)1.0万TEU/年 バルク貨物：154万トン/年 予測交通量：3千台/日 避泊可能隻数：6隻 浸水床軽減面積：20万㎡ 想定被災人口：10千人 クルーズ船寄港回数：55回	3,238	【内訳】 建設費：3,227億円 管理運営費：11億円	1.5	・本整備事業の実施により、貨物輸送形態が陸上輸送から海上輸送へ転換され、企業の新たな投資等が行われる等、新たな雇用創出や地域の発展、経済活動の活性化に寄与している。 ・震災時に耐震強化岸壁を利用した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、地域住民や背後団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も可能となる。 ・貨物輸送形態が陸上輸送から海上輸送へ転換することにより、排出ガスの減少や沿道騒音等が軽減される。 ・大型クルーズ客船やイベント船が入港することで多くの見学者やイベント参加者が高知港三里地区に訪れており、背後圏の地域振興に寄与している。 【投資効果等の事業の必要性】 ・コンテナ貨物やバルク貨物（石炭、石灰石等）の輸送に対し、周辺港湾との適切な機能分担を図りつつ、外貿及び内貿の物流機能の充実や安定的な輸送の確保を図る必要がある。 ・コンテナ貨物やバルク貨物の輸送に対し、港湾の背後施設や港湾内の円滑な物流を確保するため、臨港交通体系の充実を図る必要がある。 ・切迫する大規模地震発生へ備え、防災拠点港としての機能の確保を図る必要がある。 ・大型客船が寄航するにふさわしい美観と機能を備えた魅力的な港湾空間を形成する必要がある。 【事業進捗の見込み】 ・平成37年度完成予定 【コスト縮減等】 ・護岸（防波）前面に仮置きしている既設ブロックを、防波堤（南）延伸工事に流用することでコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
宿毛湾港 池島地区 防波堤整備事業 四国地方整備局	その他	99	111	【内訳】 輸送コストの削減便益：62億円 高潮浸水防護便益：49億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量（鋼材・船体部品等）：90千トン/年 高潮浸水防護面積：約15.6ha	98	【内訳】 建設費：98億円	1.1	・本整備事業の実施により、港内の静穏度を確保することで、旅客船等の安全な離着岸が可能となり、地域の地域振興へ寄与することができる。 ・宿毛湾港池島地区は高知県の防災拠点港に選定され、災害時の活用が期待されており、災害時の住民の不安の軽減に繋がっている。 ・防波堤の整備により貨物量の増加や旅客船等の寄港数の増加に寄与することで、新たな雇用の創出や所得の増大の経済波及効果が期待される。 ・防波堤の整備により荒天時、宿毛湾港で安全な避泊を行うことが可能となり、安全性が向上することが期待される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することで物流効率化、高潮浸水防護に寄与するとともに、旅客船等の安全な離着岸が可能となることや避泊水域の確保が期待されるほか、大規模地震時の防災拠点港として地域住民の生活や企業の生産活動を支えることが可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成31年度完了予定 【コスト縮減等】 ・床堀等による発生土の流用によりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
博多港 I C地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 九州地方整備局	その他	798	2,375	【内訳】 輸送コスト削減（ダイレクト輸送化）：387 億円 輸送コスト削減（横持ち輸送の回避）：217 億円 輸送コスト削減（代替港への輸送回避）： 935億円 滞船コスト削減：192億円 震災時の幹線物資輸送コストの増大回避：27 億円 走行時間短縮便益：457億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：46億円 残存価値：51億円 【主な根拠】 平成35年予測取扱貨物量（ダイレクト輸送効率 化）：コンテナ貨物約3万TEU/年 平成33年予測取扱貨物量（横持ち輸送の回 避）：コンテナ貨物約14万TEU/年 平成33年予測取扱貨物量（代替港への輸送回 避）：コンテナ貨物約19万TEU/年 平成33年予測コンテナ船隻数（滞船コスト削 減）：コンテナ船84隻/年 平成33年予測取扱貨物量（震災時の幹線物資 輸送コストの増大回避）：コンテナ貨物約26万 TEU/年 平成42年計画交通量：20,000台/日	932	【内訳】 建設費：869億円 管理運営費：63億円	2.5	・本事業の実施により、耐震強化岸壁を活用することで被災時にもコンテナ貨物を荷役可能となり、輸送コストが削減されることにより国際競争力低下の回避が可能となる。 ・I C地区のみならずエリア（港湾物流エリア）の企業進出は順調に進んでおり、産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が進み生産拡大、雇用創出が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・輸送効率化などによる輸送コストの削減に加え、荷主企業の国際競争力強化、震災時の輸送コスト増大回避、港湾環境の改善、環境負荷の軽減等に寄与する事業である。震災時の事業活動への負担軽減及び港湾利用による復旧・復興支援の効果も期待される事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成37年度完了予定 【コスト縮減等】 ・箱桁橋から鋼細幅箱桁橋の採用によるコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 堀田 治）
八代港国際クルーズ 拠点整備事業	その他	154	511	【内訳】 国際観光収益の増加：506億円 輸送コスト削減：4.8億円 残存価値：0.41億円 【主な根拠】 クルーズ船寄港回数：100回/年	162	【内訳】 建設費：141億円 管理運営費：21億円	3.2	・本整備事業の実施により、耐震強化岸壁が整備され、震災時に人命被害の回避、地域住民の生活の維持が可能となる。 ・耐震強化岸壁を整備することにより、震災時における輸送機能が確保され、震災時における物流機能の維持が可能となる。 ・寄港する旅客船の見学に伴い、にぎわいが発生し、交流機会の増加が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応する。 ・大規模地震を想定した防災対策・災害復旧支援体制の充実が急務となっていることから、新たな岸壁は耐震強化岸壁として整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成32年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 （課長 堀田 治）
