

# 個別公共事業の評価書

## —令和4年度—

令和5年1月31日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月31日最終変更）及び令和4年度国土交通省事後評価実施計画（令和4年3月31日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。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、個別の事業採択（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。本評価書で対象とした事業の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。ただし、治安の維持に係る事業については、学識経験者の第三者から構成される委員会等の意見を聴くことを要しないものとする。

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。

（参考資料）

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

これまで事業評価の対象となった各事業（直轄事業等）の諸元等が記載された帳票を検索できる。

ii) 事業評価関連リンク（URL：[http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09\\_public\\_07.html](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html)）

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

### 2. 今回の評価結果について

今回は、令和5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258件の評価結果をとりまとめた。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、新規事業採択時評価及び完了後の事後評価並びに補助事業等については、令和4年度末までに評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

事業名	評価項目		費用便益分析以外の 主な評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析				
	便益	費用			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定年平均被害軽減期待額</li> <li>・水質改善効果等(環境整備事業の場合)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計等</li> </ul>	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年平均被害軽減期待額</li> <li>・流水の正常な機能の維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況</li> <li>・関連事業との整合 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計</li> <li>・経済センサス</li> <li>・メッシュデータ((財)日本建設情報総合センター) 等</li> </ul>	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直接被害軽減便益</li> <li>・人命保護便益 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生危険度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計等</li> </ul>	水管理・国土保全局

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
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防護便益</li> <li>・侵食防止便益</li> <li>・飛砂・飛沫防護便益</li> <li>・海岸環境保全便益</li> <li>・海岸利用便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生危険度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> </ul>	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施環境</li> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・都市の再生</li> <li>・安全な生活環境の確保</li> <li>・救助・救援活動の支援等の防災機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサス</li> <li>・パーソントリップ調査</li> </ul>	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・国際観光純収入の増加</li> <li>・安全性の向上 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・管理運営費等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済への影響</li> <li>・環境等への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各港の港湾統計資料等</li> </ul>	港湾局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康、レクリエーション空間としての利用価値</li> <li>・環境の価値</li> <li>・防災の価値</li> <li>・その他の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地費</li> <li>・施設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画への位置付け</li> <li>・安全性の向上</li> <li>・地域の観光振興、活性化</li> <li>・福祉社会への対応</li> <li>・都市環境の改善</li> <li>・歴史・文化の保全・継承</li> <li>・自然環境の保全</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査結果</li> <li>・観光統計調査結果</li> </ul>	都市局

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
都市・幹線鉄道整備事業	評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者への効果・影響</li> <li>・老朽化への対応</li> <li>・防災への効果・影響</li> <li>・安全への効果・影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客地域流動調査</li> <li>・パーソントリップ</li> </ul>	鉄道局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>		官庁営繕部

# 令和5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 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
河川事業	直轄事業等	0	1	0	42	21	64	64	0	0	0
砂防事業等	直轄事業等	0	1	0	17	0	18	18	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	5	3	8	8	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	1	3	0	31	88	123	123	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	0	0	13	13	26	26	0	0	0
都市・幹線鉄道整備事業	直轄事業等	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	5	0	5	5	0	0	0
合計		1	5	0	114	125	245	245	0	0	0

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業（令和4年8月に公表済み）の再掲

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 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
ダム事業	直轄事業等	0	1	3	0	6	10	10	0	0	0
合計		0	1	3	0	6	10	10	0	0	0

## 【その他施設費】

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			
官庁営繕事業	0	2	0	0	1	3	3	0	0	0
合計	0	2	0	0	1	3	3	0	0	0

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			
総計	1	8	3	114	132	258	258	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和5年度予算に向けた再評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】  
【河川事業】  
(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			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						
網走川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	86	352	89	4.0	<p>・総事業費の増加に伴い再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内人口はやや減少しているが、世帯数はほぼ横ばい、65歳以上の人口比率は増加している。</li> <li>・主要交通網であるJR石北本線や国道39号、国道238号のほか、てんさい製糖所の工場等が立地しており、これらに浸水被害が発生した場合、オホーツク地域と北海道内核都市間の輸送や観光、地域の経済活動に影響を及ぼすものと考えられる。</li> <li>・近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の整備として、戦後最大規模である平成4年9月洪水を安全に流下させることを目標に、河道掘削・堤防整備を実施し、流下能力の向上を図るとともに、河川防災ステーションの整備を進める。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域自治体との連携により、河道掘削で発生した残土を公共施設の整備に有効活用することで、残土処理費のコスト縮減を実施している。</li> <li>・網走川水系河川整備計画検討時には、河道改修による治水対策のほか、遊水地を組み合わせた治水対策を検討した。その結果、コストや社会への影響等の観点から、河道掘削案が優位と評価している。今般、事業進捗等に伴う事業費の増加を考慮したが、河道掘削案はコスト面等での優位性に変化がないことを確認した。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)	
鶴川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	164	597	223	2.7	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内人口はやや減少しているが、世帯数はほぼ横ばい、65歳以上の人口比率は増加している。</li> <li>・主要交通網である国道235号や日高自動車道、JR日高線のほか、レタス、メロン等の農作物や花卉栽培といった農業資産が集中しており、これらに浸水被害が発生した場合、胆振東部地域と北海道内核都市間の輸送や観光、地域の経済活動に影響を及ぼすものと考えられる。</li> <li>・近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の整備として、戦後最大規模である平成4年8月洪水を安全に流下させることを目標に、河道掘削や堤防の整備などを実施し、流下能力の向上を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・樋門工事の施工時期の見直し及び工事で発生したコンクリートブロック・コンクリート塊の再利用等によるコスト縮減を実施している。</li> <li>・鶴川水系河川整備計画検討時には、河道改修による治水対策のほか、引堤や堤防の嵩上げ等の治水対策を複数検討した。その結果、事業進捗等に伴う事業費の増加を考慮したが、河道掘削案はコスト面等での優位性に変化がないことを確認した。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)	

<p>常呂川直轄河川改修事業 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>374</p>	<p>558</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：552億円 残存価値：5.8億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：125戸 年平均浸水軽減面積：97ha</p>	<p>220</p>	<p>【内訳】 建設費：197億円 維持管理費：23億円</p>	<p>2.5</p> <p>・河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約14,000人と想定されるが、事業実施により0人に軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率が0%の場合の最大孤立者数を約7,600人から0人に軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口を約4,300人から0人に軽減できる。</p>	<p>・常呂川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内人口は平成22年と比べやや減少しているが、世帯数はほぼ横ばい、65歳以上の人口の割合は増加している。 ・主要交通網であるJR石北本線や国道39号、国道238号のほか、てんさい製糖所の工場等が立地しており、これらに浸水被害が発生した場合、オホーツク地域と北海道内中核都市間の輸送や観光、地域の経済活動に影響を及ぼすものと考えられる。 ・近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、近年計画高水位を上回る洪水が頻発した下流部を中心に、平成21年2月に策定した河川整備計画で目標とした治水安全度を概ね確保できるよう、河道掘削を行う。</p> <p>【コスト縮減等】 ・掘削残土の堤防盛土や農地への流用によるコスト縮減を行っている。 ・河川整備計画（変更）における河道整備について、複数の治水対策案を立案し、コストや社会的影響等を総合的に評価した結果、河道掘削案が有利と考える。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>鳴瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,157</p>	<p>4,961</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：4,948億円 残存価値：12億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：734戸 年平均浸水軽減面積：663ha</p>	<p>752</p>	<p>【内訳】 建設費：737億円 維持管理費：15億円</p>	<p>6.6</p> <p>河川整備計画規模の洪水が発生した場合、鳴瀬川・吉田川流域では、浸水範囲内世帯数は約16,700世帯、災害時要救護者数は、約30,800人と想定されており、事業実施（直轄河川改修事業及び鳴瀬川総合開発事業）により被害が解消される。</p>	<p>・鳴瀬川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・令和元年東日本台風（令和元年10月洪水）では、吉田川（直轄管理区間）で、約27kmにわたりHWLを超過し、吉田川及び支川善川、竹林川において33箇所で越水・溢水、内1箇所の堤防決壊により家屋浸水が発生するなど、甚大な被害が生じている。 ・想定最大規模の洪水が発生した場合、鳴瀬川沿川で浸水世帯約30,000世帯、浸水面積約18,700haの被害が発生する恐れがある。 ・また、浸水想定区域には、病院、小学校などの災害時要援護者施設、警察署などの防災拠点施設、国道4号、JR東北本線などの基幹交通施設が存在しており事業を実施していなかった場合において、洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和元年度まで：善川遊水地、竹林川遊水地の整備、築堤・河道掘削を行い、吉田川では、令和元年東日本台風を堤防高以下で流下させる。（短期整備事業） ・令和18年度まで：鳴瀬川では、築堤・河道掘削を行うとともに、鳴瀬川総合開発事業の完成により気候変動を考慮した流量を堤防高以下で流下させる。（中期整備事業） ・令和32年度まで：河道掘削、堤防整備を行い、鳴瀬川では気候変動を考慮した流量、吉田川では令和元年東日本台風をHWL以下で流下させる（中長期整備事業）</p> <p>【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生した土を、鳴瀬川の堤防整備に有効活用するとともに、宅地嵩上げ事業の盛土への活用等を検討し、コスト縮減に努めている。 ・河道内の再堆積抑制として斜め掘削を試行中。S61洪水対応の水平掘削と比較して、樹木繁茂や再堆積抑制の効果がみられる。今後もモニタリングを継続して行い、維持管理コスト縮減に努める。 ・河道内の再繁茂対策としてブルドーザーによる樹木踏みつけを試行中。除根及びブルドーザーの踏みつけにより、樹木再繁茂抑制に一定の効果があり、維持管理コスト縮減に努めている。 ・代替案等の立案については、鳴瀬川における遊水地整備や既設利水ダム施設の改良、吉田川におけるダム新設や複数の遊水地建設等が考えられるが、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>利根川・江戸川直轄河川改修事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>8,191</p>	<p>111,893</p>	<p>【内訳】 被害防止便益 111,678億円 残存価値 215億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：17,727戸 年平均浸水軽減面積：3,604ha</p>	<p>7,162</p>	<p>【内訳】 建設費 6,881億円 維持管理費 281億円</p>	<p>15.6</p> <p>・河川整備基本方針規模の洪水において、利根川・江戸川では、事業実施により最大孤立者数（避難率40%として算出）は約1,131千人から約1,032千人に、電力の停止による影響人口は約1,519千人から約1,318千人に軽減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・利根川・江戸川は、流域に1都5県がまたがり、流域に全国の総人口の約1/10となる約1,309万人を抱え、その氾濫想定区域には、首都である東京や周辺の都市化の著しい埼玉県、千葉県等を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、主要高速道路が含まれており、日本経済の中枢機能が集中していることから、はん濫した場合には、全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域であり、利根川・江戸川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、治水事業の早期実施に関する要望があり、地元関係者からの理解・協力を得ている。 ・今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・築堤にあたっては河川事業の掘削土を有効利用する等、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>



利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池） 関東地方整備局	再々評価	567	2,492	【内訳】 被害防止便益 2,490億円 残存価値 2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：350戸 年平均浸水軽減面積：538ha	1,810	【内訳】 建設費：1,694億円 維持管理費：116億円	1.3	・河川整備基本方針規模の洪水において、利根川下流部全体では、最大孤立者数（避難率40%として算出）は約37千人から約34千人に、電力停止による影響人口は約59千人から約50千人に低減される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・利根川下流部は、茨城県、千葉県を流下しており、沿川には取手市、守谷市、我孫子市等の大都市が含まれているため、氾濫被害は甚大となる。また、流下能力が不足している箇所が多く、無堤地区での浸水被害等が発生していることから、利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池）により、災害の発生の防止又は軽減を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・本支川の状態等を総合的に勘案し、段階的かつ着実に整備を進め、洪水等による災害に対し、治水安全度の向上を図る。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、ICT技術を活用し、生産性向上や担い手確保に取り組む。 ・堤防の刈草や調節池内の伐採木等は、地域の方々に無償で利用いただくなど、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、一層のコスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
渡良瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	385	2,806	【内訳】 被害防止便益 2,799億円 残存価値 7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：789戸 年平均浸水軽減面積：143ha	304	【内訳】 建設費：272億円 維持管理費：32億円	9.2	・河川整備基本方針規模の洪水で、顕著な被害が想定される渡良瀬川右岸40.4kmの堤防が既に決壊した場合、事業実施により最大孤立者数（避難率40%として算出）は約15,842人から約14,886人に、電力の停止による影響人口は約21,646人から約20,946人に低減される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・渡良瀬川流域は、栃木県、群馬県を流れ、群馬県桐生市、栃木県足利市、佐野市といった中核都市の市街地、ならびにJR両毛線や東武線、東北縦貫自動車道、北関東自動車道、国道50号線など基幹交通が整備されており、渡良瀬川に沿って人口・資産が集積しているため、氾濫被害ポテンシャルが大きい地域である。このような流域の社会経済情勢を踏まえ、引き続き渡良瀬川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止又は軽減を図ることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・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。 ・事業の実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行いながら実施する。 【コスト縮減等】 ・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、工事等から発生した伐採樹木を無償配布する等、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
荒川直轄河川改修事業（荒川第二・三調節池） 関東地方整備局	長期間継続中	1,670	20,964	【内訳】 被害防止便益 20,904億円 残存価値 59億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,506戸 年平均浸水軽減面積：50ha	1,480	【内訳】 建設費：1,333億円 維持管理費：147億円	14.2	・戦後最大洪水である昭和22年9月洪水（カスリーン台風）と同規模の洪水において、ブロック毎に最大被害が想定される地点において堤防が決壊した場合、事業の実施により最大孤立者数（避難率40%として算出）は約676千人から約275千人に、電力の停止による影響人口は約1,032千人から約439千人に低減される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒川流域の関係市区町村における総人口、総世帯数等、沿川の状態に大きな変化はないが、鉄道、高速道路や国道等の基幹が集中しており、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域である。 ・本事業は、荒川の治水安全度の向上に大きく寄与する事業であり、災害発生の防止又は軽減の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・占用者の協力を得て、順次、施設整備範囲の占用解除を進めている。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・公共事業等で発生した建設発生土を堤防等の盛土材として受け入れることにより、コスト縮減を図る。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
多摩川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	1,869	57,844	【内訳】 被害防止便益 57,776億円 残存価値 68億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：16,753戸 年平均浸水軽減面積：260ha	2,928	【内訳】 建設費：2,914億円 維持管理費：14億円	19.8	・河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される多摩川右岸9.0kmが既に破堤した場合、事業実施により最大孤立者数（避難率40%として算出）は約190,000人から約149,000人に、電力の停止による影響人口は約218,000人から約149,000人に低減される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・多摩川流域では沿川に資産が集積しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、特に下流部沿川には特に多くの人口が集中しており、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高いと考えられることから引き続き多摩川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止又は軽減を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・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。 ・事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、工事により発生したコンクリート敷をかごマットの中詰め材として再利用する等、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

相模川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	186	361	<p>【内訳】 被害防止便益 356億円 残存価値 5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：160戸 年平均浸水軽減面積：9.3ha</p>	143	<p>【内訳】 建設費：128億円 維持管理費：15億円</p>	2.5	<p>・河川整備基本方針規模の洪水において、顕著な被害が想定される相模川4.6km（左岸）が仮に破壊した場合、事業実施により最大孤立者数（避難率40%として算出）は約12,700人から約11,000人に、電力の停止による影響人口は約6,900人から約5,600人に低減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・相模川流域は、山梨県と神奈川県にまたがり、政令指定都市である相模原市や平塚市、茅ヶ崎市などの主要都市を有し、JR東海道本線や東海道新幹線、東名高速道路など東西を結ぶ交通幹線が横断している。また、下流域は人口や大規模工場等の資産の集積により、氾濫による被害ポテンシャルが高い地域であることから、引き続き相模川直轄河川改修事業により、水害の発生防止又は軽減を図ることが必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・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。 ・今後も事業実施に当たっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行いながら実施する。</p> <p>【コスト削減等】 ・河道掘削発生土の一部を、神奈川県事業である砂浜の回復、保全を図るため養浜を主体とした侵食対策の養浜材として活用する等、コスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 林 正道)
関川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	537	2,784	<p>【内訳】 被害軽減効果：約2,774億円 残存価値：約10億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：579戸 年平均浸水軽減面積：87ha</p>	446	<p>【内訳】 事業費：423億円 維持管理費：23億円</p>	6.2	<p>・事業実施による効果発現時点において、戦後最大規模の洪水が発生した場合、関川・保倉川流域では、災害時要配慮者数が約4,900人、最大孤立者数が約4,300人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約4,400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、最大孤立者数、電力停止による影響人口はいずれも0人となる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・関川流域の関係自治体における総人口は、概ね減少傾向である一方で、総世帯数は増加傾向から維持傾向。 ・関川想定氾濫区域内の上越市は、北陸新幹線、在来線、北陸・上信越自動車道、国道8号、国道18号、重要港湾である直江津港等、交通網が発達、交通の利便性を活かし、産業団地等の整備や区画整理事業が行われ、高工業施設が多数立地、集積しており、今後更なる発展が見込まれる重要なエリア。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・昭和44（1969）年に一級河川に指定、以後、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・直轄化以降、引堤や築堤護岸工事、河道掘削等を実施。 ・令和4（2022）年度末（予定）の大匠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堤防整備状況は関川で100%、保倉川96.9%。 ・これまで流下能力の向上のため、危険な箇所から順次河道掘削等を重点的に実施しているが、保倉川放水路整備等、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。</p> <p>【コスト削減等】 ・河道掘削により発生した土砂は、他の公共事業と連携し有効活用することで、土砂処理費のコスト削減を図っている。 ・河道内伐採・堤防除草処分費低減のため、発生した伐採木・除草ロールを地元の住民や農業高校へ提供している。 ・施工に当たっては、ICT技術を活用し、生産性向上や担い手確保に取り組んでおり、今後新たにBIM/CIMをはじめとしたDXの導入、新技術や施工計画の見直し等代替案の検討により、さらなるコスト削減や環境負荷軽減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 林 正道)
神通川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	390	9,586	<p>【内訳】 被害軽減効果：約9,581億円 残存価値：約5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：995戸 年平均浸水軽減面積：140ha</p>	288	<p>【内訳】 事業費：276億円 維持管理費：11億円</p>	33.3	<p>・戦後最大規模相当（神通大橋6,700m<sup>3</sup>/s）の洪水が発生した場合、災害時要配慮者数が約15,500人、最大孤立者数は約17,800人（避難率40%）、電力停止による影響人数が約33,100人と想定されるが、事業実施により解消される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・流域関係市町村における世帯数は増加傾向、人口は近年減少傾向にある。 ・富山市では、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進しており、令和2年3月には路面電車南北接続事業がその到達点の一つとして完成した。今後も、都心や公共交通沿線の居住が推進され、地域の活性化が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・昭和44年に一級河川に指定され、直轄事業として河川改修に着手。 ・直轄化以降、急流河川対策、支川の弱小堤対策等を実施。 ・令和4（2022）年度末（予定）の神通川及び支川の大匠管理区間の計画断面堤防の整備状況は約72%。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきた。現在は、流下能力の向上と急流河川特有の洪水流の強大な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。</p> <p>【コスト削減等】 ・河道掘削の発生土を築堤の材料として利用することにより、コスト削減を図っている。 ・河川内樹木の伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト削減を図っている。 ・ICTの活用を推進し、建設現場の生産性向上を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 林 正道)

<p>手取川直轄河川改修事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>96</p>	<p>8,677</p>	<p>【内訳】 被害軽減効果：約8.675億円 残存価値：約2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：807戸 年平均浸水軽減面積：282ha</p>	<p>139</p>	<p>【内訳】 事業費：122億円 維持管理費：17億円</p>	<p>62.5</p>	<p>・昭和9年相当（推定約4,100m<sup>3</sup>/s）の洪水が発生した場合、手取川流域では、災害時要配慮者数が約6,600人、最大孤立者数が約3,100人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約4,290人と想定されるが、事業実施によりほぼ解消される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・手取川流域の関係市町村における人口増加は鈍化しているものの、世帯数は増加傾向にある。 ・手取川流域の関係市町村における製造品出荷額は増加傾向にある。 ・流域内の主要交通網として国道8号、北陸自動車道、国道157号があるほか、北陸新幹線の延伸も予定されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・昭和9年の洪水を契機として、昭和10年に国の直轄事業として河川改修に着手。 ・直轄化以降、河床掘削、手取川ダム等の整備、河口部導流堤、急流河川対策等を実施。 ・令和4(2022)年度末（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堤防整備状況は93.4%。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきた。現在は、流下能力の向上と、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、河床掘削、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水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。</p> <p>【コスト縮減等】 ・砂州の切り下げや河道掘削により発生した土砂を急流河川対策の腹付盛土材に有効利用することでコスト縮減を図っていく。 ・河道内樹木伐採により発生した伐採木について、無償提供することによりコスト縮減を図っていく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>安倍川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>247</p>	<p>7,150</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：7,147億円 残存価値：2.8億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,800戸 年平均浸水軽減面積：110ha</p>	<p>384</p>	<p>【内訳】 建設費：318億円 維持管理費：66億円</p>	<p>18.6</p>	<p>河川整備計画の目標としている観測史上最大規模（昭和54年10月洪水）と同規模（基準地点【手越】：4,900m<sup>3</sup>/s）の洪水により浸水が発生した場合</p> <p>・想定死者数は20人、最大孤立者数は約21,000人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。</p> <p>・機能低下する医療施設（病院）は1施設、医療施設（診療所）は35施設、社会福祉施設は66施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。</p> <p>・途絶する主要道路は国道1号、国道150号、国道362号等であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、静岡市の人口は減少傾向、世帯数は増加傾向している。流域は静岡県の県庁所在地である静岡市街地が発達し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の共用開始もされ、一層の経済活動等が見込まれている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・安倍川では、昭和54年10月洪水を安全に流下させるため、堤防整備・堤防強化を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約77%である。 ・安倍川では、先行して実施している堤防整備や堤防強化や水制対策に続き、流下能力が不足する箇所の河道掘削について、関係者と十分な連携・調整を図りながら実施する。令和4年度には、下川原地区、安倍口地区等において、築堤・高水敷整備（低水護岸）・河道掘削を行っている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用及び河道掘削による発生土砂を高水敷整備、海岸養浜等に活用することで残土処分場への運搬・処分費を縮減する他、河道掘削では関係機関との連携を図るなど、積極的なコスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考え。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>

<p>大井川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>152</p>	<p>3,031</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3,027億円 残存価値：3.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：396戸 年平均浸水軽減面積：58ha</p>	<p>196</p>	<p>【内訳】 建設費：169億円 維持管理費：27億円</p>	<p>15.4</p> <p>河川整備計画の目標としている年超過確率1/50に相当する流量（基準地点【神座】：8,100m<sup>3</sup>/s）の洪水により浸水が発生した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定死者数は40人、最大孤立者数は約29,000人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。</li> <li>・機能低下する医療施設はなく、社会福祉施設は30施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。</li> <li>・途絶する主要道路は国道150号、国道473号、県道30号、県道31号、64号、73号、81号、途絶する主要鉄道は大井川鉄道本川であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内市町の人口は減少傾向となっており、世帯数は増加傾向となっている。流域は、製菓、化学、食品加工業の工場が多く立地し、東名高速道路やJR東海道新幹線等、日本経済の基盤をなす重要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路の供用開始もされ、一層の経済活動等が見込まれている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大井川では、基準地点の神座で年超過確率1/50に相当する流量を安全に流下させるため、河道拡幅、低水護岸整備を重点的に進めており、河川整備計画に基づく事業の進捗率は事業費ペースで81%程度である。</li> <li>・大井川では、先行して実施している堤防整備や堤防強化に続き、流下能力が不足する箇所河道掘削について、関係者と十分な連携・調整を図りながら実施をしていく。</li> <li>・令和4年度には、飯淵・川尻地区、神座地区等において、築堤・低水護岸・河道掘削を行っていく。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用などによるコスト縮減や工期短縮等に努める。</li> <li>・河道掘削により発生した土砂については、関係機関との連携を図るなど、積極的なコスト縮減に努める。</li> <li>・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考ええる。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>豊川直轄河川改修事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>339</p>	<p>4,095</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：4,092億円 残存価値：3.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：244戸 年平均浸水軽減面積：212ha</p>	<p>479</p>	<p>【内訳】 建設費：406億円 維持管理費：73億円</p>	<p>8.5</p> <p>河川整備計画の目標規模の大雨（昭和44年8月洪水(台風第7号)）の洪水により浸水が発生した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定死者数は約130人、最大孤立者数は約11,800人と推定されるが、整備を実施することで想定死者数はなし、最大孤立者数は約880人に低減される。</li> <li>・機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は6施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。</li> <li>・途絶する主要道路は国道1号、151号、県道5号線、31号線、69号線等であり、整備を実施することで国道1号等の複数の国道および県道の交通途絶被害は解消される。鉄道は浸水区間が盛土構造であるため、交通途絶は発生しない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域市町人口(3市1町)は約59万人です。人口は整備計画が策定された平成13年以降ほぼ横ばいであり、世帯数は増加傾向にある。豊川の浸水想定区域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の重要交通網が整備され、治水上重要な地域となっている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画策定以降、流下能力が低い箇所の治水安全度を早期に向上させるため、河道掘削等を実施しています。河川整備計画に基づく事業の進捗率は、事業費ペースで46%程度となっている。平成30年度から令和4年度までに、霞堤対策（地質、設計、用地）などを実施した。残事業については、引き続き、地元や関係機関と調整を行い、実施する。</li> <li>・地元や関係機関と調整を行いつつ、各霞堤対策等を実施する。平成最大の平成23年9月洪水が再来しても、外水氾濫しない※高さの露小堤を設置する。</li> <li>※残事業及び設案ダム建設完了後</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。河道掘削による建設発生土は関係機関における水防災等への整備活用、河口部干潟造成に活用することでコスト縮減を図る。</li> <li>・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計画策定以降、流域における社会経済状況等が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考ええる。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>

庄内川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,554	95,022	【内訳】 被害防止便益：95,015億円 残存価値：7.0億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13,662戸 年平均浸水軽減面積：422ha	1,799	【内訳】 建設費：1,778億円 維持管理費：20億円	52.8	河川整備計画の目標規模の大雨（中下流域：平成12年9月東海豪雨、上流域：平成元年9月豪雨）の洪水により浸水が発生した場合  ・想定死者数は約350人、最大孤立者数は約340,000人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は軽減される。  ・機能低下する医療施設は904施設、社会福祉施設は432施設と推定されるが、整備を実施することで、これらの社会機能低下被害は軽減される。  ・途絶する主要道路は21路線、影響を受ける通行台数は約67万台/日と推定されるが、整備を実施することで、これらの交通途絶被害は軽減される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降緩やかに増加している。庄内川の浸水想定区域は、中部圏の中核機能や交通機関の拠点を抱え、治水に極めて重要である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画策定以降、平成12年9月東海豪雨規模の洪水を安全に流下させるため、中下流域の堤防整備や堤防強化、河道掘削を実践している。河川整備計画で計上された事業の進捗率は、事業費ベースで51%程度である。</li> <li>・地元や関係機関と調整を行い実施する。</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。河道掘削の掘削土砂を他機関の工事等で活用することでコスト縮減に努める。</li> <li>・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河道整備計画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
庄内川特定構造物改築事業（JR新幹線庄内川橋梁） 中部地方整備局	再々評価	684	13,550	【内訳】 被害防止便益：13,548億円 残存価値：2.0億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,811戸 年平均浸水軽減面積：104ha	635	【内訳】 建設費：632億円 維持管理費：3.4億円	21.3	河川整備計画の目標規模の大雨（平成12年9月東海豪雨）の洪水において県道枇杷島橋上流で堤防が決壊した場合  ・想定死者数は約150人、最大孤立者数は約220,000人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。  ・機能低下する主要医療施設は730施設、社会福祉施設は307施設と推定されるが、整備を実施することで、社会機能低下被害は解消される。  ・途絶する主要道路は13路線、影響を受ける通行台数は約50万台/日と推定されるが、整備を実施することで、交通途絶被害は解消される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の枇杷島地区周辺の氾濫域に位置する名古屋市と清須市の人口は約240万人で、氾濫域には住宅棟が密集している。庄内川特定構造物改築事業が採択された平成14年度以降、人口は増加している。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択以降、用地取得、左右岸での築堤を進めてきており、橋部を除く築堤が完成した。現在の進捗率は事業費ベースで18%である。</li> <li>・令和3年10月より県道枇杷島橋の架替工事に現場着手したところであり、引き続き事業を推進していく。その他の2橋については、鉄道事業者との調整を進めている。</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・庄内川特定構造物改築事業は、事業採択時点の流域及び周辺における社会経済状況、河道状況を踏まえて策定したものである。事業採択以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないことから、庄内川特定構造物改築事業が最も適切であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
雲出川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	304	6,148	【内訳】 被害防止便益：6,144億円 残存価値：3.4億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：409戸 年平均浸水軽減面積：194ha	259	【内訳】 建設費：241億円 維持管理費：18億円	23.7	河川整備計画の目標規模の大雨（昭和57年8月）の洪水により浸水が発生した場合  ・想定死者数は約140人、最大孤立者数は約13,300人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。  ・機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は15施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。  ・途絶する主要道路は国道23号、国道165号等、途絶する鉄道はJR紀勢本線、近鉄大阪線であり、整備を実施することで交通途絶被害は軽減される。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は、流域で概ね横ばいの状況にある。また、伊勢自動車道、国道23号、国道165号、近鉄大阪線、近鉄名古屋線、JR名松線など、この地方の根幹をなす交通網がある。津市臨海部には工業団地が立地するとともに、三重県を進めるクリスタルバレー構想に伴い、津市久居地区の「ニューファクトリーひさい工業団地」への企業誘致を進めるなど、今後も発展が期待される地域である。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防整備、河道掘削、樹木伐採、護岸整備を重点的に進めており、河川整備計画に基づく事業の進捗率は、事業費ベースで38%程度となっている。</li> <li>・右岸赤川地区・其村地区においては、無堤部の暫定嵩上げ、赤川水門・其村樋門の整備を実施する。左岸牧地区・小戸木地区においては、現在の遊水機能を生かした洪水調節施設として遊水地の整備を実施する。中村川においては、審しく治水上の支障となる橋梁や堰についての改築・補強等の対策を実施する。これら事業においては、関係機関、地元関係者、施設管理者と十分な協議・連携を図り、事業を実施していく。</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術等の採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、今回の評価では、事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化はなく、また、事業の投資効果、進捗状況に問題はないため、現時点においても、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