志布志港 新若浜 地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	その他	703	1,515	【内訳】 輸送コスト削減：1,367億円 海難コスト削減：136億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 平成37年予測取扱貨物量：11.0万TEU/年	1,312	【内訳】 建設費：1,273億円 管理運営費：39億円	1.2	・本整備事業の実施により、輸送効率の向上等が見込まれ、志布志港背後圏の企業活動が活性化することにより、企業の進出等による生産拡大や雇用が生まれ産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。 ・防波堤の整備により、小型船舶等の航行安全性が向上が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・志布志港は、南九州の国際物流拠点港として中心的役割を担っており、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化への対応、船舶の航行安全性等、物流機能の効率化を図るために必要不可欠な事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成36年度完了予定 【コスト縮減等】 ・新形式防波堤（上部斜面型消波ブロック被覆堤）の導入によるコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 堀田 治）
那覇港 臨港道路整備事業 （若狹港町線） 沖縄総合事務局	長期間継続中	731	973	【内訳】 輸送費用削減便益：132億円 輸送時間費用削減便益：799億円 事故損失額削減便益：42億円 【主な根拠】 平成42年度計画交通量：30,800～51,700台/日	576	【内訳】 建設費：562億円 管理運営費：14億円	1.7	・国道58号や周辺道路の交通量転換による死傷事故件数の減少が期待される。 ・沖縄西海岸沿線地域の観光開発拠点までのアクセス性向上により、観光活性化が期待される。 ・近隣市町村から国際物流拠点産業集積地域（那覇、豊見城）や工業団地、航空関連産業への物流、通勤圏の拡大による、県中南部地域の更なる産業活性化が期待される。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNox等の排出量が軽減される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・現在、臨港道路港湾1号線については、国道58号等の都市内道路とともに混雑しており、港湾関連車両の円滑な動線確保が大きな課題になっている。 ・臨港道路港湾1号線に並行する新規臨港道路として臨港道路若狹港町線を整備することで、那覇港の港湾関連車両の円滑な動線を確保する。	継続	港湾局 計画課 （課長 堀田 治）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
那覇港泊ふ頭地区 旅客船ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局	その他	188	2,749	【内訳】 国際観光収益・営業収益の増加便益：2,723 億円 貨客混在解消費用の削減便益：3.6億円 耐震強化岸壁整備による便益：23億円 【主な根拠】 平成36年度予測旅客船寄港回数：400回	254	【内訳】 建設費：253億円 管理運営費：0.43億円	10.8	・ターミナルの整備に伴い、寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができる。 ・ターミナル整備に伴い、物流と人流が分離され、乗船者の安全確保や環境改善が図られる。 ・ターミナル整備に伴い、クルージングの魅力が向上し、クルージング機会が増加する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・那覇港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、泊ふ頭の岸壁、泊地の整備が必要である。 【事業進捗の見込み】 ・平成34年度完了予定 【コスト縮減等】 ・臨港道路の工法や材料単価の見直しによりコストの縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
平良港 国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	その他	134	1,325	【内訳】 国際観光純収入の増加便益：1,325億円 その他便益：0.3億円 【主な根拠】 クルーズ船寄港回数：250回/年	138	【内訳】 初期投資：126億円 管理運営費：12億円	9.6	・本整備事業の実施により、クルーズ船の寄港隻数が増加することで、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。 ・平良港近傍の観光地等をクルーズ船によって訪れる機会が増加することで、我が国に寄港するクルーズ旅行の魅力向上が見込まれる。 ・クルーズ船の寄港隻数が増加することで、良好な港の景観の形成が見込まれる。 ・クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進展する。 ・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。 ・本プロジェクトが整備されなければ下崎地区でクルーズ船を受入れることとなるため、ふ頭用地の清掃（砂利・砂や金属くず等）が必要となる。本プロジェクトによって、これらにかかる費用が解消される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・平良港における国際観光の発展を支援するため、また旅客の安全性を確保するため、大型クルーズ船に対応した岸壁および航路・泊地等の整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・平成33年度完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	

【都市公園等事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国立民族共生公園 北海道開発局	その他	75	—		—		—	アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化の促進に寄与する。	①事業の必要性に関する視点 ・閣議決定により、アイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターの一部として国立民族共生公園を整備することが定められていることから、当該公園の整備は閣議決定に基づき実施される国家的なプロジェクトであり、アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化に寄与する。 ②事業の進捗の見込み ・閣議決定で定められた2020年4月の一般公開を目指し、基本計画等に基づき整備を推進する。 ③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減に努める。 ※総事業費の増加により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 古澤達也)