北川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	65	1,690	【内訳】 被害防止便益：1,689億円 残存価値：0.72億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：181戸 年平均浸水軽減面積：46ha	120	【内訳】 建設費：69億円 維持管理費：51億円	14.1	河川整備整備計画規模の洪水が発生した場合、北川流域では、 ①仮に避難率40%とした場合の最大孤立者数は約3,280人であるが、約2,180人に減少する。 ②電力の停止による影響人口は約4,600人と想定されるが約2,530人に減少する。ガスの供給停止による影響人口は約2,330人と想定されるが約400人に減少する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北川の氾濫原を含む市町の総人口や世帯数は直近10年でやや減少しているのに伴い、総資産額もやや減少しているが、社会情勢に大きな変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・河積を確保するための河道掘削等は、令和4年度末時点で河口から3.4kmまで実施済み。 ・令和4年度末時点において、堤防拡築・堤防強化の進捗率は河川整備計画に対して約26%、河川整備基本方針に対して約24%。 ・今後は、高塚地区の掘削、遠敷川合流点付近の水位低下対策のほか、堤防の拡築・強化を順次実施する。 【コスト縮減等】 高塚地区の掘削土（泥土）は、掘削土に塩分や根が含まれているため、他工事への流用や近場の処分場へ搬出できないことから、約40km離れた処分地まで運搬し、有料処分を行う必要がある。掘削土を活用して水防拠点を整備することでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
紀の川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	685	3,931	【内訳】 被害軽減期待額便益：3,929億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：318戸 年平均浸水軽減面積：160ha	1,008	【内訳】 建設費：712億円 維持管理費：296億円	3.9	・河川整備計画目標規模の降雨による洪水が発生した場合、直轄管理区間内の最大孤立者数は約3,400人（避難率40%）、ガスの機能停止による影響人口は約3,200人と想定されるが、事業の実施により、最大孤立者数は約3,400人減少、ガスの機能停止による影響人口は約3,200人減少。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・紀の川の現況では、基本方針規模（1/150）の降雨が生じた場合、堤防の決壊等により約7,700haが浸水し、浸水家屋は約79,000戸、被害額は約30,000億円と推定 ・河川整備計画規模の降雨が生じた場合、河川整備計画において予定している事業を実施することにより、浸水被害が解消。 【事業の進捗の見込み】 ・中流部の狭窄部である藤崎地区の水位低下対策 ・無堤箇所の堤防整備 ・小田地区の狭窄部の水位低下対策や堤防整備・河道掘削 【コスト縮減等】 ・慈尊院地区の掘削土を他地区の掘削土と混合し築堤材料に利用することで掘削土の処分費削減	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
加古川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	695	29,064	【内訳】 被害軽減便益：29,057億円 残存価値：6.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,423戸 年平均浸水軽減面積：217ha	791	【内訳】 建設費：672億円 維持管理費：118億円	36.8	・河川整備計画規模の降雨による洪水が発生した場合、避難率40%のときに直轄管理区間内の最大孤立者数は約41,330人、電力、ガスの機能停止による影響人口はそれぞれ約60,350人、約31,800人と想定されるが、事業の実施により解消することができる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・河川整備計画規模の降雨（目標流量5,700m <sup>3</sup> /s）が生じ、堤防が決壊した場合、約2,954haが浸水し、浸水家屋は約56,000戸、被害額は13,711億円と推定されるが、事業の実施により浸水被害は解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗において大きな課題はなく、今後も引き続き事業を進めていく。 【コスト縮減等】 ・今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
揖保川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	451	1,645	【内訳】 被害軽減便益：1,638億円 残存価値：6.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：380戸 年平均浸水軽減面積：112ha	518	【内訳】 建設費：385億円 維持管理費：133億円	3.2	・河川整備計画規模の降雨による洪水が発生した場合、避難率40%のときに直轄管理区間内の最大孤立者数は約400人、電力の停止による影響人口は約200人と想定されるが、事業の実施により解消することができる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・河川整備計画規模の降雨（目標流量2,200m <sup>3</sup> /s）が生じ、堤防が決壊した場合、約535haが浸水し浸水家屋は約1,640戸、被害額は248億円と推測されるが、事業の実施により家屋浸水被害は解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗において大きな課題はなく、今後も引き続き事業を進めていく。 【コスト縮減等】 ・今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

九頭竜川直轄河川 改修事業 近畿地方整備局	再々評価	508	5,727	【内訳】 被害防止便益：5,723億円 残存価値：4.4億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：808戸 年平均浸水軽減面積：211ha	822	【内訳】 事業費：582億円 維持管理費：241億円	7.0	河川整備計画規模の降雨による洪水が発生した場合、避難率40%のときに九頭竜川直轄区間内の最大孤立者数は約34,000人、電力、ガスの機能停止による影響人口はそれぞれ約35,000人、約13,000人と想定されるが、事業の実施により、解消することができる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・九頭竜川の氾濫原を含む市町の総人口はやや減少、世帯数はやや増加、総資産額はやや増加しているが、社会情勢に大きな変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・河道掘削等は、九頭竜川では実施済み。日野川においては令和4年度末時点で合流点から8.8kmまで実施済み。 ・令和4年度末時点において、堤防拡築・堤防強化の進捗率は河川整備計画に対して約60%が整備済み。 ・今後は、日野川久喜津・朝宮地区の河道掘削のほか、堤防の拡築・強化を順次実施する。 【コスト縮減等】 ・九頭竜川水系では、河道掘削におけるコスト縮減として、掘削土を堤防拡築材料へ流用。堤防拡築に適した土質に改良するために黒丸地区混合ヤードに搬出してあり、有料処分する場合と比較して、運搬距離は長くなるが処分費を削減でき、令和3年度実績で約2億円のコスト縮減となった。今後も河川整備の実施にあたり、施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
野洲川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	その他	28	300	【内訳】 被害防止便益：300億円 残存価値：0.10億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：96戸 年平均浸水軽減面積：65ha	88	【内訳】 事業費：22億円 維持管理費：66億円	3.4	河川整備計画の目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により野洲川流域では、直轄管理区間内で「最大孤立者数（避難率40%）」は約400人から0人に、「電力の停止による影響人口」は約110人から0人に解消されると想定される。	・堤防強化の延長に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・現況では、河川整備計画目標流量が低下し、堤防が決壊した場合、約515haが浸水し、浸水家屋は970戸、被害額は約129億円と想定される。 ・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、浸水被害を解消することができる。  【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度末時点において、見直し後の全体事業に対する堤防強化の進捗率は約6%。 ・今後は、比江地区および川田町地区の堤防強化（浸透対策）、中・下流部の堤防強化（侵食対策）、水防拠点の整備を順次実施する。  【コスト縮減等】 ・河岸侵食対策に使用する石材を現地採取することで約0.3億円のコスト縮減を実施した。 ・今後、水防拠点の基盤整備におけるコスト縮減として、必要な土材料を堤防強化（浸透対策）で発生する掘削土を流用することで、土砂購入費及び土砂処分費が削減でき、約1.2億円のコスト縮減を図る予定。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
淀川特定構造物改築事業（阪神なんば線淀川橋梁） 近畿地方整備局	再々評価	500	1,021	【内訳】 被害防止便益：1,021億円 残存価値：0.00億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：166戸 年平均浸水軽減面積：2.9ha	514	【内訳】 事業費：514億円 維持管理費：0.00億円	2.0	河川整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、淀川流域では、直轄管理区間内の最大孤立者数（避難率40%の場合）は約189,000人から0人に、ガスの機能停止による影響人口は約179,000人から0人に解消されると想定される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・淀川の氾濫原を含む沿川市町の直近10年での総人口は0.9%増加、総世帯数は6.5%増加、総資産額は4.6%増加しているものの、社会情勢に大きな変化はない。 ・大阪駅周辺では、新たな拠点「うめきた」のまちづくりとして、令和4年度に2期区域がまちはびらき予定。大阪駅に隣接した地下に新駅も整備予定であり、治水安全度の向上を図る必要がある。 ・気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、河川の流域のあらゆる関係者が協働して流域全体で行う治水対策「流域治水」への転換を図る。 ・治水計画を「気候変動による降雨量の増加などを考慮したもの」に見直し、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、①氾濫をできるだけ防ぐ、減らす対策、②被害対象を減少させるための対策、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で多層的に進める。 【事業の進捗の見込み】 ・橋梁上部工、高架橋を順次整備し、橋梁切替後、現在の橋梁を撤去する。 【コスト縮減等】 ・コスト縮減として浚渫土約3万m <sup>3</sup> を河口再生干潟の材料へ流用 ・有料処分する場合と比較して処分費を削減でき、令和元年、2年度実績で約1.4億円のコスト縮減となった。 ・今後も橋梁架け替えの実施にあたり、施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
木津川上流直轄河川改修事業（上野遊水地） 近畿地方整備局	再々評価	717	8,493	【内訳】 被害防止便益：8,492億円 残存価値：1.0億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：233戸 年平均浸水軽減面積：72ha	2,882	【内訳】 事業費：2,792億円 維持管理費：90億円	2.9	・上野地区で戦後最大洪水が発生した場合、浸水区域内人口は約1,200人と想定されるが、事業実施後には0人に軽減できる。 ・同様に、避難率が0%の場合の最大孤立者数は、事業実施により約800人から0人に、電力の停止による影響人口は事業実施により約600人から0人に軽減できる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・氾濫原である伊賀市内の総人口はやや減少、総世帯数及び総資産額はやや増加しているが、社会情勢に大きな変化はない。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗において大きな課題はなく、今後も引き続き事業を進めていく。  【コスト縮減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

円山川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	589	1,326	【内訳】 便益：1323億円 残存価値：3.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：165戸 年平均浸水軽減面積：20ha	849	【内訳】 事業費：637億円 維持管理費：212億円	1.6	・1/30規模の降雨による洪水が発生した場合、直轄管理区間内の最大孤立者数は約11,000人（避難率40%）、電力、ガスの機能停止による影響人口はそれぞれ約16,000人、約11,000人と想定されるが、事業の実施により、最大孤立者数は約10,000人減少、電気、ガスの機能停止による影響人口はそれぞれ約15,000人、約10,000人減少。 ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・円山川の氾濫原を含む市の総人口はやや減少、総世帯数及び総資産額はやや増加しているが、社会情勢に大きな変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・今後は引き続き下流部のひの其他地区の築堤、中流部の遊水地整備、鶴岡・日置地区の築堤を実施する。 ・令和4年度末時点で、上流部の日高地区の築堤を完了させ（一部未完成箇所あり）、ひの其他地区等を含めて築堤を69%進捗。 【コスト縮減等】 ・遊水地整備（中郷地区）の大規模な掘削に伴い発生する土砂について、必要に応じ土質改良を行い、遊水地囲繞堤や管内河川堤防の盛土材として流用することにより、コスト縮減を図る。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）
大和川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	再々評価	1,458	36,526	【内訳】 被害防止便益：36,516億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,020戸 年平均浸水軽減面積：217ha	1,594	【内訳】 建設費：1,352億円 維持管理費：242億円	22.9	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大和川の氾濫原を含む治川市町の近10カ年（H23～R2年）の総世帯数はやや増加、総人口及び総資産額はほぼ横ばいであり社会情勢に大きな変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・下流部では、高規格堤防整備および河道掘削、築堤を推進。 ・中流部では、河道掘削及び築堤に着手するとともに、流域全体の治水安全度向上に資する遊水地整備を推進。 ・佐保川では、長安寺地区において河道掘削及び築堤等を完了。 ・R4年度末時点において、築堤の進捗率は50%、河道掘削の進捗率は36%である。 ・今後は、奈良県域において築堤・河道掘削や遊水地整備を実施する。大阪府域において河道掘削や高規格堤防の整備等を実施する。 【コスト縮減等】 R3年度以降、藤井地区での河道掘削等により合計約40万m3もの土砂を三郷町の農業公園信貴山のどか村における防災拠点整備事業の高台整備等の盛土材として活用している。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	668	12,318	【内訳】 被害防止便益：12,311億円 残存価値：6.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：1,609世帯 年平均浸水軽減面積：229ha	532	【内訳】 建設費：476億円 維持管理費：56億円	23.1	・高梁川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・倉敷大橋、新総社大橋が平成28年に供用開始、倉敷みなど大橋が平成29年に供用開始となり、利便性が増して今後さらに宅地化が進む可能性がある。また、一般国道2号倉敷立体の4車線化が令和2年に完成しており、岡山県西部地域における行政、経済の中心地としてさらなる発展が期待されている。 ・高梁川水系の関係者は「高梁川改修促進協議会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。 ・平成30年7月豪雨では、倉敷市真備町で堤防が決壊し、大規模な浸水により甚大な被害が発生しており、地域の復興を進めるためにも、迅速な治水対策が必要となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年7月豪雨を踏まえた治水対策の推進として、地域からは引き続き河川改修事業を要望されており、関係機関等との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、掘削箇所が発生する掘削土については築堤材等として有効活用し、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）
千代川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	153	876	【内訳】 被害防止便益：872億円 残存価値：3.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：160世帯 年平均浸水軽減面積：18ha	123	【内訳】 建設費：97億円 維持管理費：26億円	7.1	・千代川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取県立中央病院や鳥取赤十字病院の改築、鳥取市役所の新庁舎整備など、鳥取市中心部の都市機能の充実が図られているほか、布袋工業団地が造成され、流域内での企業立地が促進されている。 ・過去から度重なる洪水被害を受けており、治水対策の促進について鳥取市から強い要望を受けている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗しており、鳥取市や地域からの要望、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。 【コスト縮減等】 ・関係機関等との事業調整により、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）



高津川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	100	193	【内訳】 被害防止便益：192億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：22世帯 年平均浸水軽減面積：9ha	108	【内訳】 建設費：107億円 維持管理費：0.91億円	1.8	・整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、高津川流域で想定死者数が5人（避難率0%）、電力の停止による影響人口が4,656人と想定されるが、事業実施により軽減される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・高津川沿川は益田市街地が広がっており、人口・資産が集中している。 ・秋・石見空港、石見臨空ファクトリーパーク、益田地区国営農地開発事業を基盤とした工業・農業等の振興が期待されている。 ・高津川水系では流域市町による「高津川水系治水砂防期成同盟会」、関係自治会による「高津川・安全で安心できる地域づくりの会」が組織され、治水対策の促進を強く要望している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗しており、関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等と調整し、河床掘削に伴う発生土の有効利用等を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	229	1,791	【内訳】 被害防止便益：1,791億円 残存価値：0.43億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：362世帯 年平均浸水軽減面積：133ha	201	【内訳】 建設費：192億円 維持管理費：9.7億円	8.9	・事業実施前の時点では、整備計画目標規模相当の洪水が発生した場合、吉井川流域で想定死者数が10人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が4,018人と想定されるが、事業実施により解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・重要な施設として、JR山陽本線、JR赤穂線、一般国道2号、一般国道374号などの交通動脈や、岡山市東区役所、瀬戸内市役所などの公共施設を有している。 ・下流域には、五明工業団地や大規模流通倉庫が立地しており、現在も岡山市新産業ゾーン整備事業により工業団地の建設が進められている。 ・平成30年7月豪雨によって、吉井川沿川では、堤防の居住地側で法崩れや漏水が発生したものの、整備メニューを見直す被害は発生していないため、引き続き堤防整備等を進める。 【事業の進捗の見込み】 ・現在まで、事業は順調に進捗している。 ・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。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、建設発生土の有効活用を図り、コスト縮減に努める。 ・現状での事業の進捗状況並びに残事業における費用対効果も高いことから、代替案を検討する必要がない。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	183	2,136	【内訳】 被害防止便益：2,133億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：261世帯 年平均浸水軽減面積：131ha	158	【内訳】 建設費：155億円 維持管理費：3.1億円	13.6	・整備計画の対象洪水となる戦後第2位の昭和47年7月洪水が発生した場合、佐波川流域で想定死者数が5人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が1,015人と想定されるが、事業実施により被害は軽減される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域の下流域である防府市の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・県道中ノ関線の供用開始（平成27年3月）、道の駅潮彩市場のオープン（平成27年10月）や防府テクノタウンの開発（平成27年1月）など、現在でも社会基盤整備が進行している。 ・平成21年7月には大規模な土砂災害や浸水被害により甚大な被害が生じたため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修の要望も強い。 【事業の進捗の見込み】 ・これまでのところ事業は順調に進捗。地域住民からは引き続きの河川改修事業を切望されており、関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等と調整し河床掘削に伴う発生土の有効利用等によりコスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

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	474	3,168	【内訳】 被害防止便益：3,141億円 残存価値：27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：314戸 年平均浸水軽減面積：77ha	479	【内訳】 建設費：468億円 維持管理費：11億円	6.6	・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。 ・総事業費の増加に伴う再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・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、「真備緊急治水対策」を実施することとなった。 【事業の進捗の見込み】 ・小田川付替え事業で影響を受ける柳井原地区では、地元住民代表者が「小田川放流対策協議会」を設立し、国との協議を組織的に進めている状況である。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）
吉野川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	1,851	4,191	【内訳】 被害防止便益：4,155億円 残存価値：37億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,010戸 年平均浸水軽減面積：303ha	1,925	【内訳】 建設費：1,873億円 維持管理費：52億円	2.2	・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には最大孤立者数（避難率40%）が約1,800人、ライフラインの停止による波及被害の一つとして電力停止による影響人口が約2,700人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。 ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・吉野川流域に係る市町村の人口はぜん減しているが、世帯数は増加傾向。 ・吉野川流域に係る市町村の事業所数・従業者数は減少傾向にあるが、製造品出荷額は増加傾向。 ・四国横断自動車道の延伸により四国東北部において高松道と徳島道のネットワーク網が完成。さらに、徳島県三好市と香川県三豊市を結ぶ一般国道32号猪ノ鼻道路が完成。 ・氾濫区域内の自治体で組織される「吉野川上流改修促進期成同盟会」等から、直轄事業の整備促進に関する要望を受けている。 【事業の進捗の見込み】 ・吉野川では、半田箇所、沼田箇所、加茂第二箇所等において事業を実施中。 ・旧吉野川・今切川では、新喜来地区、勝理地区、中喜来地区、広島地区等において事業を実施中。 ・堤防整備、河道掘削等の事業は着実に進捗しているが、更なる進捗に対する流域自治体等からの強い要望を受けている。 ・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。 【コスト縮減等】 ・近年の執行実績から用地費及び間接費などを見直すとともに、掘削土等の有効活用等を行うことによりコスト縮減に努める。また今後も各事業の設計・実施段階で工法変更等の可能性の検討を実施していく。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）
四万十川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	480	2,976	【内訳】 被害防止便益：2,967億円 残存価値：8.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：300戸 年平均浸水軽減面積：118ha	551	【内訳】 建設費：517億円 維持管理費：34億円	5.4	・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には最大孤立者数（避難率40%）が約4,700人、ライフラインの停止による波及被害の一つとして上水道の停止影響人口が約390人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。 ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内には高知県西部の主要都市である四万十市街地があり、人口・資産が蓄積し、交通の要衝となっている。また、四万十市具同地区や古津賀地区は近年開発が進んでおり、人口は増加傾向。 ・一方で、無堤箇所や堤防断面が不足している箇所が残っており、早期の整備が必要。また、近年、四万十川では河床が低下傾向を示しており、今後も河川管理上の注視が必要。 ・自治体等及び地域住民から要望多数。 【事業の進捗の見込み】 ・堤防未整備の地区や堤防断面が不足する地区の堤防整備を進めるとともに、流下能力が不足している区間について河道掘削を継続的に実施している。また、浸水被害が頻発している地区について高知県・四万十市と連携し、内水対策を進めている。 ・物価変動や計画内容の変更等を踏まえ、総事業費を見直した（平成29年度再評価時点から約89億円増）。 ・令和21年度までに、四万十川・中筋川の無堤箇所及び四万十川・後川の堤防断面不足箇所の解消、河道掘削等の整備を行う。 ・令和9年度を目処に当面の対策として、無堤箇所である初崎地区及び堤防断面不足箇所である井沢地区、山路地区、安並地区の堤防整備、四万十川及び後川の河道掘削、入田地区の内水対策、百笑・具同地区の堤防強化対策を完了させる。また、無堤箇所である下田地区、実崎・間崎地区、山路地区の堤防整備を推進する。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用として、河道掘削土を養浜や工事用道路材料に利用し、その他掘削残土についても現地植生や築堤に利用することにより、コスト縮減に努めている。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林 正道）

<p>大分川直轄河川改修事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>224</p>	<p>3,115</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3,110億円 残存価値：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：548戸 年平均浸水軽減面積：55ha</p>	<p>267</p>	<p>【内訳】 建設費：259億円 維持管理費：8.2億円</p>	<p>11.7</p>	<p>・整備計画目標流量規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口約53,800人が解消され、主要な道路全ての途絶も解消され、車の通行が可能となる。</p> <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口約17,100人が軽減され、東九州自動車道の途絶が解消され、車の通行が可能になる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・人口減少が全国的に進んでいる中、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。 ・想定氾濫区域内に人口・資産が集中している大分市街部が含まれるが、流下能力不足による治水安全度が低い区間があるため、浸水すると甚大な被害が発生する。 ・事業の実施で、洪水氾濫に対する治水安全度の向上が期待でき、浸水区域内人口や途絶する重要な道路の被害軽減及び事業の費用対効果等も十分に見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面（短期R3～R7）で実施する河川整備は、流下能力が相対的に低い大分川上流を治水安全度1/15（既往最大のH5.9洪水対応）まで向上させるとともに、資産の多い大分川中下流については、河川整備計画において、目標とする治水安全度1/70を確保する。 ・中長期（R8～R17）では、大分川上流の治水安全度を整備計画目標規模1/70の確保を目指して、順次河道掘削等を実施する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、ICTの活用による工期短縮・生産性の向上や河道掘削土の築堤盛土材料への再利用などコスト縮減に取り組んでいる。 ・施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。 ・現計画（河川整備計画）については、地形的な制約条件、地域社会へ影響、環境への影響、実現性及び経済性等を踏まえ、有識者や地域住民意見を伺い、策定したものである。 ・当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により必要に応じて見直す可能性もある。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 林 正道）</p>
<p>番匠川直轄河川改修事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>156</p>	<p>628</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：625億円 残存価値：2.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：44戸 年平均浸水軽減面積：20ha</p>	<p>273</p>	<p>【内訳】 建設費：228億円 維持管理費：45億円</p>	<p>2.3</p>	<p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、整備計画対応河道を整備することにより、浸水区域内人口約4,600人、電力の停止による影響人口約1,800人が解消される。</p> <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、整備計画対応河道を整備することにより、浸水区域内人口約500人、電力の停止による影響人口約800人が軽減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内人口や資産について、前回の平成29年度評価時から大きく変化していない。 ・想定氾濫区域内に人口・資産が集中する佐伯市街部が含まれるが、流下能力不足により治水安全度が低い区間があるため、浸水すると甚大な被害が発生する。 ・事業を実施することにより洪水氾濫に対する治水安全度の向上が期待でき、浸水区域内人口や電力の停止による影響人口の軽減及び事業の費用対効果等も十分に見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・今後の当面の整備では、平成16年10月及び平成17年9月洪水、平成29年9月洪水において浸水被害を受けた久留須川の河道掘削、樹木伐採及び番匠川下流他の河川管理施設耐震対策等を優先して実施する。 ・当面整備完了後、河川整備計画の整備目標流量である平成16年10月洪水及び平成17年9月洪水規模に対応するため、背後地の資産状況や下流の治水安全度のバランス等を考慮しながら実施していく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、河道掘削等による発生土について、築堤工事や側帯盛土、他行政工事に再利用する他、一般公募による民間事業者等への土砂提供を実施するなど、処分費等の縮減に取り組んでいる。 ・新技術・新工法等の積極的活用を図り、一層のコスト縮減に努める。 ・現計画（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、有識者や地域住民意見を伺い、策定したものである。 ・河川改修等の当面整備予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 林 正道）</p>

<p>球磨川直轄河川改修事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,566</p>	<p>6,864</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：6,822億円 残存価値：42億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,895戸 年平均浸水軽減面積：776ha</p>	<p>1,234</p>	<p>【内訳】 事業費：1,168億円 維持管理費：66億円</p>	<p>5.6</p> <p>・河川整備計画対象規模の洪水が発生した場合事業実施により、浸水面積が1,501ha、浸水戸数約7,129戸、浸水区域内人口10,218人、最大孤立者数8,489人、想定死者数126人、交通途絶（路線）2路線、電力停止による影響人口10,633人、通信停止による影響人口10,718人、浸水により被災する事業所の従業員者数5,418人が軽減される。</p> <p>・河川整備基本方針対象規模の洪水が発生した場合事業実施により、浸水面積が850ha、浸水戸数3,693戸、浸水区域内人口4,919人、最大孤立者数4,268人、想定死者数178人、交通途絶（路線）1路線、電力停止による影響人口6,760人、通信停止による影響人口6,818人、浸水により被災する事業所の従業員者数3,101人が軽減される。</p>	<p>・球磨川水系河川整備計画の策定に伴う再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・球磨川は河川整備計画目標流量に対して、流下断面が不足しており、近年では令和2年7月豪雨で甚大な被害が発生している。 ・現時点で事業を実施した場合における費用対効果分析の結果、B/Cは5.6である。また、最大孤立者数、想定死者数ともに軽減されるなど、人的被害・波及被害といった費用対効果分析では計測できない効果も確認されている。 ・地元自治体からも河川整備の強い促進要望がなされているところであり、協力体制も確立されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面の河川整備については、「命と環境の両立」「令和2年7月豪雨からの復旧と創造的復興」「持続可能な発展」の実現に向けて、関係機関が協働で事業を実施しており、事業進捗が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・河道掘削等による発生土の有効活用や刈草、河道内樹木伐採で発生する伐採木等を無償提供することでコスト縮減に努めるとともに、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>緑川直轄河川改修事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>716</p>	<p>8,844</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：8,833億円 残存価値：10億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,602戸 年平均浸水軽減面積：570ha</p>	<p>791</p>	<p>【内訳】 建設費：754億円 維持管理費：37億円</p>	<p>11.2</p> <p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、現況から、浸水区域内人口約39,000人、電力停止による影響人口約19,300人、ガスの停止による影響人口約11,100人が解消される。</p> <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により、現況から、浸水区域内人口約16,100人、電力停止による影響人口約12,900人、ガスの停止による影響人口約9,600人が解消される。</p> <p>・平成11年実績規模の高潮が発生した場合、浸水区域内人口は事業実施により約4,600人が解消される。</p>	<p>・総事業費の増加に伴い再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内には、堤防整備が必要な箇所や河道断面不足等により治水あ年度が低い箇所があり、浸水すれば甚大な被害が発生する。 ・整備計画の目標安全度に対して整備途上であり、平成9年7月や平成19年7月洪水や平成11年9月高潮等で家屋の浸水被害が発生しており、地元自治体などから河川整備の強い促進要望がなされているところである。 ・事業を実施することにより、洪水氾濫に対する安全度の向上が期待でき、事業の費用対効果も十分に見込める。 ・また、浸水区域内人口や電力、ガスの停止による影響の（試行の指標による）軽減も見込める。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面整備（短期：概ね3年）では、熊本市に位置する加勢川において、野田堰下流までの河道掘削を実施する。また、緑川・浜戸川の高潮区間において、観測開始以来最大規模の高潮被害を被った昭和2年9月台風と同規模の高潮に対する堤防整備を実施する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現計画（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が、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用や建設発生土の他事業への有効活用等を図り、一層のコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林 正道)</p>

菊池川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	395	3,780	【内訳】 被害防止便益：3,778億円 残存価値：1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：382戸 年平均浸水軽減面積：310ha	506	【内訳】 建設費：434億円 維持管理費：72億円	7.5	・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水面積が約2,130ha、浸水区域内人口は約9,600人、電力、ガス、下水道停止による影響人口がそれぞれ約4,600人、約2,700人、約34,700人解消される。 ・基本方針対象規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水面積が約2,780ha、浸水区域内人口は約12,600人、電力、ガス、下水道停止による影響人口がそれぞれ約7,400人、約4,800人、約60,800人解消される。	・総事業費の増加に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・想定区域内に他六師、山鹿市、菊池市街部などの資産が集中しているが、河道の河積不足及び堤防の高さや断面不足により治水安全度が低い箇所があるため、河川整備計画において整備の目標としている規模(昭和57年7月洪水相当程度)の洪水を安全に流下させることを目的として整備するものである。 ・河川整備計画の目標安全度に対して整備途上であり、昭和57年7月・平成2年7月・平成24年7月出水など、大規模な浸水被害が発生していることから、地元自治体などから河川整備の強い促進要望がなされているところである。 ・事業を実施することにより、洪水氾濫に対する安全度の向上が期待でき、事業の費用対効果及び浸水区域内人口等(試行)の軽減も十分に見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・当面実施する整備(5年程度：令和5年度から令和9年度予定)としては、河川整備計画目標流量(昭和57年7月洪水と同規模)の洪水を安全に流下させるため、菊池川、岩野川、追間川で築堤・河道掘削、樹木伐採、橋梁架替、合志川で堰改築を実施する。また全川的に堤防強化対策を図っていく。 ・河川整備計画対応(令和9年度以降～)としては、菊池川、岩野川、繁根木川の堰改築や、木葉川築堤、追間川の築堤、河道掘削を実施する。 【コスト縮減等】 ・河道掘削による発生土については、築堤盛土材料として有効活用するなど、処分費等の縮減に取り組んでいる。 ・施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。 ・現計画(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が、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
筑後川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	808	12,946	【内訳】 被害防止便益：12,936億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,513戸 年平均浸水被害面積：623ha	627	【内訳】 建設費：561億円 維持管理費：66億円	20.7	・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が約113,000人から約7,000人に、途絶する主要な道路が7路線から4路線に低減されると想定される。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口が約190,000人から約163,000人に軽減される。	・筑後川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・人口の推移は、前回評価時からほぼ横ばい。 ・宅地化や工業団地(大規模工場)、商業施設等の立地が進んでいる。 ・JR久留米駅周辺は、平成23年3月の九州新幹線の開通に伴い、開発が進んでいる。 ・筑後川・矢部川河川美化「ノーボーイ」運動などの清掃活動や、流域住民団体等で構成される河川協力団体(筑後川で8団体指定)等の活動が活発である。 ・河川改修の整備促進等を目的とした期成会などから、河川整備の促進要望が提出されており、治水事業の推進を望む声が大いである。 【事業の進捗の見込み】 ・整備計画目標流量に対して、流下断面が不足している箇所の河道掘削や横断工作物の改築等を実施。また、堤防の高さや幅が不足している箇所の堤防整備を実施。 【コスト縮減等】 ・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。 ・当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

<p>松浦川直轄河川改修事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>226</p>	<p>1,754</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,750億円 残存価値：3.9億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：93戸 年平均浸水軽減面積：40ha</p>	<p>236</p>	<p>【内訳】 建設費：213億円 維持管理費：23億円</p>	<p>7.4</p>	<p>・整備計画対象規模の洪水が発生した場合、浸水被害の影響人口約5,200人、電力の停止による影響人口約3,000人、通信（固定）の停止による影響人口約3,700人、最大孤立者数約1,500人、水害廃棄物処理量約4,900tが解消される。</p> <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水被害の影響人口約12,300人から約9,200人、電力の停止による影響人口約7,500人から約5,400人、通信（固定）の停止による影響人口約9,800人から約6,900人、最大孤立者数約3,500人から約2,400人、水害廃棄物処理量約12,400tから約8,800tへ被害を軽減できる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防の断面不足等により治水安全度が低い箇所があり、特に想定氾濫区域内に人口・資産が集中する唐津市が存在するため、河川整備計画目標である平成27年7月洪水規模の流量を安全に流下させることを目的として整備するものである。</li> <li>・河川整備計画の目標安全度に対して整備途上であり、地元自治体から河川整備に対して強い促進要望がなされている。</li> <li>・事業を実施することにより、洪水氾濫に対する安全度の向上が期待でき、事業の費用対効果も十分に見込める。</li> <li>・班案による浸水被害の影響を受ける人口の軽減や電力等のライフラインの停止による波及被害の軽減、最大孤立者数の軽減、水害廃棄物の発生量の軽減（指標の試行による）も見込める。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面実施する整備の内容（概ね5～7年）では、流下能力が低く、平成27年7月洪水において浸水被害の発生した徳須恵川石志地区の築堤、橋本・千々賀地区の堤防嵩上げを実施する。</li> <li>・当面実施する整備の完了後、水系全体で河川整備計画において目標とする洪水（平成27年7月洪水規模相当）から、家屋の浸水を防止するため、本支川の治水バランスに配慮し、更なる築堤及び河道掘削等を実施する。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削による発生土については、築堤などに有効活用するなどし、処分費等の縮減に取り組んでいる。</li> <li>・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により、着実なコスト縮減を図る。</li> <li>・現計画（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。</li> <li>・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 林 正道）</p>
--------------------------------	-------------	------------	--------------	--	------------	--	------------	---	---	-----------	--

<p>石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>299</p>	<p>5,658</p>	<p>1,788</p>	<p>【内訳】 建設費：1,690億円 維持管理費：97億円</p>	<p>3.2</p>	<p>【内訳】 建設費：1,690億円 維持管理費：97億円</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：2,466億円 自然再生の効果による便益：1,554億円 水環境改善の効果による便益：1,638億円</p> <p>【主な根拠】 （水辺整備） ・江別市かわまちづくり 支払意思額：429円/世帯/月（住民） 集計世帯数：62,161世帯（住民） 支払意思額：825円/人/日（観光客：日帰り） 観光客数：527,965人（観光客：日帰り） ・砂川地区かわまちづくり 支払意思額：484円/世帯/月（住民） 集計世帯数：60,005世帯（住民） 支払意思額：514円/人/日（観光客：日帰り） 観光客数：390,929人（観光客：日帰り） ・恵庭かわまちづくり 支払意思額：441円/世帯/月（住民） 集計世帯数：81,431世帯（住民） 支払意思額：402円/人/日（観光客：日帰り） 観光客数：510,429人（観光客：日帰り） ・美瑛川地区かわまちづくり 支払意思額：347円/世帯/月（住民） 集計世帯数：217,035世帯（住民） 支払意思額：385円/人/日（観光客：日帰り） 観光客数：656,842人（観光客：日帰り） ・旭川市街地区かわまちづくり 支払意思額：416円/世帯/月（住民） 集計世帯数：193,643世帯（住民） ・豊平川水辺整備 旅行費用：1,080円/人（無料施設） 利用者数：890,800人/年（無料施設） 旅行費用：2,319円/人（有料施設） 利用者数：157,951人/年（有料施設） ・漁川水辺整備 旅行費用：794円/人（漁川水辺プラザ地区） 利用者数：15,345人/年（漁川水辺プラザ地区） 旅行費用：626円/人（漁川地区） 利用者数：21,720人/年（漁川地区） ・雨竜川水辺の乗校 支払意思額：439円/世帯/月（住民） 集計世帯数：1,634世帯（住民）</p> <p>（自然再生） ・幌向地区自然再生 支払意思額：479円/世帯/月（住民） 集計世帯数：151,521世帯（住民） ・当別地区自然再生 支払意思額：363円/世帯/月（住民） 集計世帯数：1,130,171世帯（住民）</p> <p>（水環境） ・茨戸川水環境整備 支払意思額：413円/世帯/月（住民） 集計世帯数：1,128,765世帯（住民） ・漁川ダム貯水池水質保全 支払意思額：697円/世帯/月（住民） 集計世帯数：78,068世帯（住民）</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>
---------------------------------	------------	------------	--------------	--------------	--	------------	--	--	-----------	---

<p>沙流川総合水系環境整備事業 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>11</p>	<p>203</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：203億円 【主な根拠】 （水辺整備） 支払意思額：532円/世帯/月 集計世帯数：175,179世帯</p>	<p>14</p>	<p>【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：0.87億円</p>	<p>14.5</p> <p>・平取町二風谷地区（ダム湖周辺）においては、緩傾斜整備や親水護岸等により、ダム湖岸の親水性の向上やアイヌ文化伝承の場の創出が図られると共に、二風谷コタンの回遊性が高まることが期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・平取町かわまちづくりについては、まちづくりと一体となった河川整備により、アイヌ文化保存、伝承、振興に必要な水辺空間としての機能向上が図られている。 ・追加整備となる二風谷地区（ダム湖周辺）におけるダム湖岸の緩傾斜整備や水辺整備を行うことにより、親水性の向上を図り、地域住民や観光客を含めた交流人口の増加により地域活性化を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・平取町かわまちづくりは着実に進捗しているが、流域の地方公共団体からは、かわまちづくりの事業推進要望があり、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。 【コスト縮減等】 ・コスト縮減については、コンクリートブロック等を廃棄処分せず、破碎し、再生骨材として再利用することによりコスト縮減を図る。 ・代替案の可能性について、現計画については、立案段階から沙流川流域イオル構想平取町推進協議会や水辺空間検討部会で議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>
<p>北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>115</p>	<p>824</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：124億円 水辺整備の効果による便益：700億円 【主な根拠】 （自然再生） ・北上川上流部自然再生 支払意思額：404円/世帯/月 集計世帯数：41,289世帯 ・北上川下流部自然再生 支払意思額：283円/世帯/月 集計世帯数：57,501世帯 （水辺整備） ・盛岡地区かわまちづくり 支払意思額：249円/世帯/月 集計世帯数：133,732世帯 ・石巻地区かわまちづくり 支払意思額：442円/世帯/月 集計世帯数：76,393世帯 ・一関地区かわまちづくり 支払意思額：421円/世帯/月 集計世帯数：45,616世帯 ・西和賀町かわまちづくり 支払意思額：421円/世帯/月 集計世帯数：136,676世帯</p>	<p>254</p>	<p>【内訳】 建設費：232億円 維持管理費：22億円</p>	<p>3.2</p> <p>・整備済の北上川上流部自然再生においては、河岸防護工の整備により左岸側滞水の固定化が解消し、伐採・伐根や堰止め工（ビーバードム）の整備によるハリエンジュ面積の減少・拡大抑制、湿生植生の増加が見られ、整備完了後も維持されている。 ・整備済の北上川下流部自然再生においては、鵜波洗堰新設魚道の整備により、年によって変動はあるものの、毎年魚類の遡上を確認している。 ・整備済の盛岡地区かわまちづくりにおいては、盛岡市が進めるまちづくりの取組と連携した水辺整備により、地域住民によるイベント開催や憩いの場などとして活用されている。 ・整備済の石巻地区かわまちづくりにおいては、石巻市が進める「まちなか再生計画」の取組と一体となった水辺空間を形成することにより、観光振興並びに地域交流の促進等が期待される。 ・整備中の一関地区かわまちづくりにおいては、坂路や親水護岸等の整備により、河川空間の回遊性向上、水辺の学習や体験機能の充足化、地域活性化や観光振興が期待される。 ・整備中の西和賀町かわまちづくりにおいては、親水護岸や管理用通路の整備により、イベントや交流、憩いの場としての利活用の他、陸上・水上からの広域的な地域活性化や観光振興が期待される。</p>	<p>・水系内の個別箇所において、事業の効果の発現状況の評価を実施するため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適正な保全と利用を図るため計画的に整備を実施してきており、これまで整備した地区では利用者が増加し、河川清掃活動など地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。 ・自然再生事業では、樹木管理や湿地の再生によりハリエンジュの減少と湿性環境の増加が見られ、魚道改良では年によって変動はあるものの、毎年魚類の遡上を確認されるなど、事業の効果が認められる。 【事業の進捗の見込み】 ・全体計画の26地区のうち、21地区が整備完了済みであり、進捗状況は全体の約90.7%となっている。 ・北上川上流部自然再生は、平成29年度に整備が完了し、学識者や地域の代表者と意見交換をしながらモニタリングを進め、令和4年度に完了する予定である。 ・北上川下流部自然再生は、平成30年度に整備が完了し、地元学識者や漁協と意見交換をしながらモニタリングを進め、令和5年度に完了する予定である。 ・盛岡地区かわまちづくりは、令和2年度に整備が完了し、学識者などと意見交換をしながらモニタリングを進め、令和7年度に完了する予定である。 ・石巻地区かわまちづくりは、令和2年度に整備が完了し、学識者などと意見交換をしながらモニタリングを進め、令和7年度に完了する予定である。 ・一関地区かわまちづくりは、学識者等により組織された協議会において検討を行っており、令和3年度に事業着手し、令和7年度の整備完了を目指している。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和12年度に完了する予定である。 ・西和賀町かわまちづくりは、学識者等により組織された協議会において検討を行っており、令和3年度に事業着手し、令和7年度の整備完了を目指している。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和12年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・環境整備事業で用いる盛土材の他事業の掘削により発生する土砂の流用、自動遠隔式による除草、伐採木を売り払いや堰止め工（ビーバードム）資材への有効利用などにより、コスト縮減に努めている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>



<p>雄物川総合水系環境整備事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>34</p>	<p>665</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：167億円 水辺整備の効果による便益：498億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払意思額：447円/世帯/月 集計世帯数：129,522世帯 (水辺整備) ・国際カヌークルージング場 支払意思額：246円/世帯/月 集計世帯数：224,562世帯 ・上記以外地区 年間利用増加数：593,999人</p>	<p>81</p>	<p>【内訳】 建設費：75億円 維持管理費：6.2億円</p>	<p>8.2</p> <p>(自然再生) ・自然再生により、絶滅の危険性が高いトミヨ属魚類をはじめ、タナゴ類や湿性植物のミクリなど、多様な生物の生息・生育・繁殖の場となる河川環境の保全・復元が期待される。 ・事業対象箇所でのモニタリング結果を地域の小学校における環境学習の題材として活用、今後は地域の団体と連携しながらモニタリング調査を行うなど、地域と川とのふれあいの場となることが期待される。 (水辺整備) ・整備箇所は環境学習やカヌー利用等で活用されており、自治体や住民団体によるイベントが開催されている。 ・鹿島流しや大曲地区・神宮寺地区の火花大会など、雄物川を中心とした観光振興に寄与している。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・整備済みの水辺整備6箇所については、住民団体、NPO団体等による自発的な除草や清掃が行われるなど、地域との協力的体制も構築され、河川愛護の意識が高まってきている。 ・整備済みの自然再生事業対象箇所については、絶滅の危険性が高いトミヨ属魚類をはじめ、タナゴ類や湿性植物のミクリなど、多様な生物の生息・生育・繁殖の場となる河川環境の保全・復元が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・全体計画7箇所全てが完成し、進捗状況は全体の約97%となっている。 ・雄物川上流自然再生については、学識者、専門家などからなる検討会で意見などを伺いながら進め令和2年度に整備が完了。また、整備完了後もモニタリング・分析評価を実施し、令和9年度に完了する予定である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・自然再生による掘削発生土を備蓄資材として側帯等の盛土材へ有効活用し、一部は植生の早期回復を図るために現場内での利用を実施しコスト縮減を図っている。 ・フンド等への流水からの水あたりを弱めるため地工事で発生し仮置きしていた根留ブロックを有効活用しコスト縮減を図っている。 ・発生した伐採木は、一般住民への提供を行い処理費用のコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>
<p>那珂川総合水系環境整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>25</p>	<p>110</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：110億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備) 1. 水戸地区 支払意思額：323円/世帯/月 集計世帯数：65,463世帯 2. かつら地区 支払意思額：380円/世帯/月 集計世帯数：3,523世帯 3. 戸多地区 支払意思額：281円/世帯/月 集計世帯数：10,527世帯</p>	<p>41</p>	<p>【内訳】 建設費：40億円 維持管理費：0.56億円</p>	<p>2.7</p> <p>・地方公共団体や地元住民との連携の下、地域の活性化や河川での環境学習、自然体験活動等に資する水辺の整備・利活用計画等が作成された箇所において、活動目的に合わせて誰もが安全かつ容易に利用できるよう、まちづくりと一体となった魅力ある水辺空間の創出が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・市街地における貴重な水辺空間であり、河川敷はスポーツ広場等の利用のほか、散策路の憩いの場として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあうことができる整備の必要性が高まっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・水戸地区については、河川空間に安全に近づきやすく、水辺により親しめる場となるよう、管理用通路（散策路等）、緩傾斜堤防、階段護岸等を整備し、利用者数は供用開始に伴い増加した。 ・かつら地区については、河川空間に安全に近づきやすく、水辺により親しめる場となるよう、管理用通路（散策路等）、親水護岸を整備し、利用者数は供用開始に伴い増加した。 ・戸多地区については、河川空間に安全に近づきやすく、水辺により親しめる場となるよう、親水護岸、管理用通路、階段護岸を整備した。現在はモニタリング調査を実施しているが、令和元年東日本台風の影響や新型コロナウイルス感染拡大により、令和2年度、令和3年度は効果検証に当たっての十分な調査結果が得られていない。 ・今後の実施の目的、進捗の見通しについては、戸多地区において整備完了後のモニタリング調査を令和6年度まで継続実施し、事業の効果を把握する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・維持管理に当たり、地元自治体や市民との協働によりコスト縮減に努める。 ・モニタリングを実施し効果検証を行う。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>

<p>荒川総合水系環境整備事業 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>185</p>	<p>2,824</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：2,577億円 水辺整備の効果による便益：247億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 1. 荒川中流部地区 支払意思額：444円/世帯/月 集計世帯数：104,126世帯 2. 荒川下流地区 支払意思額：454円/世帯/月 集計世帯数：1,671,075世帯 (水辺整備) 3. 板橋区かわまちづくり 支払意思額：494円/世帯/月 集計世帯数：200,105世帯</p>	<p>210</p> <p>【内訳】 建設費：210億円 維持管理費：0.31億円</p>	<p>13.5</p> <p>・本事業を推進することにより、荒川の特 魅力や緑豊かな河川環境への親しみが生 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が高まると考 えられ、さらには、国内外における生物多 様性の重要度はますます高まっていること から、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。</p>	<p>・水辺整備分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・荒川下流は、都市化が進展している中、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。「板橋区かわまちづくり」が新たに登 録され、荒川の自然環境の保全・再生を図るとともに、誰もが安全、安心に水辺や自然と触れ 合うことのできる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 (自然再生) ・荒川中流部地区については、多様な生物の生息・生育場となる湿地環境の整備を実施する。 周辺農地と併せて、当該地区の水辺やその周辺で、多様な生物の生息・生育・繁殖環境を広く 確保することで、コウノトリなどの大型鳥類も飛来してくることを目指す。令和3年度末で 湿地環境再生工(4.7万㎡)を実施し、令和17年度事業完了予定である。 ・荒川下流地区については、消失したヨシ原の復元や干潟、湿地を保全・再生するとともに、 水域と陸域の連続性を確保した良好な水際の形成を目指す。令和3年度末で消波施設、緩傾斜 河岸(17箇所)を整備し、令和14年度事業完了予定である。 (水辺整備) ・板橋区かわまちづくりについては、陸上競技場と荒川堤防を連絡通路で結び、水際までをブ ロムとして結びつことで、荒川が有する水辺空間とまち側の都市空間を融合し、地域住民の利 活用の促進を図るとともに新たな賑わいの創出を目指す。また、防災の要素を加味し、大規模 水害時には、浸水想定水位以上にある陸上競技場を避難所として活用しつつ、堤防天端から浸 水区域外への移動も可能となるように、避難経路を確保する。令和9年度事業完了予定であ る。 ・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。 ・今後も事業実施に当たっては、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。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地元自治体や市民との協働による取組によって、よりよい河川環境の維持を図る。 ・現場発生土(掘削土)の再利用により、コスト縮減を行う。 ・施工手順や施工方法の変更により、仮設費等のコスト縮減を行う。 ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳 之)</p>
<p>信濃川総合水系環 境整備事業 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>55</p>	<p>755</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：393億円 水辺整備の効果による便益：362億円</p> <p>【主な根拠】 (千曲川中流域自然再生) 支払意思額：463円/世帯/月 集計世帯数：264,151世帯 (千曲川北信5市町水辺整備) 支払意思額：329円/世帯/月 集計世帯数：141,050世帯 (上田市依田川地区水辺整備) 支払意思額：301円/世帯/月 集計世帯数：71,721世帯 (やすらぎ堤水辺整備) 支払意思額：290円/世帯/月 集計世帯数：249,281世帯</p>	<p>70</p> <p>【内訳】 建設費：65億円 維持管理費：4.6億 円</p>	<p>10.8</p> <p>(千曲川中流域自然再生) ・整備箇所において、砂礫河原に依存する コチドリ、イカルチドリの営巣数が増加し た。また、事業前に確認されなかった砂礫 河原に依存するカワラヨモギも確認され た。</p> <p>(千曲川北信5市町水辺整備) ・まちの拠点である道の駅などと河川空間 を一体整備することで、千曲川45kmをダイ ナミックに楽しむ回遊性が高い水辺アク ティビティを創出する。さらに、観光振興 の促進のため、アウトドゥアーマーカーや鉄道 事業者等との連携強化を図る。また、川沿 いの石陣や遺跡施設の周辺整備と合わせ、 水辺体験を通じて子供たちの地域への愛着 心を育てることで、魅力ある地域を誇りに 持ち、地域の歴史や文化を伝え継ぐ、将来 の地域づくりの担い手を創出する。</p> <p>(上田市依田川地区水辺整備) ・周辺で利用されている既存水辺空間エリ アと連携し、誰もが集い、まちが賑わう地 域拠点の創出を目的として、水辺とふれあ う空間を構築し、地域活性化を目指す。</p> <p>(やすらぎ堤水辺整備) ・都市・地域再生等利用区域の指定によ り、民間事業者の参入が可能となった区間 では、水辺空間を活用した地域の賑わい空 間を創出する取組「ミズベリング」が展開 され、整備によってその利用者・売上が増 加している。 ・やすらぎ堤では、整備箇所を中心に、こ れまでも様々なイベントの開催や利用がな されてきたが、整備によってより利便性が 向上したことで、やすらぎ堤全体の利用者 が大きく増加しており、今後も活発な利用 が期待される。</p>	<p>・自然再生分野及び水辺整備分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・自然再生事業は、千曲川中流域において砂礫河原に生息・生育する動植物が減少する一方 で、ハリエンジュやアレチウリ等の外来種が侵入・拡大しており、千曲川本来の環境が大きく 変化している。そのため、砂礫河原の再生や外来種の抑制を図り、これまでに失われた千曲 川本来の自然環境を取り戻し、砂礫河原特有の生物に適した生息・生育環境を保全再生する取 り組みとして、地域より望まれている事業である。 ・水辺整備事業は、「かわまちづくり」計画などに基づき、地方自治体が行う整備と一体と なって実施することで、良好な水辺空間を創出するとともに、観光交流人口の拡大等、地域活 性化に資するものであり、地元自治体等からの期待が非常に大きい事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・自然再生事業では、これまでの整備により、再生した砂礫河原は概ね維持されており、在来 の動植物の生息・繁殖が増加している。また、外来種の侵入・拡大や樹林の再繁茂も概ね抑制 されていることが確認され、有識者からも事業効果を確認頂いており、今後の整備においても環 境の向上が期待できる。 ・水辺整備事業の実施箇所において、事業進捗に伴う支障となる課題等はなく、着実な進捗が 見込まれる。また、整備箇所については、今後も地域の交流拠点としてより多くの人々に利用 されることが期待される。</p> <p>【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生する土砂の築堤材への活用等、施工段階においてコスト縮減を図るととも に、モニタリング調査等においても既存のデータを活用するなど効率化し、更なるコスト縮減 を進めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳 之)</p>

<p>庄内川総合水系環境整備事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>9.5</p>	<p>51</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：40億円 水辺整備の効果による便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 （庄内川上流部自然再生） 支払意志額：312円/世帯/月 集計世帯数：38,773世帯</p> <p>（豊岡地区上流部水辺整備） 支払意志額：237円/世帯/月 集計世帯数：21,918世帯</p>	<p>13</p>	<p>【内訳】 建設費：10億円 維持管理費：2.9億円</p>	<p>3.9</p>	<p>（庄内川上流部自然再生） ・レキ河原を再生することにより、指標種であるアカザ・ドンコの確認数が増加・維持している。 ・土岐川観察館など市民団体による環境調査・環境学習の場として活発に利用されており、地域や川への関心を深める活動に寄与している。</p> <p>（豊岡地区上流部水辺整備） ・【まちの賑わい創出】地域住民による日常的な散歩・休憩、市民団体等と連携した環境学習やイベントなどへの利活用が期待される。 ・【健康・福祉への効果】周辺の市街地や隣接する福祉施設と河川敷が散策路等により往来できるようになり、日常的な運動利用やリハビリテーション利用が促進され、健康・福祉へ寄与することが期待される。 ・【まちの回遊性向上】多治見駅北側において、土岐川の河川水を利用した虎渓用水広場（多治見駅北広場）が平成28年に完成し、交流や憩いの拠点、文化・芸術との出合いの場として、街ににぎわいを生み出している。これらのまちの拠点と沿川を回遊させることでまちの活性化に寄与することが期待される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 （庄内川上流部自然再生） ・昭和20年代の庄内川上流部（土岐川）においては、レキ河原の環境が形成されていたが、湾筋の固定化に伴う局所洗掘の進行により、レキ河原の冠水、攪乱頻度が減少したため、植生が進入・定着し、レキ河原環境が減少している。また、土岐川の原風景でもあるレキ河原の再生について地元からの要望がある。 ・洪水時による攪乱頻度が減少したことによる河岸の陸域化、単調な低水路の河道環境になることで、生息環境の変質による生物への影響が懸念される。 ・レキ河原固有植物、浅瀬に生息するアカザなどの生息・生育環境の再生を図るため、冠水・攪乱頻度を考慮して陸地化・崖地化した箇所の切り下げを行い、レキ河原再生を実施する。</p> <p>（豊岡地区上流部水辺整備） ・多治見市では、土岐川周辺の歴史資源が集積するエリアにおいて、自然と歴史・人を繋ぎ、まちと川の広域的な回遊性を高め、交流・体験や健康増進の機会の提供により、癒しと安らぎを感じる水辺空間の創出を目指している。 ・これまで「土岐川水辺の楽校」や「多治見地区かわまちづくり」により、散策路の整備、病院と河川を繋ぐブリッジの整備などを実施してきている。 ・また地元団体、高校等の連携による土岐川を活用したイベント等が実施されるとともに、地域からは土岐川や地域資源を活かしたまちづくりの機運が高まり、関係者と「多治見市かわまちづくり協議会」を設立し、「多治見かわまちづくり計画（上流区間）」を策定している。（令和4年5月） ・まちなかに点在する歴史資源と河川空間をつなぎ回遊性等を図るうえで、河川敷に雑草や樹木が繁茂し、連続性、親水性や利用に支障をきたしている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 （庄内川上流部自然再生） ・レキ河原再生の実施に伴い多様な生物の生息・生育環境が再生されるなど一定の効果が認められている。 ・既存のレキ河原においては環境学習や「りばーびあ土岐川あそび」など、地域と連携した利活用が図られている。 ・引き続き、整備箇所の状況を監視しながら、順応的な管理を実施していく。</p> <p>（豊岡地区上流部水辺整備） ・事業の実施にあたっては、「多治見市かわまちづくり協議会」を開催し、関係者協力のもと整備内容や利活用方法について協議しながら進めることとしている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業費の見直しにあたっては下記等について検討し、コスト縮減に努める。 ①整備により発生する土砂を近隣で実施する工事等へ活用することで、発生土処分費等のコストを縮減する方法を検討する。 ②必要最低限の維持保全は必要であることから、再生したレキ河原を活用する組織や市民団体等との連携による維持管理コストの縮減を検討する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>
----------------------------------	-------------	------------	-----------	---	-----------	--	------------	---	--	-----------	---

<p>淀川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>429</p>	<p>5.147</p>	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:564億円 自然再生の効果による便益:4,007億円 水辺整備の効果による便益:575億円</p> <p>【主な概算】 【水環境】 【天野川浄化】 代替財の下水二次処理施設建設費:145億円、維持管理費2.6億円/年 【寝屋川浄化】 代替財の操作員常駐に係る費用0.55億円/年</p> <p>(自然再生) 【魚がのぼりやすい川づくり】 支払意思額:260円/世帯/月 集計世帯数:1,169,239世帯 【淀川ワンド再生】 支払意思額:316円/世帯/月 集計世帯数:594,107世帯 【汽水域干潟整備】 支払意思額:428円/世帯/月 集計世帯数:284,014世帯 【木津川たまり再生】 支払意思額:242円/世帯/月 集計世帯数:122,631世帯 【編殿ヨシ原保全】 支払意思額:322円/世帯/月 集計世帯数:215,134世帯 【野洲川自然再生】 支払意思額:233円/世帯/月 集計世帯数:203,423世帯 【猪名川自然再生】 支払意思額:604円/世帯/月 集計世帯数:695,393世帯</p> <p>(水辺整備) 【和東町木津川かわまちづくり】 支払意思額:235円/世帯/月 集計世帯数:28,467世帯 【名張かわまちづくり】 支払意思額:167円/世帯/月 集計世帯数:27,015世帯 【野洲川中洲地区かわまちづくり】 支払意思額:290円/世帯/月 集計世帯数:51,455世帯 【瀬田川かわまちづくり】 支払意思額:230円/世帯/月 集計世帯数:7,675世帯 【東高瀬川環境整備】 支払意思額:251円/世帯/月 集計世帯数:21,968世帯 【木津川水辺プラザ】 支払意思額:231円/世帯/月 集計世帯数:155,404世帯 【伏見かわまちづくり】 支払意思額:259円/世帯/月 集計世帯数:123,941世帯 【笠置地区水辺の楽校】 支払意思額:150円/世帯/月 集計世帯数:12,864世帯 【三本松地区水辺の楽校】 支払意思額:161円/世帯/月 集計世帯数:3,256世帯 【南山城村かわまちづくり】 支払意思額:180円/世帯/月 集計世帯数:2,882世帯</p>	<p>612</p> <p>【内訳】 建設費:591億円 維持管理費:22億円</p>	<p>8.4</p>	<p>①自然再生に係る事業 (魚がのぼりやすい川づくり) ・桂川井堰群の連続性改善を行うことで、アユの遡上数が増加した。アユを含む魚類等の生息域の拡大を図るとともに、芥川等の流入支川の本支川間の連続性を確保することで、淀川管内における魚類等の移動環境の改善を行った。(淀川ワンド再生) ・城北ワンドでは、平成25年に放流を行った500個体が追加放流せずに自然繁殖を繰り返し減少傾向ではあるが、令和4年度には第10世代の生息を確認している。 ・その他、淀川赤川、庭窪ワンドや木津川において、カネヒラやタイリクバラタナゴ等のタナゴ類が例年確認されている。 ・ヨシ原の保全再生を図ることで淀川原風景としての広大なヨシ原が復元された。また、宮内庁式部職楽部で使用される筆筆(ヒヂリキ)のリードは全国で唯一編殿のヨシが使用されており雅楽の文化発展継承にも貢献している。 (野洲川自然再生) ・魚道改築後のアユ等回遊魚の遡上等環境改善を確認できている。 ・再生ヨシ帯の面積も維持でき、フナ等の繁殖場が保全できている。 ・河道単調化の解消、瀬・淵のある多様な流れの再生をめざし、水制工設置や河道掘削等の事業を推進している。 (猪名川自然再生) ・河原および水陸移行帯の再生では、自然裸地(河原)が増加し、河原環境を生息場とするイカルチドリ等の鳥類の増加が確認されている。 ・縦断連続性の回復では、魚類等が遡上し易い環境が整備されたことにより、アユ、ウキゴリ類、モクズガニ等全ての設計対象種の遡上及び分布状況の広がりが確認されており、アユについては、事業区間の最上流部となる余野川合流点付近まで遡上が確認されている。</p> <p>②水辺の整備に係る事業 (和東町木津川かわまちづくり) ・木津川の舟運の歴史を活かし、舟運の拠点となっていた木屋地区「木屋浜」において、親水護岸を整備することで、カヌー、SUP等の水辺のアクティビティを推進する。 ・国道と隣接する立地条件を活かし、高水敷広場を整備することで、和東町中心街と木津川や国道をつなぐ拠点とする。地域の農家や民間事業者を誘致し、和東茶や地元特産品等の販売、イベント等による観光振興の促進が期待できる。(名張かわまちづくり) ・整備による利便性の向上に伴い、各種イベントのほか日常的な住民利用が拡大し、まちの活性化につながるが見込まれる。 (野洲川中洲地区かわまちづくり) ・整備箇所は、水辺ならではのイベント等に定期的に活用されている。「野洲川冒険大会 へいだくだり〜」のゴール地点としての利用や河川レジャーによる「水辺体験活動」などでの利用も行われており、人と自然とのふれあいの場として機能している。</p>	<p>・水系内の個別箇所において、事業の効果発現状況の評価を実施するため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・かつての淀川には、多くのワンドが存在し多様な生息・生育・繁殖環境が確保されており、広大なヨシ原などにより淀川の風景を作っていたが、ヨシなどの生育環境は減退している。さらに、流域における急激な開発などにより河川水質が悪化するなど、河川環境は大きく変化してきた。 ・これらの変化とともに、在来種の減少、陸地植物の増加等、生態系に変化が生じている。 ・そのため、昔ながらの自然を取り戻すよう自然再生事業と人々が自然溢れた川に親しまれるよう水辺再生事業の推進が望まれている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・本事業は平成元年度に着手し、令和25年度に事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 (水環境) ・淀川では、支川(天野川、寝屋川)の水質改善として河川浄化施設等の整備2箇所を実施し、H12年度完了。 (自然再生) ・淀川では、これまで淀川大堰や桂川等の魚道改善5箇所、唐崎地区等のワンド再生90個、編殿地区の高水敷切下げ約9ha等を整備。今後、R25年度(魚がのぼりやすい川づくりはR24年度)の完了を目指して整備を推進。 ・野洲川では、これまで落差工魚道の改築1箇所、河口部のヨシ帯再生約2haを整備。今後、瀬・淵の再生についてR21年度の完了を目指して整備を推進。 ・猪名川では、魚道整備6か所、レキ河原および水陸移行帯の再生約7haを実施し、R4年度完了。 (水辺整備) ・宇治川(東高瀬川含む)では、かわまちづくりを2地区について実施し、H20年度完了。 ・木津川(宇陀川、名張川含む)では、かわまちづくりを6地区について実施し、4地区においてH23年度完了。今後、和東かわまちについてR8年度の完了を目指して整備を推進、名張かわまちについてR11年度の完了を目指して整備を推進。 ・瀬田川では、かわまちづくりを1地区について実施し、H26年度完了。 ・野洲川では、かわまちづくりを1地区について実施し、R4年度完了。 ・今後目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮し適切にモニタリングを実施し、順応的・段階的に整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 淀川総合水系環境整備事業は、失われた多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生、地域と連携した水辺整備による河川利用の推進を目指すものであり、整備方法の立案にあたっては、改修・維持工事との連携(河道掘削工事に伴う瀬・淵の再生など)等によるコスト縮減について検討している他、現時点においても事業実施にあたり、淀川環境委員会等における学識者の意見を踏まえながら整備方法の改善に取り組んでおり、合理的な計画である。 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用、発生土の他現場流用調整など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>
---------------------------------	------------	------------	--------------	---	---	------------	--	---	-----------	---

加古川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	27	294	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：134億円 水辺整備の効果による便益：160億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） ・支払意思額：355円/世帯/月 ・集計世帯数：119,472世帯（R2国勢調査）</p> <p>（水辺整備） 【大部・河合地区かわまちづくり】 ・支払意思額：288円/世帯/月 ・集計世帯数：92,785世帯（R2国勢調査） 【加古川市かわまちづくり】 ・支払意思額：262円/世帯/月 ・集計世帯数：151,064世帯（R2国勢調査）</p>	29	<p>【内訳】 建設費：28億円 維持管理費：1.4億円</p>	10.2	<p>【必要性の観点】 ・地域住民・NPOと連携した環境学習（水生生物調査等）の実施や、沿川の小学校における環境学習の一環としての清掃活動（加古川クリーン作戦）や、加古川の河川特性や生物環境等についての出前講座の実施、沿川に工場を構える企業における地域住民等と連携した加古川のわんどへのフジバカマ移植等、地域と連携した取り組みを実施することで、沿川における地域住民の環境に対する意識が高まっている。</p> <p>【有効性の観点】 ・「わんど・たまり」の再生箇所では、指標種の種数、個体数ともに増加した。整備後には、指標種のカネヒラヤシマヒレシノボリが確認されるようになった。 ・「わんど・たまり」の再生によって、止水性魚類の生息に適した環境が形成されつつあると考えられる。</p>	<p>・水辺整備分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・加古川水系では、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生を目的とした自然再生、地域と連携した水辺整備が求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・本事業は昭和47年度に着手し、令和20年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。</p> <p>【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、発生土の他現場流用調整など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
紀の川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	96	976	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益：976億円</p> <p>【主な根拠】 水環境整備（内川浄化） 支払意思額：1,480円/世帯/月 集計世帯数：144,463世帯</p>	331	<p>【内訳】 建設費：292億円 維持管理費：39億円</p>	3.0	<p>・紀の川からの河川水を導水することにより、水質環境基準値 BOD5 mg/Lの達成が達成されることを見込んでいる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・有本川浄化用水導水は、整備が完了し平成12年度より導水開始済み。 ・大門川浄化用水導水は、現在整備中であり、内川浄化の進捗率は78%である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 大門川の導水手法検討を引き続き継続し、令和8年度までに事業完了見込みである。</p> <p>【コスト削減等】 ・既存農業用水路の活用等による導水手法の見直し等のコスト削減について検討している他、現時点においても事業実施にあたり、河川管理者（和歌山県）及び地元自治体（和歌山市）の意見を踏まえながら整備方法の改善に取り組んでいる。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
千代川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	4.7	24	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境） 《袋川箇所水環境整備》 CVM 支払意思額：274円/世帯/月 集計世帯数：34,279世帯</p>	5.3	<p>【内訳】 建設費：4.8億円 維持管理費：0.48億円</p>	4.6	<p>袋川下流域の水質改善を実施し、水質や景観が改善することで、散策や散歩など、親水性の向上が見込まれる。また、藻類の異常増殖の減少、魚介類の生息環境の向上が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・袋川下流域は、国管理区間内で最も水質が悪く、D0が環境基準を満たしていない。川底に有機泥がたまり、水質悪化の要因となっており、夏季の流水が少なくなる時期には、浮遊物等が漂流し、悪臭が発生することがある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・水環境については、鳥取県及び鳥取市と連携を図りながら実施しており、令和9年度に完了予定である。</p> <p>【コスト削減等】 ・水環境については、植生浄化施設の除草作業や清掃などについて、鳥取県等関係機関、地域住民等と協力体制を確立することで、コスト削減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

<p>斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>220</p>	<p>578</p>	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益：313億円 自然再生の効果による便益：179億円 水辺整備の効果による便益：85億円</p> <p>【主な根拠】 《水環境》 《中海・宍道湖水環境整備》 CVM 支払意思額：312 円/世帯/月 集計世帯数：233,554 世帯 《自然再生》 《斐伊川水系自然再生》 CVM 支払意思額：300 円/世帯/月 集計世帯数：283,857 世帯 《水辺整備》 《米子港箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：327 円/世帯/月 集計世帯数：48,682 世帯 《木次箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：320 円/世帯/月 集計世帯数：4,792 世帯 《松江箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：322 円/世帯/月 集計世帯数：57,712 世帯</p>	<p>336</p> <p>【内訳】 建設費：330億円 維持管理費：6.1億円</p>	<p>1.7</p>	<p>【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・湖岸域に土砂の流出を防止する突堤等の整備とあわせて土砂を投入し、浅場を造成することで波を減衰させ、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。 ・土砂を湖底に投入し、湖底を覆砂することにより、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。 【自然再生】 《斐伊川水系自然再生》 ・斐伊川や神戸川は、過去の治水事業や経年的な河道の変化等により、良好な水際域やワンド・たまりが減少しているため、掘削によるワンド・たまりの再生や低水路幅の拡大による良好な水際域の再生を図り、多様な動植物の生息場を確保する。 ・中海・宍道湖は、過去の埋め立て等による湖岸の人工化により、浅場の減少がみられるため、浅場整備による沈水植物の再生等を図り、多様な動植物の生息場を確保する。 【水辺整備】 《米子港箇所水辺整備》 ・親水護岸の整備により水面に近づきやすくなり、ボート・カヌーなどのスポーツやイベント等で水面利用がしやすくなる。 《木次箇所水辺整備》 ・河川管理用通路等の整備により、堤防や河川敷を容易に移動でき、桜並木と一体となり回遊性が生まれる。 ・広場の整備により、交流の拠点となる多目的な利用ができ、賑わいが創出される。 《松江市役所前箇所水辺整備》 ・芝生広場や河川管理通路、親水護岸、親水広場（入江）の整備により、水辺で散歩、イベント、休憩のほか、安全に水に親しむことができるようになる。 ・水辺とまちを結ぶ地域の交流拠点となり、まちの魅力向上につながる。</p>	<p>・自然再生分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・近年においても、宍道湖ではアオコ、中海では赤潮の発生がみられるほか、埋立・干拓等による人工湖岸化や浅場の消失により、透明度の低下や藻場の減少など自然浄化機能が低下した箇所がある。 【自然再生】 《斐伊川水系自然再生》 ・大型水鳥類の生息地となるねぐら、餌場等は、同時に多様な生態系の土台を支える環境基盤であり、これらの環境基盤が劣化している箇所において、大型水鳥類をシンボルとした自然再生を図り、今後、地域の魅力や活力の向上にもつなげていくことが重要である。 【水辺整備】 《米子港箇所水辺整備》 ・中海は、優れた景観を有し、レガッタなどの水上スポーツや、城下町・米子城跡を巡る加茂川遊覧船の周遊など、さまざまな取組・活動の場となっており、さらに、他エリアで活動するカヌー団体が中海での活動を予定しているなど、賑わいの気運が高まっており、米子港はそれら各種取組の結節点に位置するが、敷地の有効な活用がされておらず、その湖岸は直立しているためカヌーなどの一般的な利用がしづらい状況。 《木次箇所水辺整備》 ・木次箇所は、中心市街地の中央に位置し、斐伊川の清流や日本さくら名所百選にも認定された斐伊川堤防桜並木など、美しい自然環境を有しており、隣接する商業エリアへの来街者や近隣住民が、川に親しみ心を癒す空間として利用されているが、木次駅周辺の商業エリアと河川敷を活用して開催されているイベント（まなカー市など）は、規模が大きくなるにつれ既存の施設だけでは、開催に必要な広さの確保が困難な状況。 《松江市役所前箇所水辺整備》 ・松江市役所前箇所は、宍道湖北岸に位置し松江城や松江宍道湖温泉など観光地に近く、宍道湖大橋や嫁ヶ島、島根県立博物館などを望む景観もあり、駅（一畑）にも隣接しているため、多くの観光客や住民などが行き交う場となっているが、水辺周辺においては公園などの段差、安全に遊べる水面が無いなど利用が限られ、イベントの利用、安全な水遊びや環境学習など地域交流の実施がしづらい状況。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・浅場整備、覆砂の施工とあわせて、現地の状況や効果についてモニタリングを実施している。 【自然再生】 《斐伊川水系自然再生》 ・斐伊川水系生態系ネットワーク全体構想に基づき、関係機関等と連携を図りつつ事業を進めていく予定である。 【水辺整備】 《米子港箇所水辺整備》 ・親水護岸、棧橋（県）、遊覧船発着場（市）等の整備を順次実施していく。 《木次箇所水辺整備》 ・河川管理用通路、高水敷整正、休憩施設等（市）の整備を順次実施していく。 《松江市役所前箇所水辺整備》 ・親水護岸、河川管理用通路等の整備を順次実施していく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・水環境については、植生浄化施設の除草作業や清掃などについて、鳥取県等関係機関、地域住民等と協力的体制を確立することで、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>
<p>高梁川総合水系環境整備事業 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4.9</p>	<p>85</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：85億円</p> <p>【主な根拠】 《自然再生》 《高梁川下流箇所自然再生》 CVM 支払意思額：322 円/世帯/月 集計世帯数：75,709 世帯</p>	<p>7.2</p> <p>【内訳】 建設費：6.5億円 維持管理費：0.68億円</p>	<p>11.9</p>	<p>《高梁川下流箇所自然再生》 ・魚道整備を行い、河川の生息環境の連続性を確保し、魚類等の生息環境の改善を図る。</p>	<p>・自然再生分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・高梁川下流部には、潮止堰をはじめとする横断工作物により河川が分断されているため、各施設には魚道が設置されているが、最下流の潮止堰ではアユなどの回遊魚の遡上が困難な状況となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・潮止堰の魚類遡上環境の改善に対する地元の要望は強く、地元や学識者等からの意見を取り入れ、モニタリング調査による整備効果の確認を行いながら進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地元や学識者等からの意見を取り入れながら事業を実施している。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要はないと考えている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）</p>

太田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	6.7	95	【内訳】 水辺整備の効果による便益：95億円  【主な根拠】 《水辺整備》 《太田川(市内派川)水辺整備》 CVM 支払意思額：336 円/世帯/月 集計世帯数：104,546 世帯	7.6	【内訳】 建設費：7.5億円 維持管理費：0.11億円	12.5	《太田川(市内派川)の水辺整備》 ・水辺に河川管理用通路、階段等を整備することで、安全に水辺を通行できるようになる。 ・底質の改善により、臭いの軽減、景観の改善等、快適に水辺利用ができるようになる。  ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・太田川には、良好な自然環境、広大なオープンスペースが存在し、それぞれの地域特性に応じ、多種多様な目的で利用されている。 ・下流デルタ域にある天満川、旧太田川、元安川などの市内派川では、有機物が堆積し、景観、臭い、水辺利用の支障となっている箇所や、親水護岸の整備がなされておらず安全な水辺の利用ができない箇所がある。  【事業の進捗の見込み】 ・旧太田川底質改善、天満川底質改善は、整備完了。 ・千代田地区水辺整備、舟入・基町地区水辺整備は、計画的に推進しており、早期完了を目指す。 ・元安川底質改善は、広島市と事業実施に向けて調整を行っているところであり、事業進捗を図る上で支障はない。  【コスト縮減等】 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土等へ流用することによりコストの縮減を図る。また、除草作業や清掃などの日常管理について地元と協力体制を確立することで、コストの縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)
芦田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	9.6	95	【内訳】 自然再生の効果による便益：30億円 水辺整備の効果による便益：65億円  【主な根拠】 《自然再生》 《芦田川自然再生》 CVM 支払意思額：237 円/世帯/月 集計世帯数：53,626 世帯 《水辺整備》 《千代田箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：243 円/世帯/月 集計世帯数：91,710 世帯	23	【内訳】 建設費：21億円 維持管理費：2.1億円	4.1	・水辺整備分野の内容に追加が生じたことから再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 【自然再生】 《芦田川中上流部自然再生事業》 ・河川水辺の国勢調査等より、芦田川ではウナギやアユ等の回遊魚が確認されている。一方、芦田川には、魚類等の遡上を阻害している堰などの横断工物が複数あり、魚道が設置された施設でも通水が少ないなど、魚類等の遡上環境が悪い状態のものがある。 【水辺整備】 《千代田箇所水辺整備》 ・千代田箇所が位置する河口堰湛水区間では、水面を利用したボート競技や近隣住民の散策で利用されているが、河川敷や水辺の整備がされておらず、安全にスポーツを楽しむない状況である。  【事業の進捗の見込み】 【自然再生】 《芦田川中上流部自然再生事業》 ・地域住民からの意見をふまえて、事業実施に向けて調整を行っているところであり、今後事業を進捗する上で支障はない。 【水辺整備】 《千代田箇所水辺整備》 ・令和元年度に整備が完成しており、今後は利用状況等のモニタリング調査を行う。  【コスト縮減等】 ・河道の掘削土を盛土等へ流用することによりコストの縮減を図る。 ・整備後の除草作業、清掃などは、地元住民等と協力体制を確立することによりコストの縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)
小瀬川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	14	44	【内訳】 水辺整備の効果による便益：44億円  【主な根拠】 《大竹・和木箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：247 円/世帯/月 集計世帯数：25,240 世帯 《小瀬箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：224 円/世帯/月 集計世帯数：26,967 世帯	26	【内訳】 建設費：26億円 維持管理費：0.21億円	1.7	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 《大竹・和木箇所水辺整備》 ・大竹・和木箇所では、中市堰から栄橋にかけて、散歩やジョギング等、地域住民の交流や健康づくりの場として利用されているが、堤防天端道路は交通量が多いうえに歩行空間がなく、歩行者が安全に移動できない区間がある。 《小瀬箇所水辺整備》 ・小瀬箇所には、「小瀬の渡し場跡」や「吉田松陰の歌碑」などの歴史的な遺産が存在するが、水辺では雑草や雑木が繁殖するなど、住民が水辺や河川敷を利用しにくい。  【事業の進捗の見込み】 ・大竹・和木箇所は、整備が完了しており、利用状況等のモニタリングを実施している。 ・小瀬箇所は、水辺整備に対する地域の要望が強く、事業実施に向けて地域の意見を取り入れながら調整を行っているところであり、事業進捗を図る上で支障はない。  【コスト縮減等】 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコストの縮減を図る。また、清掃などの日常管理について地元と協力体制を確立することで、コストの縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)

<p>佐波川総合水系環境整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>6.5</p>	<p>51</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：3.0億円 水辺整備の効果による便益：48億円</p> <p>【主な根拠】 《自然再生》 《佐波川自然再生》 CVM 支払意思額：241 円/世帯/月 集計世帯数：5,190 世帯 《水辺整備》 《新橋箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：349 円/世帯/月 集計世帯数：49,609 世帯 《堀箇所水辺整備》 CVM 支払意思額：279 円/世帯/月 集計世帯数：1,723 世帯</p>	<p>10</p>	<p>【内訳】 建設費：8.5億円 維持管理費：1.8億円</p>	<p>5.0</p> <p>【水辺整備】 《新橋箇所水辺整備》 ・地域住民や子どもたちが安全に水辺に親しめる場や河川環境の保全等を学習できる場を創出する。 ・河川管理用通路の整備により散策やジョギング等で利用できるようになり、高水敷の整備によりイベントやスポーツ等の利用ができる。また、親水護岸や水辺の整備により、子どもたちが安全に環境学習や川遊び等をしやすくなる。 《堀箇所水辺整備》 ・地域住民や子どもたちが安全に水際に近づき、河川環境の保全等を学習する場を創出する。 ・整備により安全に水辺に近づけるようになり、地域住民や子どもたちが環境学習や川遊び等で安全に利用できるようになる。 【自然再生】 《佐波川自然再生（魚類等の遡上環境の改善）》 ・河道との段差が大きい堰などに回遊魚が移動しやすい整備を行う。 ・整備によりアユやハゼ科の魚類等の移動が可能となり生態系の保全が図られる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 【水辺整備】 《新橋箇所水辺整備》 ・新橋箇所は防府市街地に近く、高水敷は自転車道や緑地が整備されており、散策等多くの市民に利用されている。周辺には小中学校があり、水際に近づける箇所では子どもたちが水遊びをしている姿も見られるが、全体的に砂州の上昇や樹林化の進行によって、“水面が見えない”“安全に水辺に近づける箇所が少ない”等の問題が生じている箇所がある。 《堀箇所水辺整備》 ・堀箇所は山口市徳地の中心部に位置し、佐波川と島地川に接している。堤防上の河川管理用通路では、散策等多くの市民に利用されている。 ・周辺には小中学校があるため、地域住民や子供たちの利用が期待できる箇所であるが、現状では急勾配な護岸であり階段等も整備されておらず、安全に水辺に近づけない状況。</p> <p>【自然再生】 《佐波川自然再生（魚類等の遡上環境の改善）》 ・佐波川には、川と海を回遊するアユやハゼ科等の魚類（回遊魚）が確認されている。また、佐波川では佐波川漁協による稚魚の放流が行われている。しかし、直轄管理区内にある堰には、河道との段差が大きい等により回遊魚等の移動に支障が生じている箇所がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 【水辺整備】 ・新橋箇所水辺整備は、令和4年3月に施設整備が完了している。整備後は利用状況等についてモニタリング調査を実施しているが、コロナ禍をふまえ、引き続き利用実態を把握し、更なる利活用を推進することとしており、事業進捗する上で支障はない。 ・堀箇所水辺整備は、関係機関や住民等の意見を取り入れながら協力体制を確立して事業を実施する予定であり、水辺整備の要望は強く今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>【自然再生】 ・地域住民等の意見をふまえ、事業実施に向けて調整を行っているところであり、事業進捗を図る上で支障はない。</p> <p>【コスト縮減等】 【水辺整備】 ・河道の掘削土を盛土へ流用する等工事費の縮減を行う。また、維持管理について地域住民との協力体制を構築し、コスト縮減に努める。 【自然再生】 ・河道掘削により発生する土石により、安価で効果的な魚道改善手法の活用や既設魚道の構造を極力利用する等により工事費の縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>
----------------------------------	-------------	------------	--	-----------	---	--	---	-----------	---



<p>松浦川総合水系環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>17</p>	<p>81</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：42億円 水辺整備の効果による便益：39億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) アザメの瀬地区 支払意思額：268円/世帯/月 集計世帯数：34,149世帯 (水辺整備) 和多田地区 支払意思額：200円/世帯/月 集計世帯数：9,662世帯 中山地区 支払意思額：183円/世帯/月 集計世帯数：5,435世帯 桃川地区 支払意思額：199円/世帯/月 集計世帯数：3,992世帯 駒鳴地区 支払意思額：484円/世帯/月 集計世帯数：3,661世帯 河口部地区 支払意思額：275円/世帯/月 集計世帯数：20,455世帯</p>	<p>34</p>	<p>【内訳】 建設費：30億円 維持管理費：3.8億円</p>	<p>2.4</p>	<p>(自然再生) ・アザメの瀬地区は自然再生事業として氾濫原的湿地の再生を目的として整備され、フナなどの魚類の産卵が確認されている。 (水辺整備) ・河口部地区は、平成29年度から令和元年度に整備を行い、令和3年度より利用状況のモニタリング調査を行っている。整備完了後は主に散策にて約200～300人/日の方に利用されている。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・松浦川の氾濫原的湿地などのかつての良好な水辺環境の再生や維持が可能となる。 ・河川管理用の通路や階段を整備することにより、河川管理機能が向上するとともに河川利用面での安全性が向上する。 ・平成29年以降、唐津市、伊万里市、武雄市の人口及び世帯数はほぼ横ばい傾向にある。 ・平成30年3月以降、西九州自動車道（唐津伊万里道路）の開通により、周辺地域からのアクセス性が向上し、より一層交流人口の拡大が期待されている。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生事業のアザメの瀬地区は、平成15年度に事業に着手し平成22年度に完了している。 ・水辺整備事業の和多田地区は平成19年度、中山地区は平成20年度、桃川地区は平成21年度、駒鳴地区は平成25年度に事業に着手し、それぞれ平成19年度、平成21年度、平成21年度、平成27年度に完了している。 ・水辺整備事業の河口部地区では、地域の団体、地元自治体、地域住民が連携し、清掃活動をはじめ、様々な活動を行っており、活発な利活用と地域住民を中心とした維持管理が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・自治体及び地域の方々の協力のもと、整備箇所周辺の除草・清掃活動等に取り組むことでコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>
<p>肝属川総合水系環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>7.6</p>	<p>69</p>	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益：32億円 水辺整備の効果による便益：37億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境) 肝属川上流 支払意思額：226円/世帯/月 集計世帯数：36,800世帯 (水辺整備) 吾平地区 支払意思額：313円/世帯/月 集計世帯数：43,672世帯</p>	<p>17</p>	<p>【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：3.9億円</p>	<p>4.0</p>	<p>(水環境) ・河原田橋地点における水質(BOD)は、清流ルネッサンスⅡ計画目標値3.0mg/l未満に対して、整備前において、3.0mg/l以上であったが、整備後の実績値は2.6mg/l(H28年BOD75%)となっている。清流ルネッサンスⅡでは生活排水対策をはじめとする汚濁負荷削減策（下水道事業、合併浄化槽普及等）を今後も引き続き推進するとともに、当該事業で整備した施設を適切に維持管理することとしている。</p> <p>(水辺整備) ・整備した河川敷では「あいら川かわまつり」や伝統行事「鬼火焚き」が開催されており、これまで行われていなかった周辺地区の人びとが集まるイベントが開催され、地域行事をはじめとした新しい賑わいが生まれている。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 (水環境) ・子どもたちが川で遊べる環境を守り伝えるため、肝属川上流（河原田橋から上流）においては清流ルネッサンスⅡで定めた目標水質及び環境基準を満足することとし、その他の肝属川下流（河原田橋から河口まで）や支川についても環境基準を満足すること、もしくは現状の良好な水質を維持することを目標とし、地域住民や関係機関と連携して流域全体で水質の改善・保全に努める必要がある。 (水辺整備) ・吾平地区では、以前より身近なレクリエーションとしてカヌーによる利用がなされており今回の整備により、BBQ、つり、水遊びなど、更なる利活用が期待される。 ・鹿屋市及び大隅地区の人口は、近10年横ばい、わずかに減少傾向となっているものの、東九州自動車道と大隅縦貫道の一部開通による周辺地域からのアクセス性の向上により、より一層の交流人口の拡大が期待されている。 【事業の進捗の見込み】 (水環境) ・水環境事業の肝属川上流（河川浄化）は、平成18年度より事業に着手し平成24年度に完了している。関係機関が連携して実施中の生活排水対策をはじめとする汚濁負荷削減策（下水道事業、合併浄化槽普及等）を今後も引き続き推進するとともに、当該事業で整備した施設を適切に維持管理していく。 (水辺整備) ・吾平地区では、地域の団体、行政、住民が連携し、清掃活動をはじめ、様々な活動を行っており、活発な利活用と地域住民を中心とした維持管理が見込まれる。 ・また、地元自治体や地域住民等と協力して事業を進め、平成31年度に事業に着手し、令和3年度に整備が完了し、現在モニタリングを実施中であり、令和8年度に完了予定である。 【コスト縮減等】 (水辺整備) ・河川協力団体「始良川河川愛護会」では、定期的に清掃活動を実施しており、地域住民との協働の取組によって、より良い河川環境の維持と、維持管理上のコスト縮減が図られている。 ・高水敷は、雑草繁茂抑制のための土壌改良を行い、維持管理における作業負担の軽減及び張芝面積の削減を図っている。 ・河川堤防を除草した刈草の無償提供を行い、維持管理上のコスト縮減と資源の有効活用を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 豊口 佳之)</p>

【砂防事業】  
（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						
石狩川上流直轄火山砂防事業（石狩川上流域） 北海道開発局	再々評価	176	233	163	1.4	<p>・流域の上流部には年間200万人が訪れる層雲峡温泉があり、下流域には上川町、JR石北線、石狩川沿いには国道39号などが存在している。旭川市と北見市を結ぶ交通の要所にもなっており、土砂・洪水氾濫により交通が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・これまでに昭和45、50、56年に集中豪雨や台風による土砂・洪水氾濫や土石流被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>・層雲峡は、大雪山国立公園の玄関口であり、近年、外国人を含め観光客数は大幅に増加している。また、上川市街地には、介護老人施設などの要配慮者利用施設や公共施設が多く存在するなど災害発生時の影響が増加している。災害発生による被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・砂防堰堤等の整備は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・地盤改良と現地発生材を活用した砂防ソイルセメントを活用することにより法面対策に係る費用のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正 人)		

<p>石狩川上流直轄火山砂防事業（十勝岳） 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>697</p>	<p>2,237</p>	<p>1,425</p>	<p>1.6</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：2,228億円 残存価値：8.8億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2,715ha 世帯数：2,300世帯 事業所：257施設 重要公共施設：1施設 主要交通機関：国道237号、JR富良野線 等</p>	<p>【内訳】 事業費：1,424億円 維持管理費：1.2億円</p>	<p>1.6</p>	<p>・十勝岳は、大正15年(1926)の噴火により大規模な融雪型火山泥流が発生し、死者行方不明者144名などの甚大な被害をもたらした。近年では、昭和63年(1988)に小規模な水蒸気爆発により、小規模の融雪型火山泥流が発生しており、この時の避難命令は4ヶ月間に及んだ。 ・美瑛川流域には、白金温泉や美瑛町市街地が広がっており、融雪型火山泥流が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・十勝岳は気象庁の常時観測火山に指定されており、火口浅部の膨張を示すと考えられる局所的な地殻変動が確認されるなどいつ噴火してもおかしくない火山である。 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。</p> <p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・美瑛町は、近隣の富良野市とともに北海道を代表する観光地と知られており、年間約240万人の観光客が訪れている。特に近年、観光客は増加していることから、災害発生時の影響が増加している。災害発生による被害は、地域の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・砂防堰堤等の整備は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメント工法の採用や現地発生材を巨石張工の材料として有効使用することにより、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>豊平川直轄砂防事業 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>419</p>	<p>2,687</p>	<p>288</p>	<p>9.3</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：2,681億円 残存価値：5.8億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：約5,400ha 世帯数：約145,000世帯 人口：約263,000人 主要交通機関：国道12号、国道36号、国道230号、国道275号、国道453号、道央自動車道、札幌自動車道、JR函館本線、JR室蘭本線、札幌市営地下鉄 等</p>	<p>【内訳】 事業費：286億円 維持管理費：2.2億円</p>	<p>9.3</p>	<p>・豊平川下流域に位置する札幌市は、経済や行政、国際交流機能や高等教育機関が集積しており、また北海道内の交通ネットワークの起点、さらに中心部の地下空間は地下鉄、地下街などの多くの施設があり、高度に利用されている。豊平川上流域には宅地開発が進められ、支川に沿って宅地が拡大していることから災害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・豊平川上流では、過去から台風や低気圧に伴う土砂災害が多発しており、特に昭和56年8月には既往最大降雨を記録し、豊平川流域内の各支川において多大な被害を及ぼした。 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。</p> <p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豊平川流域には、北海道の政治・経済・文化の中心地である政令指定都市札幌市が位置し、市街地は高度に利用されている。上流域では、高度成長期に宅地が拡大し、現在も増加傾向にあることから災害発生時による被害は、札幌市のみならず、北海道の社会・経済活動にも深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・砂防堰堤等の整備は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地盤改良工法と現地発生材を河岸保護材への活用することにより費用のコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>阿武隈川水系直轄砂防事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>380</p>	<p>1,376</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,371億円 残存価値：4.6億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4,425ha 世帯数：20,712世帯 事業所：4,128施設 国道、主要地方道 等</p>	<p>345</p>	<p>【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：12億円</p>	<p>4.0</p>	<p>計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により想定死者数（避難率40%）が約534人から約210人に軽減、最大孤立者数（避難率40%）が約12,867人から約8,073人に軽減されると想定される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・阿武隈川水系直轄砂防流域は、火山噴出物からなる脆弱な地質で構成され、大量の不安定土砂が存在しており、過去から幾度となく、土砂災害が発生。 ・保全対象として県都福島市の主要な市街地を抱えている他、福島県の社会経済活動を担う重要交通網があり、土砂・洪水氾濫被害を防止・軽減することを目的として、砂防堰堤等の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・残存型枠や砂防ソイルセメントを使用することにより、型枠の撤去費用や堤体内部材の費用を削減し、建設コストを抑制。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>八幡平山系直轄砂防事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>498</p>	<p>1,091</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,086億円 残存価値：4.7億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7,089ha 世帯数：2,102世帯 事業所：262施設 国道、主要地方道、秋田新幹線 等</p>	<p>443</p>	<p>【内訳】 事業費：428億円 維持管理費：15億円</p>	<p>2.5</p>	<p>計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により想定死者数（避難率40%）が約15人から約12人に軽減、最大孤立者数（避難率40%）が約742人から約576人に軽減されると想定される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・岩手山や秋田駒ヶ岳等の活火山を有し、火山地域特有の脆弱な地質に起因した土砂災害が繰り返し発生している。 ・岩手県の北上川水系、秋田県の雄物川水系の沿川市街地を抱えており、これら市街地や社会経済活動を担う観光施設、重要交通網への土砂・洪水氾濫被害及び土石流被害を防止・軽減する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現地発生土を使用したセメントを堤体内部材に使用するなど、建設コストを抑制する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川） 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,019</p>	<p>1,517</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,498億円 残存価値：19億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：11.62km<sup>2</sup> 世帯数：2,130世帯 主要交通機関：日光宇都宮道路、国道119号 等</p>	<p>918</p>	<p>【内訳】 事業費：911.4億円 維持管理費：6.2億円</p>	<p>1.7</p>	<p>・本流域は世界遺産の「日光の社寺」、日光・奥鬼怒の豊かな自然と温泉などの観光資源に恵まれ、日本有数の観光地となっている。また、東武線やJR線、国道、主要地方道等、流域内を繋ぐ重要な交通路が整備されている。土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受けたり、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により鬼怒川流域で電力の停止による影響人口は約222人から約219人軽減されると想定される。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本流域には中心市街地に加え、主要集落が点在するほか、国内外から観光客が訪れる世界遺産「日光の社寺」や温泉などの観光資源が多数存在し、これらを結ぶ鉄道、国道等の重要交通網が整備されている。土砂災害が発生した場合には地域の社会・経済活動に大きな影響が出る懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・本流域は、日光火山群の脆い地質のために著しく荒廃し、土砂生産・流出が著しい。豪雨時には崩壊拡大や土石流の発生により土砂災害が発生しており、平成27年関東・東北豪雨では多数の土砂災害が発生し、地域住民の生活に甚大な被害を及ぼした。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以来、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・急斜面での無人化施工機械の活用や現地発生材を利用した巨石張り工法を採用することで、作業時間や購入材料、運搬作業量の低減等により工事コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
-------------------------------------	-------------	--------------	--------------	---	------------	---	------------	--	--	-----------	---

<p>利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川） 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>472</p>	<p>881</p> <p>【内訳】 被害防止便益：876億円 残存価値：5.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,374km<sup>2</sup> 世帯数：64,758世帯 主要交通機関：国道50号、国道122号、わたらせ渓谷鐵道、JR両毛線、東武伊勢崎線 等</p>	<p>403</p>	<p>【内訳】 事業費：392億円 維持管理費：11億円</p>	<p>2.2</p>	<p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業実施により、電力停止による影響人数は1,989人の被害低減効果が期待できる。 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。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本流域には集落が点在し、豊かな自然と文化財などの観光資源のほか、鉄道や国道等の重要交通網が渓流沿いに位置している。また、下流域には足利工業団地などの重要な資産が多数存在しており、土砂災害や洪水氾濫等により大きな被害を受ける。また、交通網が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・上流域では足尾銅山の煙害や山火事などにより荒廃裸地化が進み、土砂生産が著しく恒常的な土砂流出による土砂災害が頻発。また、赤城山東斜面は火山噴出物で覆われた脆い地質で土砂流出が活発。特に昭和22年のカスリーン台風により各所で山腹崩壊と土石流が多発し、大量の土砂流出で流域では未曾有の大被害が生じ、砂防設備の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の開発や新工法の採用等の可能性を検討するとともに、現地発生材料の有効活用する等、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
--------------------------------------	-------------	------------	--	------------	--	------------	---	--	-----------	--

<p>飯豊山系直轄砂防事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>523</p>	<p>1,509</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,500億円 残存価値：9.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均被害解消 氾濫面積：99ha 世帯数：127世帯 事業所数：16事業所 等</p>	<p>487</p>	<p>【内訳】 事業費：484億円 維持管理費：3.3億円</p>	<p>3.1</p>	<p>・流域内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H24年）における想定死者数は294人（避難率40%）、災害時要配慮者数は18,038人と想定される。</p> <p>・飯豊山系直轄砂防事業の推進により、中期的な目標の完了後（R22年以降）は、想定死者数は291人（避難率40%）、災害時要配慮者数は17,911人であり、事業効果として人的被害が減少することが見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・全体計画（100年超過確率規模）における整備対象土砂量に対して、中期的な目標の砂防堰堤等の整備が完了した場合、土砂・洪水氾濫範囲が減少し被害が軽減される。 ・土石流危険渓流において砂防堰堤等を整備することにより土石流の想定被害が解消される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・流域内の資産および重要交通網の分布、流域の治水安全度、流域内の保全対象に対する効果等を総合的に勘案し、中期的な目標に対する施設整備を効率的に実施する。 ・地元住民から引き続き砂防事業推進の要望がなされるなど、砂防事業が高く評価されている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・砂防ソイルセメント工法（掘削残土の有効活用）などによ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を検討し事業を進めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>常願寺川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>854</p>	<p>5,422</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：5,393億円 残存価値：29億円</p> <p>【主な根拠】 年平均被害軽減 氾濫面積：113ha 世帯数：682世帯 事業所数：75事業所 等</p>	<p>946</p>	<p>【内訳】 事業費：940億円 維持管理費：5.8億円</p>	<p>5.7</p>	<p>・流域内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H24年）における想定死者数は41人（避難率40%）、災害時要配慮者数は約41,738人と想定される。</p> <p>・常願寺川水系直轄砂防事業の推進により、中期的な目標の完了後（R10年以降）は、想定死者数は14人（避難率40%）、災害時要配慮者数は約15,501人であり、事業効果として人的被害が大幅に減少することが見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・全体計画（150年超過確率規模）における整備対象土砂に対して、中期的な目標の砂防堰堤等の整備が完了した場合、土砂・洪水氾濫範囲が減少し被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・流域内の資産および重要交通網の分布、流域の治水安全度、流域内の保全対象に対する効果等を総合的に勘案し、中期的な目標に対する施設整備を効率的に実施する。 ・地元住民から引き続き砂防事業推進の要望がなされるなど、山岳観光地に隣接するため県内外からの関心は高く、砂防事業が高く評価されている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新粗石コンクリート工法、砂防ソイルセメント工法（掘削残土の有効活用）、摩耗対策の省力化などによ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を検討し事業を進めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>庄内川水系直轄砂防事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>214</p>	<p>1,834</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,831億円 残存価値：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫区域：約59.5km<sup>2</sup> 人家：112,654戸 主要公共施設（市役所・役場、小中学校）：52施設 主要交通機関：JR中央本線、JR東海道本線、名古屋鉄道犬山線、名古屋鉄道小牧線、国道19号、国道22号、国道41号、国道248号、国道302号、国道363号等</p>	<p>179</p>	<p>【内訳】 事業費：177億円 維持管理費：2.0億円</p>	<p>10.2</p>	<p>・中期計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では想定死者数106人、最大孤立者数43,882人、機能低下する医療施設数71施設、機能低下する社会福祉施設数71施設、道路途絶区間の総延長18,550m、鉄道途絶区間の総延長14,161mと想定されるが、整備を実施することで、想定死者数13人、最大孤立者数1,764人、機能低下する医療施設数12施設、機能低下する社会福祉施設数11施設、道路途絶区間の総延長7,164m、鉄道途絶区間の総延長178mに低減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が集中している名古屋市、多治見市、土岐市に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・残存型枠の利用や既設砂防堰堤の活用（既設砂防堰堤の嵩上げ、スリット化等）により、コスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>富士山直轄砂防事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>887</p>	<p>5,246</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：5,235億円 残存価値：11億円</p> <p>【主な根拠】 &lt;降雨に起因する土砂災害&gt; 想定氾濫面積：約42.7km<sup>2</sup> 人家：約19,600戸 事業所数：4,750施設 &lt;噴火に起因する土砂災害&gt; 想定氾濫面積：約67.6km<sup>2</sup> 人家：約23,000戸 事業所数：2,950施設</p> <p>主要交通機関：JR東海道新幹線、JR東海道本線、富士急行河口湖線、富士急行大月線、JR身延線、岳南鉄道、国道1号、国道138号、国道139号、国道246号、国道469号、東名高速道路、新東名高速道路、東富士五湖道路等</p>	<p>811</p>	<p>【内訳】 事業費：801億円 維持管理費：10億円</p>	<p>6.5</p>	<p>・目標規模(1/100)の大雨が降ったことによる想定される浸水が発生した場合、整備前では想定死者数約80人、最大孤立者数約11,000人、機能低下する医療施設数23施設、機能低下する社会福祉施設数11施設、道路途絶区間の延長約21,300m、岳南鉄道の途絶区間の総延長約1,500mと想定されるが、整備を実施することで、想定死者数約60人、最大孤立者数約6,900人、機能低下する医療施設数22施設、機能低下する社会福祉施設数10施設、道路途絶区間の総延長約18,000m、岳南鉄道の途絶区間の総延長約1,100mに低減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が集中している富士市、富士宮市、富士吉田市などに甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・砂防施設を整備する際には現地発生材を利用した砂防ソイルセメント工法の活用により、全体事業のコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>



<p>大山山系直轄火山砂防事業（天神川）</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>179</p>	<p>564</p> <p>【内訳】 被害防止便益：561億円 残存価値：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 世帯数：約8,600世帯 事業所：約2,000事業所 重要交通網：JR山陰本線、国道9号、国道313号、国道179号 等</p>	<p>175</p>	<p>【内訳】 事業費：173億円 維持管理費：1.5億円</p>	<p>3.2</p>	<p>・天神川は鳥取県中部に位置し、中国山地の大山（弥山）と蒜山（津黒山）を源流とし、日本海に注ぐ一級河川である。直轄砂防事業区域は、大きく西部の小鴨川流域、東部の天神川本川流域に分かれる。</p> <p>・大山は、100万年前～2万年前までの火山活動の繰り返しにより形成された火山であり、火山体は侵食が進んでいる。源頭部は地質が脆弱で荒廃が著しく、土砂生産・流出を頻繁に繰り返している。山麓斜面には火山堆積物が厚く堆積しており、侵食に対して極めて弱い地質のため、降雨のたびに激しい土砂移動が生じている。</p> <p>・近年では、平成10年台風10号による豪雨で三朝町穴鴨を中心とした土砂災害が発生している。</p> <p>・天神川全体で想定死者数が48人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が12,395人と想定されるが、事業実施により軽減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂・洪水氾濫域内及び土石流氾濫域内では、人口等の数量の変化が見られるが需要量の変化が小さく、重要な交通網であるJR・国道が存在すると共に、人口が集中し、資産も集積している。</p> <p>・砂防事業の促進について、直轄砂防事業区域内の自治体で組織される「大山砂防連絡協議会」から、強く要望を受けている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗している。関係機関や地域からの要望が強いことや、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>大山山系直轄火山砂防事業（日野川）</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>244</p>	<p>565</p> <p>【内訳】 被害防止便益：561億円 残存価値：3.8億円</p> <p>【主な根拠】 世帯数：約4,100世帯 事業所：約600事業所 公共施設：24施設 避難所：26施設 重要交通網：国道181号、9号、JR伯備線 等</p>	<p>208</p>	<p>【内訳】 事業費：206億円 維持管理費：2.3億円</p>	<p>2.7</p>	<p>・日野川は鳥取県の西部に位置し、中国山地の三国山を源流とし、美保湾（日本海）に注ぐ一級河川である。直轄砂防事業区域は日野川下流右岸側の支流で、大山を源に南西～西流して日野川に注ぐ7つの急流河川の流域である。</p> <p>・大山は、100万年前～2万年前までの火山活動の繰り返しにより形成された火山であり、火山体は侵食が進んでいる。源頭部は地質が脆弱で荒廃が著しく、土砂生産・流出を頻繁に繰り返している。山麓斜面には火山堆積物が厚く堆積しており、侵食に対して極めて弱い地質のため、降雨のたびに激しい土砂移動が生じている。</p> <p>・近年では、平成23年9月の台風12号による豪雨により、小江尾川（三の沢）等で土石流により県道や町道が被災する被害が発生している。</p> <p>・日野川流域で想定死者数が295人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が6,219人と想定されるが、事業実施により軽減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂・洪水氾濫域内及び土石流氾濫域内では、人口等の数量の変化が見られるが需要量の変化が小さく、重要な交通網であるJR・国道が存在すると共に、人口が集中し、資産も集積している。</p> <p>・砂防事業の促進について、直轄砂防事業区域内の自治体で組織される「大山砂防連絡協議会」から、強く要望を受けている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗している。関係機関や地域からの要望が強いことや、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>185</p>	<p>520</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：518億円 残存価値：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,030ha 人家：930世帯 事業所：151施設 重要公共施設：57施設 主要交通網： 国道445号、県道25号 等</p>	<p>174</p>	<p>【内訳】 事業費：169億円 維持管理費：4.8億円</p>	<p>3.0</p>	<p>・川辺川流域には、人家、事業所及び国道等の主要交通機関がある。 ・平成16、17年の集中豪雨により流域内に山腹崩壊が多数発生、土砂が流出し、山腹や河道において不安定土砂が増加していることから、下流域の危険度が上昇している。また、平成24年の九州北部豪雨では、複数の地区で山腹崩壊や土石流等による人家・道路への被害が発生したほか、令和2年7月豪雨や令和4年台風14号では更に不安定土砂が増加するなど、土砂災害の危険性が高い地域である。 ・中期計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により逃げ遅れ等の人的被害の軽減が期待できる。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により、川辺川流域内および川辺川本川沿いの集落や観光地等への重要交通網などに甚大な被害が発生し、地域全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、下流河川の河床上昇に伴う洪水被害防止及び人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害防止のために、砂防設備の整備が必要。 ・川辺川流域では、熊本県球磨郡町村会や熊本県八代市等より、豪雨に起因する土砂災害から地域住民の生命・財産を保護する砂防事業の早期実現を求める地域要望が挙げられている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・セメント等による改良（現地発生土砂とセメントを混合し、敷均し・転圧により構造物を構築する工法）や残存型枠・ICT施工などの採用により、掘削土砂の処分にかかる費用や施工効率化、工期短縮によりコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>阿蘇山直轄砂防事業 九州地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>256</p>	<p>1,297</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,290億円 残存価値：7.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：約2,651ha 世帯数：2,143世帯 公共施設：42施設 重要交通網：国道57号、国道325号、国道212号、JR豊肥本線、南阿蘇鉄道 等</p>	<p>244</p>	<p>【内訳】 事業費：232億円 維持管理費：12億円</p>	<p>5.3</p>	<p>・事業区域には、阿蘇地域の人家・事業所・公共施設・重要交通網が分布し、土砂災害が発生した場合、甚大な被害が発生する。 ・計画規模1/100の降雨が発生した場合、事業実施により、逃げ遅れによる人的被害の解消が期待される。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・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であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・H28熊本地震により事業区域において土砂移動が集中して発生したため、事業区域の渓流や山腹等に不安定土砂が残存し、今後の降雨により、新たな斜面崩壊や既存崩壊の拡大による土石流の発生による被害が生じる恐れがある。 ・本事業の早期完成を求める地域の声は強く、地元自治体から積極的な事業推進要望がなされており、砂防設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・新規事業採択時以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・セメント等による改良（現地発生土砂とセメントを混合し、敷均し・転圧により構造物を構築する工法）や残存型枠・ICT施工などの採用により、掘削土砂の処分にかかる費用や施工効率化、生産養生向上によるコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>大淀川水系直轄砂防事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>631</p>	<p>1,716</p> <p>【内訳】 被害防止便益：1,696億円 残存価値：20億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：707ha 人家：457世帯 事業所：60箇所 重要公共施設：9施設 重要交通網：国道223号、JR吉都線 等</p>	<p>1,456</p>	<p>【内訳】 事業費：1,429億円 維持管理費：27億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・流域内で計画対象とする土砂流出が発生した場合、人口1,061人、世帯数457世帯、国道及びJR等の重要交通網にまで氾濫区域が及び甚大な被害が想定される。 ・平成23年1月の新燃岳が噴火して以降、平成29年10月、平成30年3月と噴火し、火山活動は継続しており、今後の噴火活動の状況によっては、噴火に伴う降灰の堆積により土石流発生の危険性が高まる恐れがある。 ・事業実施により、計画規模の降雨が発生した場合の最大孤立者数の減少が期待される。 以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大淀川水系内の高崎川上流域、庄内川上流域は火山地帯に位置し、地質的に脆弱なため、土砂生産、土砂流出が活発な溪流である。 ・平成23年に発生した新燃岳の噴火により、流域内には多量の降灰が堆積し、土石流等による土砂災害が発生する危険性が高まっている。 ・計画規模の降雨による土砂流出が生じた場合、地域経済の維持と発展に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防施設の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現地発生土砂を有効活用した砂防ソイルセメント工法の利用などにより、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
--------------------------------	-------------	------------	--	--------------	--	------------	--	---	-----------	--

(直轄地すべり対策事業)  
 【地すべり対策事業】  
 (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							
善徳地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	414	1,451	【内訳】 被害防止便益：1,451億円 残存価値：0.01億円 【主な根拠】 地すべり防止区域：221ha 想定氾濫面積：791ha 世帯数：1,831世帯等	748	【内訳】 事業費：745億円 維持管理費：3.0億円	1.9	・100年超過確率降雨規模の時の河川流量に河道閉塞決壊に伴う段波が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口約4,600人から0人に、浸水区域内要配慮者数は1,439人から0人に被害が解消されると想定される。 ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・地すべり滑動による、直線的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念されるため、地すべり対策が必要。 【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。 【コスト縮減等】 ・継続観測の実施により地すべり状況の把握、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行いコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業 四国地方整備局	再々評価	322	1,472	【内訳】 被害防止便益：1,472億円 残存価値：0.01億円 【主な根拠】 地すべり防止区域：411ha 想定湛水面積：17ha 想定氾濫面積：1,088ha 世帯数：1,997世帯等	570	【内訳】 事業費：567億円 維持管理費：2.6億円	2.6	・100年超過確率降雨規模の時の河川流量に河道閉塞決壊に伴う段波が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口約4,900人から0人に、浸水区域内要配慮者数は1,703人から0人に被害が解消されると想定される。 ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・地すべり滑動による、直線的な人的被害や家屋、道路等公共施設、地域経済の重要な資源である観光施設等の被害を軽減するのみならず、地すべり土塊による大規模な河道閉塞の形成に伴う上流域の湛水被害および河道閉塞の決壊による下流域への段波によって引き起こされる浸水被害の増加など広域的な被害が懸念されるため、地すべり対策が必要。 【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。 【コスト縮減等】 ・継続観測の実施により地すべり状況の把握、効率的な地下水排除工配置計画の見直しを行っている。また、新技術を用いた維持管理を含む比較検討を行いコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

【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						
胆振海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北海道開発局	再々評価	654	21,366	1,491	14.3	<p>・再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人工リーフの整備により、周辺海浜地形が安定化し、砂浜が再生していることが確認されている。</li> <li>海岸線沿いには、北海道を代表する工業都市である苫小牧市や白老町の市街地が広がっており、人口については、平成7年以降横ばいであるが、世帯数は増加傾向にある。</li> <li>胆振海岸と並行している国道36号の交通量は、平成2年以降、年ごとに増減はあるものの、ほぼ横ばいである。</li> <li>胆振海岸は、漁場としての利用も盛んであることから、海岸保全施設が漁場や水産資源に与える影響について漁業関係者と協議を重ねるとともに、人工リーフの施工前後において、人工リーフ及び人工リーフ周辺の底質調査及び魚介類・海藻類生息調査を実施し、その変化を把握して施設設計にフィードバックするなどして事業を展開している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>被災想定区域内の資産及び重要交通網の分布など保全対象に対する効果を総合的に勘案し、効果的・効率的に保全施設を配置し、海岸保全施設を整備を図っていく。</li> <li>地方公共団体等から安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人工リーフに使用するブロックの質量・規格をランクアップさせ数量、施工費の検討を行い、ブロック質量を変更することによりコスト縮減を行っている。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)			

新潟海岸直轄海岸 保全施設整備事業 北陸地方整備局	その他	422	5,674	<p>【内訳】          侵食防止便益：313億円          浸水防護便益：5,353億円          残存価値：8億円</p> <p>【主な根拠】          侵食面積：185ha          浸水面積：315ha          浸水家屋：15,400戸</p>	926	<p>【内訳】          建設費 924億円          維持管理費 2.0億円</p>	6.1	<p>・施設整備が完了した有明浜工区では、離岸堤等の整備に伴い砂浜が回復し、回復した砂浜の汀線は維持されている状況にある。</p> <p>・海岸保全施設の整備により安定した砂浜を利活用し、海水浴や集客のための取り組みが地域主体で実施され賑わっている。</p> <p>・国道402号で支障となっている飛砂、漁港の浚渫砂、河道掘削で発生する砂など、他事業と連携して養浜材に有効利用を行う。</p>	<p>・事業計画の見直しにより、総事業費の増額及び事業期間の延長を行うことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新潟海岸には国道402号が整備され、背後地域では、住宅地や学校・医療施設、観光施設等の公共施設が集積している。</li> <li>・海岸では、市民ボランティアによる清掃活動が行われている。</li> <li>・本事業の整備により、新潟海岸からの想定侵食被害及び想定浸水被害が全て解消され、国土保全が図られる。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業を進めるにあたっては、緊急性の高い区間より順次対策を進めることとし、平成19年度に直轄化された金衛町工区の侵食対策を重点的に実施していく。</li> <li>・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。</li> <li>・今後、完成した有明浜工区は県と移管の調整を行っていく。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、新技術の活用や対策工の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)
富士海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	再々評価	1,112	27,800	<p>【内訳】          侵食防止便益：99億円          浸水防護便益：27,687億円          残存価値：14億円</p> <p>【主な根拠】          世帯数：22,863世帯          従業員数：32,922人          農漁家数：106世帯          延床面積：4,578千m2          水田面積：4,821千m2          畑面積：475千m2</p>	4,583	<p>【内訳】          事業費：4,560億円          維持管理費：23億円</p>	6.1	<p>・浸水区域内人口は約6万人、浸水区域内の災害時要援護者数は約2万人、想定死者数は約4千人（避難率40%）。事業実施により、これら被害が解消される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿岸市町の人口は、直轄事業開始から増加傾向にあり、平成7年をピークに若干減少しているものの、大きな変化は見られない。</li> </ul> <p>【事業の投資効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体計画に位置づけられた事業が完了すれば、計画規模の高潮・波浪が発生しても、浸水被害が発生しない。</li> </ul> <p>【環境・利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境に配慮し、安全で安心して利用できる海岸を目指し、地域と協働した海岸づくりを実施している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時以降、離岸堤、養浜工を実施している。事業の進捗率は約92%（令和4年度末）である。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・養浜工において、富士山大沢崩れで発生した流出土砂を砂防施設で捕捉し、その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に努めている。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)

<p>東播海岸直轄海岸 保全施設整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>234</p>	<p>2,183</p>	<p>【内訳】          侵食防止便益：155億円          浸水防止便益：595億円          交通途絶便益：1,426億円          残存価値：6.4億円          【主な根拠】          侵食防護面積：14ha          浸水防護面積：62ha          浸水防護戸数(世帯数)：          1,708戸</p>	<p>1,600</p>	<p>【内訳】          事業費：1,595億円          維持管理費：5.5億円</p>	<p>1.4</p>	<p>・砂浜では海浜植生の繁茂、アカウミガメの上陸産卵、離岸堤付近では藻場の生育、魚類の生息など、海洋環境の保全にも寄与。          ・地域の安全度の向上によって、沿岸域には住宅や商工業施設が集積し、地域振興にも寄与。          ・安全で美しい海岸は海水浴場などにも利用され、地域の憩いの場の創出に寄与。</p>	<p>・事業計画の見直し(事業期間変更)により再評価を実施</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】          海岸背後では市街地や商業施設など産業が発展し、東西人流・物流の大動脈である国道2号やJR山陽本線、山陽電鉄など地域の主要な交通幹線もあることから、浸水・侵食の対策に必要な護岸高等の確保など海岸保全の必要性は非常に高く、地域全体の浸水・侵食防護の観点からも早急な対策の実施が必要である。          【事業の進捗の見込み】          ・垂水工区の未整備箇所について、早期の完了に向けて事業実施中であり、海岸事業の推進には、地域からの強い要望もあり、今後も引き続き地域との対話のもとで、事業を推進していく。          【コスト縮減等】          ・事業実施にあたっては施工方法等の見直しにより、建設コスト縮減と早期事業完成に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)</p>
<p>皆生海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>272</p>	<p>7,322</p>	<p>【内訳】          侵食防止便益：100億円          浸水防護便益：7,219億円          残存価値：3.4億円          【主な根拠】          侵食防止軽減面積：          1.1km<sup>2</sup>          浸水防護軽減面積：2.3          km<sup>2</sup>          浸水防護軽減世帯数：          3,205世帯</p>	<p>1,451</p>	<p>【内訳】          建設費：1,442億円          維持管理費：9.1億円</p>	<p>5.0</p>	<p>・皆生海岸は、鳥取県西部に位置する弓ヶ浜半島の美保湾に面する海岸全体の総称であり、東は淀江漁港から日野川の河口を含み、西は境港までの範囲である。          ・白砂青松の景勝地であり、山陰を代表する温泉地「皆生温泉」を有するなど市民の憩いの場となっている。一方、海岸侵食の著しい海岸でもあり、台風や冬期風浪により浜崖の発生や温泉施設の倒壊などの被害が生じてきた。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】          ・皆生海岸の背後地にある米子市の人口、世帯数は緩やかに増加している。          ・皆生温泉海水浴場は年間約6万人が利用しており、近年は横ばいである。          ・鳥取県及び米子市は皆生海岸の侵食対策の促進を強く要望している。          【事業の進捗の見込み】          ・現在実施中の事業についても、順調に進んでおり、施設効果も現れている。地域からの事業継続の要望が強いことや、関係機関との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。          【コスト縮減等】          ・皆生第1工区の施設改良においては、構造の見直しを行うことでコスト縮減に努める。          ・サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)</p>

宮崎海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	再々評価	230	3,682	【内訳】 侵食防止便益：10億円 浸水防護便益：3,130億円 道路途絶防止便益：539 億円 残存価値：3億円  【主な根拠】 侵食面積：106ha 浸水面積：435ha 浸水家屋：416戸 一ツ葉有料道路の途絶発生	289	【内訳】 事業費：273億円 維持管理費：16億円	12.7	人的被害を受けるおそれが高い災害時要援護者（高齢者、障がい者、乳幼児、妊婦）が浸水区域内人口の約1/3（約360人）を占めるが整備完了に伴い、背後地への越波・浸水が防止され、災害時要援護者への被害軽減が期待される。  ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・約50年間の変化を見ると平均約65m（最大94m）の砂浜が侵食されている。 ・背後の有料道路の決壊や低地への越波・浸水により、地域経済への甚大な影響が懸念される。 ・事業の推進を地元からも要望されている。  【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。  【コスト縮減等】 ・養浜材は、他事業の発生土砂を有効活用。 ・突堤等の基礎工は、他事業の巨石等を有効活用。 ・新技術の導入や施工計画の見直し代替案の検討により一層のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克 直)
和歌山下津港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 近畿地方整備局	再々評価	549	1,861	【内訳】 浸水防護便益：1,861 億円  【主な根拠】 浸水防護面積：404ha 浸水防護戸数：4,323 戸	597	【内訳】 建設費：584億円 維持管理費：13億 円	3.1	・災害時にサプライチェーンの寸断等による企業の生産力低下により、地域経済への甚大な影響が懸念される。背後地の世界的シェアを誇る企業群を津波から防護することにより、甚大な経済被害を回避することができる。国民に波及するストック効果として、被災時の津波防護によって、背後産業の社会・経済活動の維持が期待される。また、新規企業立地に伴う雇用創出や、病院等の公共施設の立地も期待され、都市拠点周辺の機能強化に繋がる。 ・背後地の行政機関や主要交通施設、電力施設等を津波から防護することにより、海南市の行政活動を維持でき、災害時の迅速な復旧活動や緊急輸送ネットワークの確保等が可能となる。 ・国民に波及するストック効果として、行政施設や緊急輸送道路を津波から防護することによって、災害直後から避難・救助および物資供給等の応急活動が期待でき、事業継続・早期復旧に繋がる。また、地域社会が致命的な被害を受けることなく迅速に回復できるよう国土強靱化の確立に繋がる。  ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・和歌山下津港海岸は、今後30年以内に70～80%程度の確率で南海トラフで発生する地震に伴う津波の来襲が予測されており、当海岸の背後地域には、行政・防災中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業が集積しているため、津波来襲時には極めて甚大な被害の発生が危惧されている。 ・このため、護岸、津波防波堤及び水門の新設・補強・嵩上げを組み合わせた施設整備を実施し、津波浸水被害の軽減を図る。 ・当該事業を実施することにより、南海トラフで発生する地震「東海・東南海・南海3連動地震」による津波（比較的発生頻度の高い津波）に対して、背後地の浸水被害を防止できる。  【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定  【コスト縮減等】 ・一般的な設計の考え方を見直し、捨石を併用した新たな護岸構造を用いることで護岸整備のコストを縮減した。 ・引き続き、NETIS等の新技術、新工法の検討を行い、コスト縮減及び工期短縮を図る。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 神谷 昌 文)



<p>広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>316</p>	<p>4,886</p> <p>【内訳】 浸水防護便益：4,886億円</p> <p>【主な根拠】 浸水防護面積：443ha 浸水防護戸数：10,022戸</p>	<p>424</p>	<p>【内訳】 事業費：392億円 維持管理費：31億円</p>	<p>11.5</p>	<p>・本事業の実施により、背後地域の越波・浸水被害を防ぐことで、浸水想定区域内に立地する幹線道路や交通機能の確保できることで地域産業の継続に寄与する。 ・海岸保全施設の整備により、背後が「陥没」や「沈下」することがなくなり、住民の安全性が確保される。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・広島港海岸の背後地には人口や資産が集中しており、度々、台風に伴う高潮によって被害を受けてきた。また、広島港海岸の既存施設は、概ね昭和30年～50年代にかけて整備されており、コンクリートの劣化や基礎の洗掘等、老朽化の進行が顕著であることから、対策が必要となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・波浪変形計算等の見直しに伴い、石材投入等の海上作業が不要となったことでコストを縮減。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 海岸・防災課 (課長 神谷 昌文)</p>
--------------------------------------	------------	------------	---	------------	--	-------------	--	--	-----------	--------------------------------------

【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					
道央圏連絡道路 (一般国道337号) 中樹林道路 北海道開発局	その他	344	418	398	1.1	<p>①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、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>②水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、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③企業立地の促進 ・周辺の工業団地と新千歳空港や石狩湾新港など物流拠点へのアクセスが更に向上され、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待される。</p> <p>④道路交通の安全性向上 ・大型車交通が転換することで、並行現道の安全性向上が期待される。</p> <p>⑤冬期走行環境の安全性向上 ・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</p>	<p>・軟弱地盤対策工、路盤材料の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。</p> <p>・中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌町南15線西から江別市江別太に至る延長7.3kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約76%（うち用地進捗率約96%）</p> <p>【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策の見直し等。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)	
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局	その他	511	1,052	959	1.1	<p>①交通混雑の緩和 ・当該道路への交通転換により、並行する国道38号等に存在する主要渋滞箇所等の解消など、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・当該道路への大型車の交通転換により、並行する国道38号の大型車事故や死傷事故率の低減など、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③水産品の流通利便性向上 ・釧路市街地を回避する速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④災害時の避難・輸送ルート強化 ・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルート強化が期待される。</p>	<p>・軟弱地盤対策工の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る幹線道路である。</p> <p>・釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援を目的とし、釧路市新野から釧路市北園(釧路西インターチェンジ)に至る延長8.8kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策の見直し。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)	
北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路 北海道開発局	その他	2,472	8,124	6,383	1.3 (0.9) ※1	<p>①災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>②重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧根地域の更なる観光活性化が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・釧根地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。</p>	<p>・軟弱地盤対策、中央分離構造の見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る高規格道路である。このうち根室線は、本別ジャンクションから分岐し根室市に至る区間である。</p> <p>・本別～釧路(65.0km)は、高速ネットワークの拡充により釧根圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、津波浸水被害などの災害時の救急活動、観光周遊性の向上等の支援を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策の見直し、中央分離構造の見直し。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)	
一般国道44号 尾幌糸魚沢道路 北海道開発局	その他	650			1.3 (1.3) ※1	<p>①災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>②重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧根地域の更なる観光活性化が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・釧根地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。</p>	<p>・北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由し、根室市に至る幹線道路である。</p> <p>・尾幌糸魚沢道路(24.7km)は、高速ネットワークの拡充により釧根圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援、津波浸水被害などの災害時の救急活動、観光周遊性の向上等の支援を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：約4%（うち用地進捗率約4%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)	

日高自動車道 (一般国道235号) 厚賀静内道路 北海道開発局	その他	873	5,365	【内訳】 走行時間短縮便益：4,567億円 走行経費減少便益：656億円 交通事故減少便益：142億円	4,410	【内訳】 事業費：4,052億円 維持管理費：331億円 更新費：27億円	1.2 (1.1) ※1	①畜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、畜産品の流通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、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③水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、水産品の流通利便性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波等想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び安定性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。	・トンネル掘削パターン、トンネル掘削補助工法、濁水処理施設、橋梁計画、軟弱地盤対策工の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 ・厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長10.2kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約74%（うち用地進捗率約75%） 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削補助工法、橋梁計画、軟弱地盤対策工の見直し等による変更。引き続き、コスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
日高自動車道 (一般国道235号) 静内三石道路 (静内～東静内) 北海道開発局	その他	520	【主な根拠】 計画交通量：6,800～11,700台/日	4,410	1.2 (0.97) ※1	①畜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、畜産品の流通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、農産品の流通利便性向上が期待される。 ③水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、水産品の流通利便性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波等想定区域を回避するルートが確保され、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設のある苫小牧市や札幌市への速達性・安定性向上が期待される。 ⑥移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達性及び安定性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地域活性化の支援が期待される。	・日高自動車道(一般国道235号)厚賀静内道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、浦河町に至る高規格道路である。 ・静内三石道路(静内～東静内)は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした延長8.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)		
一般国道5号 倶知安余市道路 (倶知安～共和) 北海道開発局	その他	420	【内訳】 走行時間短縮便益：1,891億円 走行経費減少便益：249億円 交通事故減少便益：52億円	1,628	1.3 (2.0) ※1	①観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。 ②救急搬送の速達性・安定性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性・安定性の向上が期待される。 ③災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避する速達性及び安定性の高い交通ネットワークが形成され、災害時の代替路の強化が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避する交通ネットワークが形成され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤農産品等の流通利便性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避する物流拠点への速達性及び安定性の高い交通ネットワークが形成され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 ⑥地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。	・一般国道5号倶知安余市道路(共和～余市)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ(仮称)から余市インターチェンジに至る延長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：約13%（うち用地進捗率約23%） 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)		
一般国道5号 倶知安余市道路 (共和～余市) 北海道開発局	その他	1,280	【主な根拠】 計画交通量：12,100～15,400台/日	1,628	1.3 (1.4) ※1	①観光振興による地域活性化支援 ・新千歳空港や札幌市からニセコ観光圏へのアクセス性が向上し、観光振興による地域活性化支援が期待される。 ②救急搬送の速達性・安定性向上 ・峠部を回避する救急搬送ルートが確保され、速達性・安定性の向上が期待される。 ③災害時の代替路の強化 ・峠部等を回避する速達性及び安定性の高い交通ネットワークが形成され、災害時の代替路の強化が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・峠部や市街地を回避する交通ネットワークが形成され、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤農産品等の流通利便性向上 ・峠部や国際海上コンテナ通行不可トンネルを回避する物流拠点への速達性及び安定性の高い交通ネットワークが形成され、農産品等の流通利便性向上が期待される。 ⑥地域産業の活性化 ・小樽・札幌方面からのアクセス性向上による新たな観光需要の創出など、更なる地域産業の活性化が期待される。	・トンネル掘削パターン、トンネル掘削補助工法、濁水処理施設、トンネル施工に係わる基準類、盛土材料、軟弱地盤対策工の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・倶知安余市道路は、市街等における交通混雑の緩和及び交通事故低減による安全性の向上、拠点空港新千歳空港から国際的観光地ニセコへの速達性の向上により、観光振興による地域活性化支援及び有珠山噴火等の災害時の代替路として寄与することを目的とした倶知安インターチェンジ(仮称)から余市インターチェンジに至る延長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：約45%（うち用地進捗率約89%） 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削補助工法の見直しや軟弱地盤対策工の見直し等による変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)		

<p>北海道縦貫自動車道 七飯～大沼 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,004</p>	<p>1,250</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,086億円 走行経費減少便益：140億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量：14,600台/日</p>	<p>939</p>	<p>【内訳】 事業費：915億円 維持管理費：25億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上 ・交通転換が図られ、交通混雑の緩和及び道路交通の安全性向上が期待される。 ②物流の利便性向上 ・定時性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、物流の利便性向上が期待される。 ③主要な観光地への利便性向上 ・広域観光の周遊性が向上し、更なる観光の活性化が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・急カーブや急勾配が回避され、函館市の高次医療施設への到達性・安定性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道5号の代替路が確保され、救命・救助活動や緊急物資支援など、復旧・復興に寄与する緊急輸送ルートの強化が期待される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る高規格道路である。 ・七飯～大沼は、高速ネットワークの拡充による道央圏と道南圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流の効率化等の支援を目的とした、七飯インターチェンジ(仮称)から大沼公園インターチェンジに至る延長10.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約26%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削補助工法の見直し、中央分離構造等の見直し等による変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>津軽自動車道 青森～ 鯉ヶ沢 (一般国道101号柏浮田道 路) 東北地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>380</p>	<p>3,008</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,386億円 走行経費減少便益：447億円 交通事故減少便益：174億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日</p>	<p>1,880</p>	<p>【内訳】 事業費：1,574億円 維持管理費：291億円 更新費：15億円</p>	<p>1.6 (1.01) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：30.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上 ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道101号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・当該道路並行現道区間の冬期交通障害区間を解消 他9項目に該当</p>	<p>・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であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・柏浮田道路は、一般国道101号において青森県つがる市柏福盛から同市木道越水に至る延長12.9kmの自動車専用道路である。（津軽自動車道は、青森県青森市から青森県鯉ヶ沢町に至る延長約3.8kmの高規格道路であり、これまでに約2.3kmが供用している） 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率約4%（うち用地進捗率約7%） 【コスト縮減等】 ・機能補償のボックスカルバートを集約し、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道4号北上拡幅 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>207</p>	<p>667</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：567億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：8.3億円 【主な根拠】 計画交通量 30,600台/日</p>	<p>475</p>	<p>【内訳】 事業費：431億円 維持管理費：44億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：16.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する (北上市～奥州市 38分→37分(1分短縮)) ③災害への備え ・岩手県地域防災計画にて緊急輸送道路(1次路線)に指定 他12項目に該当</p>	<p>・路床地盤改良の追加による増を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長836.4kmの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹根～飯堂町村崎野1.9地割間に至る延長12.2kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和57年度 ・事業進捗率約95%（うち用地進捗率約98%） 【コスト縮減等】 ・歩道拡幅構造の見直しにより、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道4号築館バイパス 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>180</p>	<p>278</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：223億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 12,000台/日</p>	<p>275</p>	<p>【内訳】 事業費：237億円 維持管理費：38億円</p>	<p>1.01</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：28.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・栗原市(金成地区)から大崎市民病院(大崎市)へのアクセス性が向上 (現況53分→整備後49分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道4号が「第一次緊急輸送道路」に指定 他7項目に該当</p>	<p>・都市計画変更に伴う事業計画変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市の盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約836.4kmの主要幹線道路である。築館バイパスは、宮城県栗原市内を通過する延長6.4kmの2～4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率約52%（うち用地進捗率約70%） 【コスト縮減等】 ・側道を設置し横断函渠を集約することにより、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>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</p>	<p>その他</p>	<p>543</p>	<p>5,923</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,828億円 走行経費減少便益：928億円 交通事故減少便益：168億円 【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日</p>	<p>4,878</p>	<p>【内訳】 事業費：4,103億円 維持管理費：745億円 更新費：29億円</p>	<p>1.2 (0.6) ※1</p>	<p>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:50分→整備後:45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:78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構築 (現況:74分→整備後:69分※) 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。 (道の駅「ふたつ」)957千人/R3年、世界遺産「白神山地」と関連施設307千人(R2年) 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規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ※整備後は他の事業中区間の効果も含む 他10項目に該当</p>	<p>・現道活用区間への接続位置変更に伴う事業計画変更を行うため、再評価を実施 【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高規格道路である。 ・ニツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路として、事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援を目的とした、能代市ニツ井町から北秋田市坊沢を結ぶ延長5.9km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 ・事業進捗率約73% (うち用地進捗率約85%) 【コスト縮減等】 ・トンネル設備の見直しにより、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号遊佐象潟道路) 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>800</p>	<p>7,095</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,996億円 走行経費減少便益：868億円 交通事故減少便益：231億円</p>	<p>4,545</p>	<p>【内訳】 事業費：3,856億円 維持管理費：634億円 更新費：55億円</p>	<p>1.6 (1.2) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：14.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約6割削減) ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況41分→将来36分) ※整備後は一体評価区間で事業中の酒田みなと～遊佐の効果も含む ③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他11項目に該当</p>	<p>・軟弱地盤対策との比較により、連続高架橋へ変更及び連続高架橋施工に必要なヤードの軟弱地盤対策の増を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る高規格道路である。 ・遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9km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 ・事業進捗率約46% (うち用地進捗率約74%) 【コスト縮減等】 ・横断構造物を集約化し、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐) 東北地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>412</p>	<p>7,095</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 11,900台/日</p>	<p>4,545</p>	<p>【内訳】 事業費：3,856億円 維持管理費：634億円 更新費：55億円</p>	<p>1.6 (1.4) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：5.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況41分→将来36分) ※整備後は一体評価区間で事業中の遊佐象潟道路の効果も含む ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他9項目に該当</p>	<p>・日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘の一体評価事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る高規格道路である。 ・日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で山形県酒田市蔵塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0km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21年度 ・事業進捗率約83% (うち用地進捗率約97%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号横堀道路) 東北地方整備局	その他	215	7,810	【内訳】 走行時間短縮便益：6,270億円 走行経費減少便益：1,220億円 交通事故減少便益：320億円	6,945	【内訳】 事業費：5,949億円 維持管理費：957億円 更新費：39億円	1.1 (0.8) ※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及び削減率 (渋滞損失時間：2.7万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (湯沢市内～平産総合病院(横手市) 現況：37分⇒整備後：36分) ③災害への備え ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他9項目に該当	・トンネル支保パターンの変更による増を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 ・横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7km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27年度 ・事業進捗率約59% (うち用地進捗率約47%) 【コスト縮減等】 ・路側防護柵構造の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道、技術課 (課長 長谷川 朋弘)
東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号真室川雄勝道路) 東北地方整備局	その他	247					1.1 (1.4) ※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及び削減率 (渋滞損失時間：1.3万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 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向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他8項目に該当	・東北中央自動車道 東根～湯沢の一体評価事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 ・真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及び秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2km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29年度 ・事業進捗率約16% (うち用地進捗率約44%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道、技術課 (課長 長谷川 朋弘)
東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号新庄金山道路) 東北地方整備局	その他	264					1.1 (1.05) ※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及び削減率 (渋滞損失時間：9.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：63分⇒将来：62分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他10項目に該当	・重金属対策の追加による増を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 ・新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県新庄市大字昭和～山形県最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8km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27年度 ・事業進捗率約43% (うち用地進捗率約36%) 【コスト縮減等】 ・トンネル非常用設備の設計の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道、技術課 (課長 長谷川 朋弘)
東北中央自動車道 東根～湯沢 (一般国道13号金山道路) 東北地方整備局	その他	130					1.1 (1.4) ※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及び削減率 (渋滞損失時間：1.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 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向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他5項目に該当	・東北中央自動車道 東根～湯沢の一体評価事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する高規格道路である。 ・金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡金山町大字朴山～山形県最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5km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30年度 ・事業進捗率約12% (うち用地進捗率約19%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道、技術課 (課長 長谷川 朋弘)
新潟山形南部連絡道路 長井～高畠 (一般国道113号梨郷道路) 東北地方整備局	その他	321					872	【内訳】 走行時間短縮便益：741億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日	1,057	【内訳】 事業費：861億円 維持管理費：193億円 更新費：2.6億円	0.8 (0.7) (残事業) = 2.5 (2.5) ※1

<p>一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>220</p>	<p>1,573</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,415億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,200～43,600台/日</p>	<p>1,172</p>	<p>【内訳】 事業費：1,078億円 維持管理費：95億円</p>	<p>1.3 (2.7) ※1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・牛久土浦バイパスの前後区間は、藤代バイパス、土浦バイパスが整備されており、国道6号の現道がボトルネックとなっていることから、交通が集中し、渋滞が発生。 ・事故類型別事故発生状況では、車両相互の追突事故が区間全体で約6割発生。 ・牛久土浦バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②地域製造業に寄与 ・茨城県内の製造業企業の多くが、牛久土浦バイパスやつくば牛久IC周辺に立地。牛久土浦バイパスの整備により、つくば牛久ICの利用圏域が拡大し、地域の産業活性化に寄与。 ・牛久土浦バイパス周辺に立地する企業は、バイパスの整備による円滑な製品の出荷、現道の渋滞緩和に期待。 ③救急医療活動の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター病院（第3次救急医療）の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の迅速性が向上。 ・信号連担（現道区間の信号交差点箇所は1.9箇所/km）による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなどが改善され、患者への負担が軽減。</p>	<p>・盛土材の運搬距離の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。 ・牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田圃地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道のアクセス強化を目的とした延長4.6kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：68%（うち用地進捗率94%）</p> <p>【コスト縮減等】 西根南高架橋の形式検討において、直橋（L=29.5m）から斜橋（L=23.5m）にすることで橋長短縮となり、桁輸送の効率化や材料費の省力化を図り、引き続き新たなコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>211</p>	<p>246</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：229億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：4.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,300～41,500台/日</p>	<p>215</p>	<p>【内訳】 事業費：206億円 維持管理費：9.3億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・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、右折車両、上り勾配、信号待ち等による交通渋滞が発生。 ・大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和に寄与。 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、交通事故の減少に寄与。 ③地域連携および地域産業の発展 ・日立市と隣接市町村を往来する通勤者のアクセシビリティ向上に寄与。 ・日立港区、周辺工場～常磐道日立南太田1C間のアクセシビリティ向上など地域産業の発展に寄与。 ④救急医療へのアクセス向上 ・大和田拡幅の隣接地域から「日立総合病院救命救急センター（三次救急医療機関）」、「ひたち医療センター」への緊急搬送は、国道6号を利用。 ・国道6号は片側1車線のため混雑が発生しており、緊急走行中の追い越しが困難になる状況が発生しているが、走行距離の短さ等から国道6号を利用している状況。 ・4車線化に伴う道路空間の確保や混雑解消により、緊急走行中の追い越しが容易になり、救命率の向上が期待される。</p>	<p>・切土対策工等の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【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から宮城県仙台市に至る関東地方と東北地方を結ぶ主要幹線道路である。 大和田拡幅は、日立市南部における交通渋滞の緩和と、安全性の確保、周辺地域との連携・地域産業の発展を目的に進めている。茨城県日立市神田町～日立市大みか町までの延長3.3km、4車線への拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：83%（うち用地進捗率73%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・国道拡幅に伴い架け替えが必要となる跨道橋および側道橋において、既設跨道橋の橋台前面に鋼管連続壁を設置することで橋梁の架け替えを回避。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>13,218</p>	<p>32,335</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：29,977億円 走行経費減少便益：1,987億円 交通事故減少便益：371億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,400～54,100台/日</p>	<p>19,542</p>	<p>【内訳】 事業費：18,279億円 維持管理費：1,263億円</p>	<p>1.7</p>	<p>①企業活動、地域づくり支援 ・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。 ・茨城県の工場立地面積は平成30年度から令和元年度において全国第1位、令和2年度から令和3年度において全国2位となっている。 ②高速ネットワークの形成 ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちのひとつで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。</p>	<p>・借地協議により事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした、延長111.9kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：74%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘） 高速道路課 （課長 橋本 雅道）</p>
<p>一般国道17号 上武道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,890</p>	<p>5,435</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,749億円 走行経費減少便益：547億円 交通事故減少便益：139億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,100～50,300台/日</p>	<p>4,974</p>	<p>【内訳】 事業費：4,628億円 維持管理費：346億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・北関東自動車道や関越自動車道と連絡し、広域エリアにおける物流の円滑化を支援。 ・上武道路の全線4車線化により、国道17号現道の交通渋滞の緩和に期待。</p>	<p>・電線共同溝整備等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・上武道路は埼玉県と群馬県を結ぶ地域高規格道路「熊谷渋川連絡道路」に指定され、東京都と群馬県を結ぶ広域道路を形成し、前橋・高崎・太田・伊勢崎周辺における市街地の渋滞緩和や周辺地域の活性化などを目的に計画された延長40.5kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率 約100%）</p> <p>【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、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道17号 渋川西バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>250</p>	<p>384</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：314億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,500～27,800台/日</p>	<p>282</p>	<p>【内訳】 事業費：264億円 維持管理費：19億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・国道17号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。 ・平成25年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道17号の旅行速度が約10km/h向上、渋滞損失時間が約70千時間/年削減され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。 ・今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。 ②安全性・信頼性の向上 ・国道144号、国道145号、国道353号及び周辺道路は、災害時に脆弱な道路であり、多数の通行規制が発生。 ・上信自動車道の整備により東吾妻町役場から群馬大学医学部附属病院（第3次救急医療施設）の所要時間が約14分短縮。 ・渋川西バイパスは、上信自動車道の一翼を担い、吾妻地域の安全性・信頼性の向上に寄与。 ③地域の活性化 ・群馬県はキャベツの主産地（全国1位）であり、嬭恋村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約6割を占める。 ・国道144号・145号及び国道353号では、線形不良箇所が多数存在し、ドライバーの負担が懸念。 ・渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により輸送時間短縮と安定輸送が図れ、地域の産業活動に寄与。 ④観光活性化 ・草津温泉・伊香保温泉・万座温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約7割。 ・草津町の年間宿泊者数はコロナ禍前の令和元年は約200万人。 ・渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約29分短縮され、観光活性化に期待。</p>	<p>・地盤改良工に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、その2.8kmについて事業を実施している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：約84%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・排水構造物等の見直しや地盤改良工法の見直しにより、コスト削減を図っていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道17号 本庄道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>362</p>	<p>1,000</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：925億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,800～38,100台/日</p>	<p>629</p>	<p>【内訳】 事業費：560億円 維持管理費：62億円 更新費：7.2億円</p>	<p>1.6 (1.8) ※1</p>	<p>①交通混雑の緩和、円滑化 ・本庄道路の整備により、現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。 ②防災・震災における緊急輸送道路の確保 ・本庄道路終点に災害時の輸送拠点となる陸上自衛隊新町駐屯地が立地し、当該路線の整備により、神流川橋（架設後約90年経過）が架け替えられ、災害時の物資輸送等のネットワーク強化が図られる。 ③地域の幹線ネットワークの形成 ・本庄道路の整備により、開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス、事業中の上尾道路と一体となって県北・県央地域の幹線ネットワークを形成。</p>	<p>・電線共同溝整備等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋（S9架橋）の架け替えによる防災対策及び、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上を図るため事業中である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：約71%（うち用地進捗率約86%）</p> <p>【コスト削減等】 ・神流川橋の架設にあたり、仮橋設置工法から河川切り直し工法への見直しによるコスト削減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道357号 東京湾岸道路（千葉県区間） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,940</p>	<p>18,561</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：17,658億円 走行経費減少便益：851億円 交通事故減少便益：52億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 32,200～82,900台/日</p>	<p>6,736</p>	<p>【内訳】 事業費：6,619億円 維持管理費：117億円</p>	<p>2.8</p>	<p>①国道357号の渋滞、交通事故状況の緩和 ・東京湾岸道路（千葉県区間）には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が9箇所存在。 ・死傷事故発生状況は、渋滞に起因する追突事故が約6割を占める。 ・東京湾岸道路（千葉県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展への寄与 ・沿線である湾岸地域は商業や工業のほか、著名な観光施設や集客施設が立地。 ・湾岸地域の開発にあわせた東京湾岸道路（千葉県区間）の整備進捗により、地域の形成に寄与してきた。 ・今後の継続的な対応により、地域産業の発展に伴う交通需要の増加や渋滞等の課題に対応。 ③沿線地域の経済活動の支援 ・東京湾岸道路（千葉県区間）沿線の小売業・卸売業の売上額は千葉県全体の5割以上を占め、特に幕張新都心周辺には、大型商業施設が集積。当該事業の整備による商圏の拡大が期待される。</p>	<p>・検見川立体の追加等による事業計画の変更のため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県を結ぶ、千葉県富津市から神奈川県横浜市中区に至る延長80kmの幹線道路であり、自動車専用道路および一般道路を併設した構造となっている。 ・一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部および地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長24.2kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：91%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・海老川大橋河川部の上部工架設工法の変更によるコスト削減を検討。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>



<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,198</p>	<p>3,945</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,604億円 走行経費減少便益：280億円 交通事故減少便益：61億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,400～28,100台/日</p>	<p>3,642</p>	<p>【内訳】 事業費：3,466億円 維持管理費：176億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①産業活性化の支援 ・圏央道（茂原～木更津）の開通により、成田・羽田の両空港や首都圏各地へのアクセス性が向上し、千葉県内の新規工場立地面積は大きく増加。 ・圏央道（茂原～木更津）が千葉県内の産業活性化を支援。 ②水産業活性化の支援 ・全国有効の漁業県である千葉県は、「千葉ブランド水産物認定制度」により水産業の振興を推進。 ・圏央道（茂原～木更津）の開通により、漁港から市場までの所要時間が短縮し、水産業活性化を支援。 ③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・茂原～木更津区間は房総半島における新たな自動車専用道路として、圏央道（東金茂原道路）、東京湾アクアライン連絡道及び館山自動車道に接続することにより、千葉県と東京都及び神奈川県を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、産業活性化の支援、災害時の代替路確保を目的とした延長28.4kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約82%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道6号 新宿拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>337</p>	<p>1,301</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,240億円 走行経費減少便益：55億円 交通事故減少便益：7.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,600～68,600台/日</p>	<p>1,057</p>	<p>【内訳】 事業費：1,046億円 維持管理費：11億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・国道6号の新宿拡幅区間は、中川と江戸川に挟まれ、河川を渡る交通が集中。また、周辺では大規模開発が進展。 ・交差点や路切が接近し、5時～20時頃に渡り新宿地区がボトルネックとなり交通渋滞が発生。 ・新宿拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和に期待。 ②災害への備え ・新宿拡幅を含む国道6号は、特定緊急輸送道路に指定されており、交通確保指定路線に位置づけ。 ・震災等が発生した際は、特定緊急輸送道路として、消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保。 ・また、首都直下地震発生の際、都心に向けた八方向毎に優先啓開ルートを設定し、一斉に道路啓開を進行する八方向作戦における北東方向の道路啓開候補路線に選定。</p>	<p>・用地交渉の長期化により事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【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から宮城県仙台市に至る延長約332kmの主要幹線道路である。新宿拡幅は、東京都葛飾区新宿2丁目から葛飾区金町7丁目までの延長約2.1kmを対象に、交通渋滞の緩和による主要幹線道路としての機能回復、沿道周辺の都市機能の改善、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした現道拡幅・立体事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度、昭和58年度 ・事業進捗率：約75%（うち用地進捗率約92%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道14号 両国拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>250</p>	<p>379</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：344億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 47,900～59,900台/日</p>	<p>247</p>	<p>【内訳】 事業費：237億円 維持管理費：10億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①国道14号の渋滞、交通事故状況の緩和 ・両国拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、追突事故の減少が見込まれる。 ②防災ネットワークの機能強化 ・両国拡幅区間は、特定緊急輸送道路に指定されており、緊急車両などが消火活動、救命活動を行うスペースと円滑な緊急輸送を確保。一時避難施設への円滑な避難や、物資輸送等を担う道路として、帰宅困難者を支援。</p>	<p>・用地交渉の長期化により事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・両国拡幅事業は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の緊急輸送道路の確保を目的とした延長1.9kmの現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約41%（うち用地進捗率約27%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>947</p>	<p>2,991</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,885億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,000～48,300台</p>	<p>2,649</p>	<p>【内訳】 事業費：2,600億円 維持管理費：48億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・国道16号八王子～瑞穂区間は、主要渋滞箇所と信号が続く区間であり、平面拡幅事業が完了した現在においても、速度低下が発生している区間が多く見られる。 ・残る立体化事業を進めることで、交通の更なる円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・快適性の向上 ・国道16号松原地区や拝島町地区周辺の生活道路は、国道16号の交通混雑を回避するための通過交通が流入し、抜け道となっている。 ・残る立体化事業を進めることにより、国道16号の円滑性が向上し、生活道路への流入交通抑制につながり、生活道路の機能回復・安全性の向上が図られる。 ③大規模震災時の緊急輸送道路の確保 ・国道16号八王子～瑞穂区間は、第一次緊急輸送道路に指定されており、並行する圏央道と国道16号で相互に代替路を形成し、首都圏や多摩地域における緊急輸送道路ネットワークとして、重要な位置づけとなっている。 ・当該区間の沿線には防災関連機関が集積しており、立体化による交通円滑化により、広域的な緊急輸送を担う中央道や他の防災関連機関が集まるエリアとの連絡を強化し、災害に強い街づくりが図られる。</p>	<p>・左入立体等の計画の具体化を進めるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 国道16号は東京環状とも呼ばれ、横浜市・相模原市・八王子市・さいたま市・千葉市等、東京都心から30～40km圏の主要都市を通過する、重要な環状道路である。八王子～瑞穂拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、大規模震災時の緊急輸送道路の確保を目的とした、延長14.6kmの拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和47年度 ・事業進捗率：約92%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道17号 新大宮バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>800</p>	<p>13, 134</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：12,076億円 走行経費減少便益：980億円 交通事故減少便益：78億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 49,100～82,300台/日</p>	<p>5,779</p>	<p>【内訳】 事業費：5,616億円 維持管理費：163億円</p>	<p>2.3</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・東京都が整備を進める放射35・36号に、新大宮バイパスが接続することにより、ネットワークが形成 ・交通分散が図られ、国道17号現道と山手通りの交通負荷の低減が期待される。 ②物資輸送の定時性・速達性の向上 ・新大宮バイパス沿線には卸売市場、物流施設、工業施設、商業施設が集積しており、物資輸送の定時性・速達性の向上により、生産性の向上が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新大宮バイパスは、練馬区、板橋区、戸田市、さいたま市を通過する国道17号現道の渋滞緩和を図るために計画された延長23.2kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和39年度 ・事業進捗率：約89%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道20号 日野バイパス（延伸） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>340</p>					<p>1.1 (1.3) ※1</p>	<p>①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加 ③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。 ④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。 ⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。</p>	<p>・埋蔵文化財本調査等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパスは、圏央道とのアクセス強化や、国道20号の混雑緩和、沿線の経済活動支援などを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約93%（うち用地進捗率約98%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道20号 日野バイパス（延伸）Ⅱ期 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>300</p>	<p>3,440</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,381億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,500～41,300台</p>	<p>3,195</p>	<p>【内訳】 事業費：3,098億円 維持管理費：97億円</p>	<p>1.1 (2.0) ※1</p>	<p>①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加 ③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。 ④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。 ⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。</p>	<p>・土地区画整理事業と連携し事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパスは、圏央道とのアクセス強化や、国道20号の混雑緩和、沿線の経済活動支援などを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率約7%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2,142</p>				<p>1.1 (0.97) ※1</p>	<p>①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、日野市街や八王子市街において渋滞が発生し、車両事故の約4割が追突事故となっている。 ・バイパスの整備によって、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の発展等の支援（救急医療施設へのアクセス向上） ・整備により、日野市役所から南多摩地域最大の第三次救急医療施設かつDMAT指定医療機関である東京医大八王子医療センターまでの所要時間が24分短縮され、救命率の向上に寄与。 ・東京医大八王子医療センター（第三次救急医療施設）への30分アクセス圏域のカバー人口が約61万人増加 ③観光活性化の支援 ・整備により、都心方面からの所要時間は約21分短縮され、沿線から高尾山へのアクセスが向上し、観光の活性化を支援。 ・高尾山の登山客数は、年間300万人以上で世界一。（八王子市 市制100周年記念誌より） ・高尾山はミシュランガイドで三ツ星を獲得。 ④中央道通行止め時の代替路確保 ・中央道（八王子JCT～国立府中IC）では、豪雨・強風・雪や事故発生等により、過去10年で16回通行止めが発生。 ・これにより、並行する国道20号へ交通が集中し、交通混雑が悪化。 ・整備により、災害や事故等で中央道の通行止めが発生した場合などの代替路が確保され、円滑な交通を支援。 ⑤バスの定時性向上 ・八王子市中心部の国道20号は市内各方面からのバス路線が集中し、運行本数がとても多い。 ・国道20号バイパスの整備により、交通渋滞緩和による定時性の向上と運行所要時間短縮が期待される。</p>	<p>・片倉トンネルの工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパスは、圏央道とのアクセス強化や、国道20号の混雑緩和、沿線の経済活動支援など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：平成9年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率約98%） 【コスト縮減等】 ・高架橋において非合成箱桁を合成箱桁に変更、現場打ちPCC床板を合成床板に変更、トンネルにおいて地中連続壁の施工方法変更によりコスト縮減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	
<p>一般国道357号 東京湾岸道路（東京都区間） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4,793</p>	<p>24,134</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：21,861億円 走行経費短縮便益：2,104億円 交通事故減少便益：169億円</p>	<p>14,630</p>	<p>【内訳】 事業費：14,299億円 維持管理費：331億円</p>	<p>1.6 (1.5) ※1</p>	<p>①生産性向上 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国の経済にとって非常に重要な京浜港・千葉港・羽田空港等が存在。国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化に寄与する。 ②防災機能の強化 首都直下地震等が発生した際の応急復旧活動の拠点となる基幹的広域防災拠点が存在している。国道357号東京湾岸道路の整備により、防災機能の強化に寄与する。</p>	<p>・立坑構造見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道357号東京湾岸道路（東京都区間）は、首都高速湾岸線と並行しており、東京都湾岸部を通過する延長約23.4kmの道路である。 ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成しており、交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス性向上、物流効率化等を図ることを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率：56%（うち用地取得率100%。） 【コスト縮減等】 ・多摩川トンネルにおいて、建設発生土の処分先の変更、シールドトンネルのインバート見直し、トンネル内装工の見直し、シールドトンネルの舗装の見直し及び設備ケーブル、消火用水系統の見直しにより、コスト縮減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>3,190</p>		<p>【主な根拠】 計画交通量 10,200～97,800台/日</p>			<p>1.6 (1.2) ※1</p>	<p>①内陸部の渋滞緩和 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）では、大師河原交差点、青砥坂交差点や若ヶ崎交差点等の主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の交通混雑緩和が期待。 ②生産性の向上や防災機能の強化 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国の経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的広域防災拠点が存在。 ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。 ③事故削減 ・並行する主要幹線道路で発生した死傷事故の約3割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。</p>	<p>・立坑構造見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道357号東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmの道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和52年度～平成元年度 ・事業進捗率：54%（うち用地進捗率96%） 【コスト縮減等】 多摩川トンネルについては、本線トンネルのインバート現場打ち、シールドトンネル部の舗装の変更、設備ケーブル・消火用水系統の見直し、トンネル内装工の見直しおよび建設発生土の処分先変更により、コスト縮減を推進。 引き続きコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

一般国道1号 新湘南バイパス 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社	その他	890	2,012	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：1,703億円          走行経費減少便益：256億円          交通事故減少便益：52億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：25,900～35,200台/日</p>	1,548	<p>【内訳】          事業費：1,478億円          維持管理費：71億円</p>	1.3	<p>①広域幹線道路網の形成          ・新湘南バイパスは、自動車専用道路である首都圏中央連絡自動車道や西湘バイパスと接続し、広域幹線道路網を形成する。          ・神奈川県道路整備計画『改定・かながわのみちづくり計画(H28.3)』において『県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網』として位置付けられている。          ・災害時に高規格で信頼性の高い代替路を形成し、リダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>②救急医療サービスの充実          ・三次医療機関（藤沢市民病院救命救急センター）への搬送時間が短縮する。          ・30分圏域人口が拡大、救命率の向上が期待される。</p> <p>③観光地へのアクセシビリティ向上          ・広域道路のルート選択の幅が広がりアクセシビリティが向上する。          ・観光客数の増加等の地域活性化が期待される。</p>	<p>・用地交渉の長期化により事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          一般国道1号は、東京都中央区を起点として神奈川県内を横断し、大阪府大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路である。新湘南バイパスは、圏央道・西湘バイパスとの接続による広域幹線道路網の形成と交通混雑の緩和を目的とした4車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和60年度          ・事業進捗率：42%（うち用地進捗率87%）</p> <p>【コスト削減等】          ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	<p>道路局          国道・技術課          (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>高速道路課          (課長 橋本 雅道)</p>
一般国道246号 都筑青葉地区環境整備 関東地方整備局	その他	590	1,638	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：1,569億円          走行経費減少便益：55億円          交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          45,900～65,000台/日</p>	1,293	<p>【内訳】          事業費：1,277億円          維持管理費：15億円</p>	1.3	<p>①慢性的な交通渋滞の緩和          ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られている。          ・主要渋滞箇所である江田駅東交差点に交通が集中。          ・歩道整備や右折レーン設置により、人やクルマの円滑で安全な移動等の確保が期待される。</p> <p>②東名高速へのアクセス向上          ・市ヶ尾、新石川交差点の立体化により交通の円滑化が図られており、東名高速へのアクセシビリティが向上。</p> <p>③沿道環境の改善          ・右折レーン未整備の交差点は、整備済交差点と比較して追突事故が多い。          ・歩道整備未完了区間は、完了区間と比較して、歩行者事故が多い。          ・右折レーン設置、歩道整備により、安全性・快適性の向上が期待される。</p>	<p>・電線共同溝整備に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          ・都筑青葉地区環境整備は、慢性的な交通渋滞の緩和、道路の環境改善、東名高速へのアクセシビリティの向上を目的とした、交差点の立体化（市ヶ尾立体、新石川立体）、歩道整備や右折レーンを設置する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和50年度          ・事業進捗率：93%（うち用地進捗率85%）</p> <p>【コスト削減等】          ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	<p>道路局          国道・技術課          (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>5,700</p>	<p>63,009</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：59,378億円 走行経費減少便益：3,267億円 交通事故減少便益：365億円</p>	<p>22,466</p> <p>【内訳】 事業費：21,292億円 維持管理費：811億円 更新費：363億円</p>	<p>2.8 (0.8) ※1</p>	<p>(1) 交通の流れの適正化および事故・災害時の代替路 ・圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、神奈川県東部の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和、走りやすさ向上による交通事故の減少が期待。神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待。 (2) 港湾・空港の拠点アクセスの向上 ・横浜港からコンテナ貨物を全国に展開しており、新東名高速道路や港湾整備と相まって、産業の国際競争力強化に期待。 (3) ミッシングリンク解消による暮らしの安心・安全の確保 1) 救急搬送の支援 ・沿線には第3次救急医療病院が点在し、救急搬送回数は増加傾向。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、病院搬送時間の短縮が期待。 2) 生活道路の安全性向上 ・計画道路周辺には住宅や文教施設が多く立地。一方、国道1号や環状4号線等の渋滞を避けた交通の生活道路への流入も見られ、安全性低下が懸念されている。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)により通過交通の交通転換が図られ、生活道路の交通環境の改善に寄与。 (4) 地域振興の支援 1) 企業立地の促進 ・神奈川県の企業誘致施策に認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待。 2) 観光ポテンシャルの発揮 ・三浦半島の観光入込客数は増加傾向にあり、周辺地域には日本遺産等の観光資源も多数存在。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、三浦半島へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興が期待。 3) 三浦半島地域の農業支援 ・三浦市、横須賀市の「たいこん」「キャベツ」は野菜生産出荷安定法に基づく野菜指定産地であり、神奈川県からの秋冬ダイコン、春キャベツの供給量は東京都卸売市場の4～5割を占める。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、三浦半島から市場へのアクセス性が向上し安定した供給に寄与。 4) 自動車産業の支援 ・神奈川県製造品出荷額等は全国2位、うち輸送用機械器具製造業の出荷額が全国3位であり、当該路線の周辺の市町は自動車産業が盛んで、輸送用機械器具製造業の出荷額の割合が大きい。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、物流の速達性・定時性が向上し、生産性向上に寄与。</p>	<p>・トンネル防災関連施設等の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 横浜湘南道路は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約49% (うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・地中壁の構築に新技術工法を採用することによりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>
<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>7,920</p>	<p>63,009</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 12,500～56,000台/日</p>	<p>22,466</p> <p>【内訳】 事業費：21,292億円 維持管理費：811億円 更新費：363億円</p>	<p>2.8 (0.8) ※1</p>	<p>(1) 交通の流れの適正化および事故・災害時の代替路 ・圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、神奈川県東部の多経路化による交通分散が実現し、東西方向を中心に円滑化が図られ交通渋滞の緩和、走りやすさ向上による交通事故の減少が期待。神奈川県内におけるリダンダンシー向上によるネットワーク機能の強化が期待。 (2) 港湾・空港の拠点アクセスの向上 ・横浜港からコンテナ貨物を全国に展開しており、新東名高速道路や港湾整備と相まって、産業の国際競争力強化に期待。 (3) ミッシングリンク解消による暮らしの安心・安全の確保 1) 救急搬送の支援 ・沿線には第3次救急医療病院が点在し、救急搬送回数は増加傾向。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、病院搬送時間の短縮が期待。 2) 生活道路の安全性向上 ・計画道路周辺には住宅や文教施設が多く立地。一方、国道1号や環状4号線等の渋滞を避けた交通の生活道路への流入も見られ、安全性低下が懸念されている。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)により通過交通の交通転換が図られ、生活道路の交通環境の改善に寄与。 (4) 地域振興の支援 1) 企業立地の促進 ・神奈川県の企業誘致施策に認定された企業のうち、約4割が圏央道IC周辺に立地。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、沿線の更なる企業立地促進が期待。 2) 観光ポテンシャルの発揮 ・三浦半島の観光入込客数は増加傾向にあり、周辺地域には日本遺産等の観光資源も多数存在。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、三浦半島へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興が期待。 3) 三浦半島地域の農業支援 ・三浦市、横須賀市の「たいこん」「キャベツ」は野菜生産出荷安定法に基づく野菜指定産地であり、神奈川県からの秋冬ダイコン、春キャベツの供給量は東京都卸売市場の4～5割を占める。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、三浦半島から市場へのアクセス性が向上し安定した供給に寄与。 4) 自動車産業の支援 ・神奈川県製造品出荷額等は全国2位、うち輸送用機械器具製造業の出荷額が全国3位であり、当該路線の周辺の市町は自動車産業が盛んで、輸送用機械器具製造業の出荷額の割合が大きい。圏央道(金沢～戸塚、横浜湘南道路)の整備により、物流の速達性・定時性が向上し、生産性向上に寄与。</p>	<p>・シールドトンネル工事の施工方法変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 また、「金沢～戸塚」(高速横浜環状南線)は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約71% (うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・トンネル掘削コンクリート打設に改造型セントル型枠を採用することによりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>

<p>一般国道20号 新山梨環状道路（北部区 間） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>353</p>	<p>771</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：701億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 16,500～19,400台/日</p>	<p>316</p>	<p>【内訳】 事業費：279億円 維持管理費：37億円</p>	<p>2.4</p> <p>①甲府都市圏の交通渋滞の緩和 ・甲府都市圏の通過交通の排除や流入交通の分散が図られ、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故が減少。</p> <p>②地域間の連携強化による連携・交流の促進 ・韮崎市と笛吹市の所要時間が約5割短縮し、連携・交流を促進。</p> <p>③中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現 ・日本有数の景勝地である昇仙峡への最寄りICとして、牛久IC（仮称）が新たに整備され、高規格道路を利用した観光客のアクセス性が向上。</p>	<p>・環境保全対策の実施により事業期間を変更するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る幹線道路である。 ・新山梨環状道路（北部区間）は、甲府都市圏の交通渋滞の緩和、地域間の連絡強化による連携・交流の促進、中央自動車道とのアクセス・ネットワーク効果の発現等を図ることを目的とした、甲斐市牛久から同市宇津谷までの延長5.0kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：5%（うち用地取得率1%）。</p> <p>【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道19号 松本拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>180</p>	<p>320</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：309億円 走行経費減少便益：7.7億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,700～41,500台/日</p>	<p>217</p>	<p>【内訳】 事業費：204億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.5</p> <p>①現道の交通状況 ・国道19号松本拡幅は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白坂交差点を先頭に交通混雑が発生。 ・松本拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通の円滑化に期待。</p> <p>②現道の交通事故発生状況 ・国道19号松本拡幅区間は、主要渋滞箇所である渚1丁目交差点、白坂交差点を中心に交通事故が多発。 ・松本拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待。</p> <p>③都市内環状道路の機能強化を支援 ・国道19号松本拡幅区間は、松本市道路整備計画に位置付けられている内環状線の一部を形成。 ・国道19号松本拡幅の整備により、中心市街地へのアクセス性が向上し、街なかの回遊性向上に期待。</p> <p>④国道19号沿線地域の土地の高度利用に寄与 ・国道19号松本拡幅の事業化後、沿線は田畑や工業用地から商業・公益施設用地等に代わり、土地利用が高密度化。 ・国道19号沿線人口は、マンション建設等で近年増加傾向。 ・国道19号松本拡幅の整備により、沿線地域の交通利便性が高まり、更なる土地の高度利用、人口維持に期待。</p> <p>⑤長野道通行止め時の安定的な通行の確保 ・長野自動車道の松本IC前後区間では、豪雨や事故発生等により、過去5年で14回通行止めが発生。 ・通行止め時には、並行する国道19号へ交通が集中し交通混雑が悪化、所要時間は通常時の約2倍。 ・松本拡幅の整備により、交通容量が確保され、長野自動車道の災害・事故時においても安定的な通行が可能。</p> <p>⑥観光事業の活性化 ・国道19号周辺は、国宝松本城など長野県を代表する観光地が多く立地。 ・松本城の観光客数（コロナ禍前）は約90万人で、約9割が県外観光客であり、その多くは自家用車で移動。 ・松本拡幅の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、車による観光周遊の円滑化等に期待。</p>	<p>・歩道橋設置に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道19号は、名古屋市を起点に多治見市、木曾福島町、塩尻市、松本市を経て長野市に至る長野県と中部圏とを連結する全長約270kmの主要幹線道路である。松本拡幅は、国道19号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化の支援を目的として計画された事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：61%（うち用地進捗率57%）</p> <p>【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道158号 松本波田道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>414</p>	<p>434</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：336億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：8,400台/日</p>	<p>393</p>	<p>【内訳】 事業費：360億円 維持管理費：34億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①国道158号現道の交通状況等 ・国道158号現道では、新村交差点を中心に速度低下が発生しており、特に朝夕の通勤時間帯等の速度低下が顕著。 ・国道158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5割。 ・松本波田道路の整備により、現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が期待。 ②松本市内の交通混雑の緩和（救急搬送の円滑化） ・松本波田道路と並行する国道158号の区間は、延長6.5kmの区間に信号交差点が15箇所と非常に多く、時間帯によっては渋滞が発生し、追い越しやすれ違いが課題となるなど、円滑な搬送に支障をきたしている。 ・当該区間の整備により、渋滞が発生している現道を回避することで円滑な救急搬送が可能になるとともに、第3次医療施設へ30分以内にアクセスできる地域が拡大され、約7,000人の救命率の向上が見込まれる。 ③国道158号の事故危険区間の回避 ・国道158号現道では、速度低下が起きる信号の前後区間等で追突事故が多く発生している状況。 ・また、三溝新田～新村交差点の区間において、バス事業者は車両同士のすれ違いに危険を感じている状況。 ・松本波田道路の整備により、大型車等が現道から転換し、交通円滑化等により交通事故の削減につながる事が期待。 ④広域幹線道路網の形成（地域連携） ・中部縦貫自動車道の整備により、長野道・東海北陸道・北陸道と連絡し、中部・北陸地方に高速交通ネットワークが形成され、物流の効率化や地域間の連携向上が期待される。 ・松本市・高山市では、災害時相互応援協定による防災連携、また松本高山BigBridge構想による観光連携を進めており中部縦貫自動車道の整備により、これらの推進が図られる。 ⑤災害時のリダンダンシーの確保 ・中部縦貫自動車道の整備により、国道158号の現道通行止め時に大幅な迂回が解消する。 ・南海トラフ巨大地震は今後40年以内に90%程度の確立で発生が予測され、太平洋沿岸部を中心に震度6以上と予測。 ・中部縦貫自動車道は、太平洋沿岸部の路線が被災した際に、首都圏や中京圏を連絡する代替路として、災害時の広域的な救援・救援、物資輸送ルートとして機能することが期待。 ⑥地域活性化の支援 ・中部縦貫自動車道沿線には主要な観光地が多数存在しており、松本市の観光入込客数の約6割を占める。 ・大半がマイカー利用だが、松本地域を訪れた首都圏居住者のうち上高地を訪れた人は5割程度にとどまり、周遊観光に課題。中部縦貫自動車道による横軸の整備により、観光客数の増加や周遊観光の促進が期待。</p>	<p>・盛土材の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道158号は、福井県福井市から岐阜県高山市を通過し、長野県松本市に至る延長約250kmの主要幹線道路である。松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成、国道158号の交通混雑の解消、交通事故の減少などを目的として計画された事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率：27%（うち用地進捗率78%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・地元調整の結果、道路構造を橋梁形式から盛土形式に変更することによりコスト縮減を行った。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道7号 朝日温海道路 東北地方整備局 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,380</p>	<p>6,191</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,995億円 走行経費減少便益：921億円 交通事故減少便益：274億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：3,100～17,200台/日</p>	<p>6,064</p>	<p>【内訳】 事業費：5,203億円 維持管理費：826億円 更新費：34億円</p>	<p>1.02 (1.04) ※1</p>	<p>①現道区間の課題回避によるリダンダンシーの確保 ・並行する国道7号は事前通行規制や冬期チェーン規制等の規制区間が指定されており、加えて鏈波による通行止めの可能性がある等迂回発生リスクが高い。 ・当該事業の整備により、迂回のリスクが解消されるとともに、県境を越える地域間連携のさらなる促進が期待される。 ②安全な道路ネットワークの確保 ・R4年8月3日からの連続降雨により、国道7号および周辺道路の通行止めが発生した。一方で、日本海沿岸東北自動車道は新潟県・山形県ともに通行可能な状況を維持しており、国道7号等の通行止め時の代替路として機能した。 ・朝日温海道路が整備されることで事前通行規制区間等による寸断リスク低減が期待される。 ③観光振興の支援 ・事業区間周辺は瀬波温泉(村上市)やあつみ温泉(鶴岡市)等の観光地を有する地域であり、近年は両市間でマイクロツーリズムの推進を図っている。 ・朝日温海道路の整備により観光地間の移動時間が短縮されることで、訪問地または各地滞在時間の増加等の効果が期待される</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 ・地質調査を考慮したトンネル地山等級の変更・補助工法の追加、地質調査による道路構造の変更、重金属対策による縦断変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道7号朝日温海道路は、災害時における広域的な緊急物資輸送のリダンダンシーの確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、安定的な物流ルートの確保に資する道路ネットワークの強化などを目的とした延長40.8kmの自動車専用道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率37%（うち用地取得率73%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・ボックスの構造見直しによる内空断面の縮小や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

一般国道7号 (新潟南北道路) 粟ノ木道路 北陸地方整備局	再々評価	450	10.044	【内訳】 走行時間短縮便益: 8.265億円 走行経費減少便益: 1.366億円 交通事故減少便益: 414億円	2.689	【内訳】 事業費: 2,429億円 維持管理費: 222億円 更新費: 38億円	3.7 (1.3) ※1	①物流の効率化・観光振興の支援 ・新潟西港は、年間1300万トン超の貨物を取扱い、周辺には事業所が多数立地している。新潟西港に出入りする貨物車両は事業区間の利用割合が約6割を占める。 ・万代島地区は、佐渡汽船ターミナルを有し、市場・美術館等の集客力が高い施設が多数立地している。 ・粟ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港や万代島地区へのアクセシビリティが向上し、物流の効率化、観光振興の支援および新潟市のまちづくりの支援が期待される。 ②防災機能の強化 ・事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。 ・JR交差部は海拔0m以下となっており、平成10年8月以降、冠水による通行止めが5回発生している。 ・粟ノ木道路・紫竹山道路の整備により、冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 ・高架橋の基礎構造の変更、笹越橋の耐震調査に伴う構造変更、支障物撤去・油対策、試験結果等に伴う補償費の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 国道7号粟ノ木道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長1.4kmの道路整備事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成19年度 ・事業進捗率52% (うち用地取得率96%) 【コスト縮減等】 現場発生品等の再利用や新技術の有効利用の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道7号 (新潟南北道路) 紫竹山道路 北陸地方整備局	再々評価	340		【主な根拠】 計画交通量: 11,700~79,000台/日			3.7 (1.8) ※1	①物流の効率化・観光振興の支援 ・新潟西港は、年間1300万トン超の貨物を取扱い、周辺には事業所が多数立地している。新潟西港に出入りする貨物車両は事業区間の利用割合が約6割を占める。 ・万代島地区は、佐渡汽船ターミナルを有し、市場・美術館等の集客力が高い施設が多数立地している。 ・粟ノ木道路・紫竹山道路の整備により、新潟西港や万代島地区へのアクセシビリティが向上し、物流の効率化、観光振興の支援および新潟市のまちづくりの支援が期待される。 ②防災機能の強化 ・事業区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時の緊急輸送道路としての機能強化が求められている。 ・JR交差部は海拔0m以下となっており、平成10年8月以降、冠水による通行止めが5回発生している。 ・粟ノ木道路・紫竹山道路の整備により、冠水リスクが大幅に低下し、緊急輸送道路としての信頼性が向上するなど、防災機能の強化が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 ・高架橋の基礎構造の変更、擁壁・函渠の地盤改良追加、支障物撤去・油対策、建物調査結果等に伴う補償費の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 国道7号紫竹山道路は、地域高規格道路「新潟南北道路」の一部区間を構成しており、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減」、「中心市街地へのアクセス向上およびまちづくり支援」などを目的とした延長0.7kmの道路整備事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成23年度 ・事業進捗率39% (うち用地取得率99%) 【コスト縮減等】 現場発生品等の再利用や新技術の有効利用の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道8号 糸魚川東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	450	506	【内訳】 走行時間短縮便益: 421億円 走行経費減少便益: 66億円 交通事故減少便益: 19億円 【主な根拠】 計画交通量: 13,100~16,000台/日	696	【内訳】 事業費: 644億円 維持管理費: 52億円	0.7 (残事業 =2.3)	①災害に強い道路ネットワークの形成 ・国道8号と北陸自動車道は、糸魚川市の東西を通過する幹線道路であり、重要物流道路に指定されている。 ・糸魚川東バイパスの整備により、幹線道路としての信頼性が向上し、当該地域において災害に強い道路ネットワークの形成が期待される。 ②夜間交通騒音の改善 ・現道区間は、沿道に家屋が連続しており、夜間の交通騒音が環境基準を超過している。 ・糸魚川東バイパスの整備により、現道部での交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。 ③救急医療機関へのアクセス向上 ・糸魚川東バイパス脇に立地する糸魚川総合病院（第二次医療施設）は、市内唯一の総合病院として地域の医療を支える役割を担っている。 ・糸魚川東バイパスの整備により、能生地域から糸魚川総合病院へのアクセシビリティが向上することで、迅速な救命救急活動などを支援する。 ④物流効率化による企業活動の支援 ・上越市に立地する重要港湾である直江津港は、国際物流の拠点として重要な役割を担っている。 ・糸魚川市内の姫川産業団地には、直江津港で材料や製品の輸出入を行っている企業が立地。 ・糸魚川市内に点在する企業と直江津港間に位置する糸魚川東バイパスが整備されることにより、安定した物流ルートの確保が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号糸魚川東バイパスは、交通渋滞の解消・死傷事故件数の削減、沿道環境の改善などを目的とした、延長6.9kmのバイパス事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成元年度 ・事業進捗率68% (うち用地取得率97%) 【コスト縮減等】 ・建設発生品の有効利用やコンクリート二次製品・長尺製品の活用や新技術の活用等によるコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道8号 豊田新屋立 北陸地方整備局	再々評価	340	723	【内訳】 走行時間短縮便益: 506億円 走行経費減少便益: 158億円 交通事故減少便益: 59億円 【主な根拠】 計画交通量: 50,400~72,400台/日	352	【内訳】 事業費: 337億円 維持管理費: 16億円	2.1	①第三次医療施設へのアクセス向上 ・富山市では毎年一定数の救急搬送があり、令和2年度には約165百件の救急搬送を実施。その約1割を事業区間沿線の富山北消防署が占めている。 ・豊田新屋立の整備により、和合地区から第三次医療施設である富山県立中央病院への搬送時間を短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 ・軟弱地盤対策の追加、消雪施設設置の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号豊田新屋立は、「富山外郭環状道路」の一部区間を構成しており、交通渋滞の解消、交通事故の削減、幹線ネットワークの強化などを目的とした延長2.9kmの交差点立体化事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成21年度 ・事業進捗率59% (うち用地取得率98%) 【コスト縮減等】 ・建設発生品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 長谷川 朋弘)



一般国道159号 羽咋道路 北陸地方整備局	再々評価	185	186	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：154億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：6.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：12,900～15,800台/日</p>	209	<p>【内訳】 事業費：160億円 維持管理費：50億円</p>	0.9 (残事業 =1.4)	<p>①安全性の向上 ・羽咋道路の現道区間には、道路幅員が狭い箇所や線形不良箇所、歩道整備が不連続で幅員の狭い箇所が存在している。また、通学路合同点検における要対策箇所が2箇所存在する。 ・安全で快適に通行できる羽咋道路の整備により、現道の大型車等の交通が羽咋道路へ転換することで、歩行者の安全性確保が期待される。</p> <p>②第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・能登唯一の第三次救急医療施設である公立能登総合病院が七尾市にあり、国道159号を走行するルートが、羽咋市中心部から公立能登総合病院への最短搬送経路となっている。 ・広幅員かつ信号交差点を回避できる羽咋道路の整備によって、走行性や第三次救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救命救急活動などを支援する。</p> <p>③災害に強いネットワークの形成 ・国道159号は第一次緊急輸送道路に指定されているものの、沿線には土砂災害警戒区域が存在しており、大雨などの自然災害発生時には道路が寸断される可能性がある。 ・羽咋道路の整備により、災害時にはこれらのエリアを回避できる、緊急輸送道路ネットワーク機能の確保が図られる。</p> <p>④地域産業の活性化・物流効率化 ・羽咋道路周辺および周辺市町には、ベアリングの国内大手企業や関連工場が集積しており、中能登地域で一体的なベアリングの製造工程を担っている。 ・羽咋道路の整備により、産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 ・軟弱地盤対策の追加、橋梁から函渠に変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道159号羽咋道路は、交通事故の減少、安全性の向上、地域産業の活性化などを目的とした延長6.7kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率34%（うち用地取得率44%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁延長が短い橋梁をカルバートに構造変更することによるコスト縮減を実施。 ・建設発生の有効利用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道153号 伊駒アルプスロード 中部地方整備局	一定期間 未着工	620	4,891	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,597億円 走行経費減少便益：255億円 交通事故減少便益：40億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：15,800台/日</p>	2,297	<p>【内訳】 事業費：1,905億円 維持管理費：364億円 更新費：28億円</p>	2.1 (1.8) ※1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・待急停車駅（飯田駅）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・農林水産物を主体とする地域において農林水産品（米・花き）の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>③個性ある地域の形を形成 ・飯田駅から上伊那地域の観光施設（高遠城址公園等）へのアクセス向上が期待される</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（伊那中央病院）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ・緊急輸送道路（中央道（伊那IC～駒ヶ根IC）、国道153号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>⑥地球環境の保全 ・自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる ・自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（国道153号伊那バイパス）と一体的に整備する必要がある ・他機関との連携プログラム（リニア関連道路整備事業）に位置づけられている</p>	<p>・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道153号伊駒アルプスロードは、長野県駒ヶ根市赤穂から長野県伊那市美郷に至る延長11.6kmの主要幹線道路であり、国道153号現道の渋滞緩和による生産性向上、中央自動車道の代替路線確保及び南北軸の強化による地域観光支援を担う道路である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道474号 三遠南信自動車道 飯香道路 中部地方整備局	その他	1,674				1.3 (1.2) ※1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線（信南交通）が存在する</p> <p>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都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する ・アクセスが向上する主要な観光地（天龍峡・天竜川下り等）が存在する</p> <p>④安全で安心できる暮らしの確保 ・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</p> <p>⑤災害への備え ・長野県地域防災計画（R3.12）に第一次緊急輸送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 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている</p>	<p>・トンネル支保構造の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である ・本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯香道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく ・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</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)	

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 青前峠道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>676</p>		<p>【内訳】 走行時間短縮便益：9,346億円 走行経費減少便益：717億円 交通事故減少便益：79億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日</p>	<p>7,952</p> <p>【内訳】 事業費：7,346億円 維持管理費：502億円 更新費：104億円</p>	<p>1.3 (1.6) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間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都市間を最短時間で連絡する路線を構成する ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する ・アクセスが向上する主要な観光地（遠山温泉郷等）が存在する ④安全で安心できる暮らしの確保 ・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 ・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 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ⑧SPM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 ・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている</p>	<p>・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である ・本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青前峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率：約67%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく ・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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>900</p>	<p>10,142</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：9,346億円 走行経費減少便益：717億円 交通事故減少便益：79億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日</p>	<p>7,952</p> <p>【内訳】 事業費：7,346億円 維持管理費：502億円 更新費：104億円</p>	<p>1.3 (1.5) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・新幹線駅（浜松駅）へのアクセス向上が見込まれる ・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・国際コンテナ航路発着港湾（御前崎港、三河港）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 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる ⑥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 ・並行区間等の事前通行規制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 ⑨SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である ・本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく ・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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,940</p>		<p>【内訳】 走行時間短縮便益：9,346億円 走行経費減少便益：717億円 交通事故減少便益：79億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：7,800台/日</p>	<p>7,952</p> <p>【内訳】 事業費：7,346億円 維持管理費：502億円 更新費：104億円</p>	<p>1.3 (1.1) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・新幹線駅（浜松駅）へのアクセス向上が見込まれる ・第一種空港（中部国際空港）、第二種空港（富士山静岡空港）へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・国際コンテナ航路発着港湾（御前崎港、三河港）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 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（聖隷三方原病院）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 ・並行区間等に死傷事故率500件/徳台km以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待される ⑦災害への備え ・静岡県地域防災計画（R3.10）に第2次緊急輸送路として位置付けられている ・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を形成する ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる ⑩SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・切土施工方法の見直し及び酸性土の処理等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である ・本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約92%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく ・盛土工事では、位置計測装置（GPS等）による転圧管理システムを活用する事で、締めめ機械の走行軌跡を表示・計測する事で、現場密度試験の省略が可能となり、効率化に取り組んでいる ・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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道1号 島田金谷バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>366</p>	<p>1,378</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,279億円 走行経費減少便益：89億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 51,100台/日</p>	<p>379</p>	<p>【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：46億円</p>	<p>3.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度が改善される ・新幹線駅（JR掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常活動圏中心城市間（島田市～掛川市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心城市（掛川市）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（内陸フロンティアを拓く取組）の支援が期待される</p> <p>⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（藤枝市立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ・緊急輸送道路（細江金谷線等）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>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</p>	<p>・環境基準を超過した建設発生土の処理等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜窪に至る延長10.4kmのバイパスである ・島田金谷バイパスの新大井川前後付近では、渋滞箇所が点在し、通勤時間帯を中心に渋滞が発生すると共に、並行する大井川橋においても混雑が発生しており、本事業では課題解決のために4車線化整備をすることで、島田市街地や大井川渡河部交通渋滞の緩和、沿線地域における物流の効率化等への寄与を見込んでいる</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率約95%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>557</p>	<p>4,166</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,984億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：75億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 35,200台/日</p>	<p>1,641</p>	<p>【内訳】 事業費：1,219億円 維持管理費：422億円</p>	<p>2.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度が改善される</p> <p>②個性ある地域の形成 ・“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組みや大規模イベント（富士スピードウェイ）を支援する ・主要観光地（御殿場市、小山町、沼津市）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている ・緊急輸送道路（新東名高速道路、東名高速道路、国道1号）の代替路線を形成する</p> <p>④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・設計基準・要領の改訂による見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市に至る東西交通を担う延長約120kmの主要幹線道路である ・一般国道246号裾野バイパスは、駿東郡小山町小山から沼津市大岡に至る延長35.3kmの国道246号のバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域経済活性化の支援を主な目的として事業を推進している</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,040</p>					<p>5.3 (8.6) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③都市の再生 ・区画整理（西尾西山地区等）の沿道まちづくりとの連携がある</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している ・一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6kmのバイパス事業である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和55年度、昭和62年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,467</p>	<p>61,213</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：57,770億円 走行経費減少便益：3,055億円 交通事故減少便益：388億円</p>	<p>11,574</p>	<p>【内訳】 事業費：9,785億円 維持管理費：1,356億円 更新費：433億円</p>	<p>5.3 (2.8) ※1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・補強土壁の盛土材料の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している ・一般国道23号蒲郡バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度、平成19年度 ・事業進捗率：約72%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,707</p>	<p>61,213</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量： 65,300台/日</p>	<p>11,574</p>	<p>【内訳】 事業費：9,785億円 維持管理費：1,356億円 更新費：433億円</p>	<p>5.3 (5.1) ※1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等に、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（豊鉄バス）が存在する ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している ・一般国道23号豊橋バイパスは高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度、平成元年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>489</p>	<p>61,213</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量： 65,300台/日</p>	<p>11,574</p>	<p>【内訳】 事業費：9,785億円 維持管理費：1,356億円 更新費：433億円</p>	<p>5.3 (5.7) ※1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等に、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（豊鉄バス）が存在する ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 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 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している ・一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道41号 美濃加茂バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>645</p>	<p>2,386</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：2,084億円          走行経費減少便益：230億円          交通事故減少便益：72億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：          29,900台/日</p>	<p>1,358</p>	<p>【内訳】          事業費：1,248億円          維持管理費：110億円</p>	<p>1.8</p>	<p>①円滑なモビリティの確保          ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる          ・利便性の向上が期待できるバス路線（美濃加茂市コミュニティバス、川辺町福祉バス）が存在する          ・特急停車駅（美濃太田駅）へのアクセス向上が見込まれる          ・その他の空港（名古屋飛行場）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          ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する          ・日常活動圏中心都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          ・拠点開発プロジェクト（美濃加茂市立地適正化計画）、地域連携プロジェクト（みのかも定住自立圏第3次共生ビジョン）を支援する          ・主要観光地（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、ロックタウンプラザ）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（中濃厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる          ⑤災害への備え          ・第一次緊急輸送路として位置づけられている          ⑥地球環境の保全          ・CO2排出量の削減が見込まれる          ⑦生活環境の改善・保全          ・NO2排出量の削減が見込まれる          ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          ・一般国道41号美濃加茂バイパスは、岐阜県美濃加茂市太田町から加茂郡川辺町石神に至る延長9.4kmのバイパスである          ・美濃加茂バイパスに並行する国道21号、県道371号（旧国道41号）には、主要渋滞箇所や事故危険区間の課題があり、本事業により、交通渋滞の緩和、交通事故の減少等の効果を見込んでいる</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和49年度          ・事業進捗率：約78%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・技術課          （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>440</p>	<p>909</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：788億円          走行経費減少便益：112億円          交通事故減少便益：9.2億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：          14,700台/日</p>	<p>985</p>	<p>【内訳】          事業費：915億円          維持管理費：69億円</p>	<p>0.92          （残事業＝1.5）</p>	<p>①円滑なモビリティの確保          ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる          ・現道等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（名阪近鉄バス、関ヶ原町ふれあいバス）が存在する          ②国土・地域ネットワークの構築          ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（大垣市、彦根市）を最短時間で連絡する路線を構成する          ・日常活動圏の中心都市（大垣市）へのアクセス向上が見込まれる          ③個性ある地域の形成          ・地域連携プロジェクト（関ヶ原古戦場ランドデザイン）を支援する          ・主要観光地（伊吹山ドライブウェイ）へのアクセス向上が期待される          ④安全で安心できるくらしの確保          ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる          ⑤災害への備え          ・第一次緊急輸送路（岐阜県地域防災計画より）として位置づけられている          ・現道等の防災点検箇所（岐阜県不破郡関ヶ原町日守～今須間）を迂回することができる          ・現道等の予防的通行規制区間（山中峠）を迂回することができる          ⑥地球環境の保全          ・CO2排出量の削減が見込まれる          ⑦生活環境の改善・保全          ・NO2排出量の削減が見込まれる          ・SPM排出量の削減が見込まれる          ・現道等の騒音レベルの改善が期待される</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          ・一般国道21号関ヶ原バイパスは、岐阜県不破郡垂井町日守から不破郡関ヶ原町今須に至る延長10.4kmのバイパスである          ・国道21号現道には、主要渋滞箇所や事故危険区間、急勾配区間の課題があり、本事業は、課題解決のためにバイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、災害に強い道路機能の確保、観光産業の活性化等の効果を見込んでいる</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和47年度          ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率約85%）</p> <p>【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</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・技術課          （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道1号 桑名東部拡幅 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>633</p>	<p>798</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：664億円          走行経費減少便益：129億円          交通事故減少便益：4.6億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：          40,500台/日</p>	<p>691</p>	<p>【内訳】          事業費：681億円          維持管理費：11億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保          ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる          ・現道（国道1号）の旅行速度の改善が見込まれる          ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する          ②物流効率化の支援          ・現道（国道1号）における総重量25tの車両が通行できない区間の解消が見込まれる          ③国土・地域ネットワークの構築          ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる          ④個性ある地域の形成          ・主要観光地（ナガサミリゾート等）へのアクセス向上が期待される          ⑤災害への備え          ・第一次緊急輸送路（三重県緊急輸送道路ネットワーク計画）として位置づけられている          ・架替の必要のある老朽橋梁（伊勢大橋）における通行規制の解消が見込まれる          ⑥地球環境の保全          ・CO2排出量の削減が見込まれる          ⑦生活環境の改善・保全          ・NO2排出量の削減が見込まれる          ・SPM排出量の削減が見込まれる</p>	<p>・市道取付部の盛土工法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          ・一般国道1号桑名東部拡幅は、三重県桑名市長島町又木から同市北浜町に至る延長約3.9kmの道路拡幅事業であり、災害に強い道路機能の確保、交通渋滞の緩和等を目的に計画された道路である          ・桑名東部拡幅区間には、主要渋滞箇所（3箇所）や特殊車両の自由走行制限区間等の課題があり、本事業は課題解決のために拡幅整備等を行うことで、災害に強い道路機能の確保、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援等の効果を見込んでいる</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和51年度          ・事業進捗率：約53%（うち用地進捗率約61%）</p> <p>【コスト縮減等】          ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく          ・UAVによる空撮写真を3次元化し必要盛土量を自動算出する事で、従来の測量や盛土量の算出に必要な作業を省力化し、効率化に取り組んでいく          ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・技術課          （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道158号 大野油坂道路 (大野・大野東区間) 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>255</p>				<p>1.2 (1.8) ※1</p> <p>①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合は、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。 ③異常気象時の交通の確保 ・事業区間と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市和泉支所周辺での事業は、国道158号を利用して第三次救急医療施設である福井県立病院に救急搬送。 ・永平寺大野道路の開通に伴い、救急搬送における永平寺大野道路の利用数が増加し、今後大野油坂道路が開通すれば時間がかからない中部縦貫自動車道の利用件数がさらに増加することが想定される。 ・大野油坂道路が開通することで、走行時の揺れの減少により、患者や救急隊員の負担軽減が期待。</p>	<p>・資機材費・労務費の増、中央分離帯のプレキャスト化による増に伴う事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 ・「大野油坂道路」は中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率約70%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道158号 大野油坂道路 (大野東・和泉区間) 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,083</p>	<p>8,823</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,202億円 走行経費減少便益：519億円 交通事故減少便益：102億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,200台/日</p>	<p>7,471</p> <p>【内訳】 事業費：6,631億円 維持管理費：718億円 更新費：123億円</p>	<p>1.2 (2.0) ※1</p> <p>①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク（東海北陸自動車道、中央自動車道）を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合は、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。 ③異常気象時の交通の確保 ・事業区間と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道（永平寺大野道路）の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市和泉支所周辺での事業は、国道158号を利用して第三次救急医療施設である福井県立病院に救急搬送。 ・永平寺大野道路の開通に伴い、救急搬送における永平寺大野道路の利用数が増加し、今後大野油坂道路が開通すれば時間がかからない中部縦貫自動車道の利用件数がさらに増加することが想定される。 ・大野油坂道路が開通することで、走行時の揺れの減少により、患者や救急隊員の負担軽減が期待。</p>	<p>・資機材費・労務費の増、中央分離帯のプレキャスト化による増に伴う事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路（自動車専用道路）であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 ・「大野油坂道路」は中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率約88%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間) 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,119</p>				<p>1.2 (1.2) ※1</p>	<p>①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏のアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去8年間で255回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合は、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。 ③異常気象時の交通の確保 ・事業区間と並行する国道158号は、過去18年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通規制区間を中心に67回発生。また、同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通に確保が期待。 ④観光周遊機能の向上 ・中部縦貫自動車道(永平寺大野道路)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。 ・永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路の沿線の「道の駅 九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。 ・大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、大野油坂道路沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。 ⑤高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市和泉支所周辺での事業は、国道158号を利用して第三次救急医療施設である福井県立病院に救急搬送。 ・永平寺大野道路の開通に伴い、救急搬送における永平寺大野道路の利用数が増加し、今後大野油坂道路が開通すれば時間がかからない中部縦貫自動車道の利用件数がさらに増加することが想定される。 ・大野油坂道路が開通することで、走行時の揺れの減少により、患者や救急隊員の負担軽減が期待。</p>	<p>・一般国道158号大野油坂道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路(自動車専用道路)であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 ・「大野油坂道路」は中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした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 ・事業進捗率約47%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道8号 塩津バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>123</p>	<p>325</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：300億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：0.60億円 【主な根拠】 計画交通量 13,100台/日</p>	<p>279 【内訳】 事業費：262億円 維持管理費：17億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通安全の確保 ・塩津バイパスは大型車混入率が高い上、歩道未整備区間があり歩行者の安全確保が課題となっている。 ・未整備区間の整備により、安全な通行区間の確保が期待される。 ②広域的な代替路の確保 ・塩津バイパスの事業区間は、積雪寒冷地域に指定されており降雪の多い地域である。 ・塩津バイパスの整備により、積雪時における円滑な交通の確保と事故等による北陸自動車道の通行止め時(年平均6回以上)における広域的な代替路の確保が期待される。 ③観光支援 ・塩津バイパスの現道拡幅区間沿線には道の駅「塩津海道あぢかまの里」が立地し、年間約40万人の来場がある。 ・コロナ禍でも多くの来場者があることから、塩津バイパスの整備により利用増が期待される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・塩津バイパスは、国道9号の長浜市西浅井町から木之本町間における異常気象時の通行規制区間の解消、交通安全の確保、広域的な代替路の確保等を目的とした延長3.5kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和59年度 ・事業進捗率：約92%(うち用地進捗率：約97%) 【コスト縮減等】 ・事業の実施に当たり、新技術・新工法の活用によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

一般国道161号 湖北バイパス 近畿地方整備局	その他	300				3.9 (1.4) ※1	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故件数が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。</p> <p>③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。</p> <p>・各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）と一体評価の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率：約94%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局	その他	240	53,873	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：51,998億円 走行経費減少便益：1,846億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,600台/日</p>	13,658	3.9 (2.3) ※1	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故件数が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。</p> <p>③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。</p> <p>・各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）と一体評価の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：約63%（うち用地進捗率：約96%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道161号 湖西道路 (真野～坂本北) 近畿地方整備局	その他	160				3.9 (7.2) ※1	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・西大津バイパスでは4車線整備により、年平均の死傷事故件数が約6割減少しており、各事業区間においても、整備により西大津バイパスと同様の効果が期待される。</p> <p>③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向。</p> <p>・各事業区間の整備により、観光地へのアクセスが向上し、さらなる来訪客数の増加、観光資源及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・遮音壁の追加施工、橋梁基礎形式の見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率：100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・伸縮装置を表面ゴム製形式より表面鋼製形式に変更することにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道312号 大宮峰山道路 近畿地方整備局	再々評価	160	2,573	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,088億円 走行経費減少便益：420億円 交通事故減少便益：66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,600台/日</p>	1,197	2.1 (1.5) ※1	<p>①交通混雑の緩和 ・野田川大宮道路の開通により、並行区間である国道312号の混雑が解消。大宮峰山道路が開通することで交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全性の向上 ・大宮峰山道路の並行区間では、開通済み並行区間に比べ交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多発。大宮峰山道路への通過交通の転換により、安全性の向上が期待。</p> <p>③救急搬送体制の支援 ・救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。</p> <p>④ミッシングリンクの解消 ・京都縦貫自動車道と北近畿豊岡自動車道とを結び、日本海側のミッシングリンク解消により、災害時等の代替路を確保</p> <p>⑤観光資源へのアクセス強化 ・日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性を向上し、観光振興を支援。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大宮峰山道路は、山陰近畿自動車道の一部を形成し、並行する国道312号のバイパスとして、災害に強い道路ネットワークの形成、交通混雑の緩和や救急医療の搬送時間短縮に寄与するほか、丹後地域沿岸部の観光施設へのアクセス性向上による観光産業の活性化を目的とした延長5.0kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率約27%（うち用地進捗率約71%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)



<p>一般国道9号 福知山道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>660</p>	<p>1,936</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：1,836億円          走行経費減少便益：95億円          交通事故減少便益：5.2億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量          35,500台/日</p>	<p>1,455</p>	<p>【内訳】          事業費：1,408億円          維持管理費：47億円</p>	<p>1.3</p>	<p>① 交通混雑の緩和          ・東端交差点等の立体交差化により、交通混雑が解消。残事業区間の交通混雑の解消に期待。          ② 快適で安全な歩道空間の確保          ・残事業区間は、歩道未整備区間があり歩行者の安全確保が課題。残事業区間の整備により歩行空間が確保され、快適性・安全性の向上が期待。          ③ 地域の活性化          ・市街地から福知山ICまでのアクセス向上し、物流・観光などの地域活性化への寄与が期待。          ④ 地域医療の支援          ・福知山消防署東分署～福知山市民病院へのアクセス向上が期待。(15分→10分)</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          ・国道9号は、福知山市内を東西に横断し、舞鶴若狭自動車道と接続するなど、京阪神地域との連携を強化し、広域的な幹線道路の機能を有するとともに、地域内の生活道路としての重要な役割を果たす道路である。          ・福知山道路は、福知山市内の交通混雑を緩和し、快適で安全な歩行空間の確保、地域の活性化を図ることを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：昭和53年度（土師工区）          昭和60年度（福知山工区）          ・事業進捗率約77%（うち用地進捗率約90%）</p> <p>【コスト縮減等】          ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道9号 京都市西立体交差 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>321</p>	<p>517</p>	<p>【内訳】          走行時間短縮便益：492億円          走行経費減少便益：18億円          交通事故減少便益：7.1億円</p> <p>【主な根拠】          計画交通量：40,000台/日</p>	<p>490</p>	<p>【内訳】          事業費：481億円          維持管理費：8.8億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和          ・千代原口地区は平成25年2月の開通後、交通容量の拡大により交通混雑が緩和。          ・葛野地区の交通量は減少しており交通混雑も緩和傾向にあるが、依然として混雑は残っている。          ②交通安全の確保          ・千代原口開通前7年間の平均死傷事故件数は57件、開通後7年間は33件と約4割減少。          ・葛野地区は、過去7年間の平均死傷事故件数21件のうち、直進車に関連する事故が約65%を占めており、交差点の立体交差化整備による事故の減少に期待。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】          一般国道9号は、京都府京都市を起点に山陰地方を横断し、山口県下関市に至る延長約640kmの幹線道路で、京都市と京都府北中部を連絡するとともに、京都市内においても東西交通の主軸として重要な役割をになっている。          京都市西立体交差事業は、国道9号京都市西部において、交通混雑の著しい千代原口地区と葛野地区の、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長3.8kmの立体交差事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】          ・事業化年度：平成11年度          ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率約43%）</p> <p>【コスト縮減等】          ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局          国道・技術課          (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道163号 精華拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>224</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,033億円 走行経費減少便益：302億円 交通事故減少便益：43億円</p>	<p>2,391</p> <p>【内訳】 事業費：2,215億円 維持管理費：171億円 更新費：5.9億円</p>	<p>1.8 (1.6) ※1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・清滝生駒道路の4車線開通区間では、開通に伴い平均速度が向上。 ・清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、所要時間の短縮が期待。 ②交通安全の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅の開通区間では、年平均の死傷事故件数が約7割減少している。 ・未開通区間においても、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待される。 ③地域の活性化 ・関西化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通し、立地施設（大学、研究機関など）が増加。また、沿線地域の法人税収も増加し、特に精華町・木津川市では、近年人口が急増。 ・沿線の自治体からは、今後の企業誘致や地域開発について、より一層の期待が寄せられている。 ④定時性の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅は、第二京阪道路等と広域ネットワークを形成。 ・関西化学術研究都市と大阪港との連携が強化され、製造品輸送の定時性確保が期待。 ⑤通行止めの回避 ・国道163号（清滝生駒道路・精華拡幅）は、第二京阪道路や西名阪自動車道などと並んで、大阪都心部と奈良県北部・京都府南部地域を結ぶ東西交通軸の機能を分担。 ・第二京阪道路等が通行止めとなった際は、国道163号が災害時などの代替路としての機能を発揮。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・高規格道路学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪府方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路である。 「清滝生駒道路」、「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西化学術研究都市へのアクセス向上とともに、一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率：約40%（うち用地進捗率約85%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・連続高架橋を差点部以外を補強土壁や逆T式擁壁等に変更することでコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道163号 清滝生駒道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,066</p>	<p>4,379</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,400台/日</p>	<p>2,391</p> <p>【内訳】 事業費：2,215億円 維持管理費：171億円 更新費：5.9億円</p>	<p>1.8 (1.7) ※1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・清滝生駒道路の4車線開通区間では、開通に伴い平均速度が向上している。 一方、未開通区間では、主要渋滞箇所速度低下が発生している。 ・清滝生駒道路・精華拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、所要時間の短縮が期待できる。 ②交通安全の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅の開通区間では、年平均の死傷事故件数が約7割減少している。 ・未開通区間においても、清滝生駒道路・精華拡幅の整備により同様の効果が期待できる。 ③地域の活性化 ・関西化学術研究都市の周辺では、第二京阪道路等の高速道路及び主要幹線道路が順次開通し、立地施設（大学、研究機関など）が増加している。また、沿線地域の法人税収も増加し、特に精華町・木津川市では、近年人口が急増している。 ・沿線の自治体からは、今後の企業誘致や地域開発について、より一層の期待が寄せられている。 ④定時性の確保 ・清滝生駒道路・精華拡幅は、第二京阪道路等と広域ネットワークを形成している。 ・関西化学術研究都市と大阪港との連携が強化され、製造品輸送の定時性確保が期待できる。 ⑤通行止めの回避 ・国道163号（清滝生駒道路・精華拡幅）は、第二京阪道路や西名阪自動車道などと並んで、大阪都心部と奈良県北部・京都府南部地域を結ぶ東西交通軸の機能を分担している。 ・第二京阪道路等が通行止めとなった際は、国道163号が災害時などの代替路としての機能を発揮することが期待できる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・高規格道路学研都市連絡道路は、第二京阪道路、京奈和自動車道等と広域ネットワークを形成することにより、関西化学術研究都市と関西国際空港や阪神港など大阪府方面との連携を強化し、学研都市の整備促進を支援する、大阪府門真市から京都府木津川市に至る延長約20kmの道路である。 「清滝生駒道路」、「精華拡幅」はこの一部を構成し、関西化学術研究都市へのアクセス向上とともに一般国道163号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和54年度 ・事業進捗率約72%（うち用地進捗率約82%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>435</p>	<p>869</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：842億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日</p>	<p>847</p>	<p>【内訳】 事業費：813億円 維持管理費：34億円</p>	<p>1.03</p> <p>①交通混雑の緩和 ・洲本バイパス未開通区間と並行する国道28号は、交通容量を超過し交通混雑が発生。 ・洲本バイパス開通区間では、旧国道28号の交通量が約5割減少。 ・残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・洲本バイパス開通区間の死傷事故件数は、旧国道28号区間34件からバイパス区間3件に減少し、旧国道28号区間も11件に減少。 ・未開通区間と並行する国道28号の死傷事故件数は年間約11件発生しており、残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上が期待される。</p> <p>③災害時の代替路の確保 ・未開通区間の国道28号の一部が、南海トラフ巨大地震時の津波浸水想定範囲に位置。 ・洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。</p> <p>④地域医療の支援 ・国道28号沿線には、淡路島唯一の三次救急医療施設「淡路医療センター」が立地。 ・洲本インター前交差点～淡路医療センターの到着時間が、約15分⇒約10分に短縮され、特に重症救急患者に対応する三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。</p>	<p>・切土区間における掘削工法等の変更、トンネル掘削工法の変更に伴う総事業費の変更により再評価を実施</p> <p>【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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率：87%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・大型ブロック積擁壁を採用していたが、補強土壁工法に変更することでコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道24号 大和北道路 (奈良北～奈良) 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>2,050</p>					<p>2.2 (1.4) ※1</p> <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。</p> <p>②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。</p> <p>③災害時の救援活動支援 ・平成7年の阪神淡路大震災において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援。 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受けると想定され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。</p> <p>④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420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。</p> <p>⑤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。</p> <p>⑥周遊観光の支援 ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人（約30%）増加している。 ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。</p>	<p>・一般国道24号大和北道路と一体評価の事業であるため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。 ・大和北道路（奈良北～奈良）、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、通過交通の転換による地域の交通混雑の緩和、広域的なアクセス向上による観光行動の支援を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率約1%（うち用地進捗率約1%）</p> <p>【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、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘) 高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>

<p>一般国道24号 大和北道路 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>890</p>	<p>55,964</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：51,918億円 走行経費減少便益：3,506億円 交通事故減少便益：540億円 【主な根拠】 計画交通量 21,300台/日</p>	<p>25,477</p> <p>【内訳】 事業費：23,062億円 維持管理費：1,779億円 更新費：636億円</p>	<p>2.2 (4.1) ※1</p> <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。 ②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。 ③災害時の救援活動支援 ・平成7年の阪神淡路大震災において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援。 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受けると想定され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。 ④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420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。 ⑤救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南10～五條北10）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。 ⑥周遊観光の支援 ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人（約30%）増加している。 ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。</p>	<p>・電線共同溝の整備の追加等により事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。 ・大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、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、広域的なアクセス性向上による災害時のリダンダンシーの確保と観光行動の支援をするとともに、奈良市と大和郡山市を南北に縦断する一般国道24号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率約62%（うち用地進捗率約83%）</p> <p>【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、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘） 高速道路課 （課長 橋本 雅道）</p>
<p>一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>5,800</p>				<p>2.2 (1.4) ※1</p> <p>①交通混雑の緩和 ・一般国道24号の交通量は交通容量を超過及び多数の主要渋滞箇所が存在。また、速度低下により交通混雑が発生している。 ・3事業区間の整備により、一般国道24号から事業区間に交通が転換し、奈良市周辺地域の交通円滑化が期待。 ②交通安全の向上 ・大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の開通済区間では、年平均の死傷事故件数が約8割減少している。 ・未開通区間においても、大和北道路（奈良北～奈良）・大和北道路・大和御所道路の整備により同様の効果が期待される。 ③災害時の救援活動支援 ・平成7年の阪神淡路大震災において、迂回路が経済活動や復旧復興を支援。 ・南海トラフ巨大地震が発生した場合に、被害を受けると想定され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。 ④企業立地への支援 ・大和御所道路周辺には多くの工業団地が位置し、道路整備に伴い企業立地が進展。 ・奈良県の工場立地件数は過去16年で約420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。 ⑤救急医療体制への支援 ・H29年度に開通した区間（御所南10～五條北10）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。 ⑥周遊観光の支援 ・京奈和自動車道の整備により、京都～奈良～和歌山のアクセスが向上し、奈良県の観光客数は、平成17年から令和元年の14年間で約1千万人（約30%）増加している。 ・また、京奈和自動車道が通る奈良県は、世界遺産をはじめ主要な観光資源が豊富にあり、ミッシングリンクの解消により、周遊観光行動を支援。</p>	<p>・一般国道24号大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路と一体評価の事業であるため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間を効率的に連携する延長約120kmの高規格道路である。 ・大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、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、災害時の救援活動支援、企業立地への支援、救急医療体制への支援を目的とした道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度： 昭和47年度（橿原バイパス） 平成4年度（大和御所道路） ・事業進捗率約79%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

一般国道42号 すさみ串本道路 近畿地方整備局	その他	1,870				6.2 (0.6) ※1	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。</li> <li>・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。</li> </ul> <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が68%から96%まで拡大。</li> <li>・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。</li> </ul> <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。</li> <li>・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労務費・物価上昇、橋梁下部工の止水対策総の追加等により事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成26年度</li> <li>・事業進捗率約54%（うち用地進捗率約99%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 串本太地道路 近畿地方整備局	その他	900				6.2 (0.9) ※1	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。</li> <li>・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。</li> </ul> <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が68%から96%まで拡大。</li> <li>・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。</li> </ul> <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。</li> <li>・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、新宮紀宝道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成30年度</li> <li>・事業進捗率約4%（うち用地進捗率約76%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 新宮道路 近畿地方整備局	その他	300	327,660	52,521	【内訳】 走行時間短縮便益：296,203億円 走行経費減少便益：27,171億円 交通事故減少便益：4,286億円	6.2 (0.8) ※1	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。</li> <li>・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。</li> </ul> <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東牟婁郡では、新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。</li> <li>・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。</li> </ul> <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。</li> <li>・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、新宮紀宝道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成31年度</li> <li>・事業進捗率約3%（うち用地進捗率0%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局	その他	500				6.2 (1.2) ※1	<p>①災害時の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。</li> <li>・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援している。</li> </ul> <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東牟婁郡は、新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。</li> <li>・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。</li> </ul> <p>③広域周遊観光の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。</li> <li>・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・労務費・物価上昇、橋梁下部工の止水対策総の追加等により事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。</li> <li>・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成25年度</li> <li>・事業進捗率約74%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道2号 富海拡幅 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>165</p>	<p>251</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：235億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,100台/日</p>	<p>196</p>	<p>【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：20億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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）22便/日、 防長交通（山口市・防府市～広島市／高速バス）6便/日 他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【徳山駅（新幹線駅）】 ②物流効率化の支援 ・防府市中 関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国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動中心都市である防府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 ・道の駅「ツルネ」を周南市【周南市】（R3：68.7万人）、防府天満宮【防府市】（R3：99.9万人）等へのアクセス向上が期待される ⑤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 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される ⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（一般国道2号戸田拡幅）と一体的に整備する必要がある ・第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」において「防府・未来へのネットワーク構想」に位置づけ（R3.3 防府市） ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ（H30.10山口県）</p>	<p>・法面対策工の追加及び土質改良工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 富海拡幅は、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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・盛土の不足分に対する他事業等との調整を実施し、コスト削減を図る。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道54号 可部バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>736</p>	<p>2,438</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,236億円 走行経費減少便益：180億円 交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,600～42,500台/日</p>	<p>1,587</p>	<p>【内訳】 事業費：1,471億円 維持管理費：116億円</p>	<p>1.5</p>	<p>① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される【7,686.1万人・時間/年→7,351.1万人・時間/年】 ・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 ・沿線物流センター（広島市安佐北区）から広島湾岸部の取引先（広島市南区）までのアクセスが向上 【下浜ヶ谷交差点～楠那町交差点：88分→72分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の安芸高田市から中心都市の広島市への所要時間が短縮【安芸高田市～広島市：103分→87分】 ④個性ある地域の形成 ・広島市安佐動物公園（R2年間観光入込客数33万人）、土師ダム（R2年間観光入込客数10万人）へのアクセスが向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（広島市立北部医療センター安佐市民病院）へのアクセスが向上 【安芸高田消防本部～安佐市民病院：55分→39分】 ⑥災害への備え ・広島県の地域防災計画における第1次緊急輸送道路として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量について、約10.4千トン/年の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量について、約22.9トン/年の削減が期待される ・SPM排出量について、約1.4トン/年の削減が期待される</p>	<p>・断層調査・分析追加に伴う事業期間の精査により事業期間を変更することにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道54号は、広島県広島市から島根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。可部バイパスは、広島県広島市安佐北区可部南一丁目と広島市安佐北区大林町を結ぶ延長9.7kmの道路である。 事業目的は、広島市可部周辺の慢性的な交通混雑の緩和、安全・円滑な交通の確保を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和56年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地進捗率96%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道11号 新居浜バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>609</p>	<p>1,278</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,229億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：4.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,100～33,400台/日</p>	<p>919</p>	<p>【内訳】 事業費：846億円 維持管理費：73億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・JR新居浜駅（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 ・新居浜港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・新居浜市人口集中地区（DID地区）での事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる。 ・連絡道路がない住宅地開発（美しが丘にはま）(28.1ha)への連絡道路となる。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏中心都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 ・大規模イベントである「新居浜太鼓まつり」を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（東予救命救急センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦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11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。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・周辺道路の交通量が減少することで交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県・香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 国道11号新居浜バイパスは、交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道新居浜インターと市街地をアクセスさせることで、新居浜市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：73%（うち用地進捗率77%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道55号 阿南道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>846</p>	<p>4,861</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,323億円 走行経費減少便益：460億円 交通事故減少便益：78億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,700～24,100台/日</p>	<p>2,004</p>	<p>【内訳】 事業費：1,788億円 維持管理費：217億円</p>	<p>2.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり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 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・徳島県南部における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 ・徳島地方生活圏（徳島市）から南部地方生活圏（美波町）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大湯新浜工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する。 ・「徳島県LEDバレイ構想」を支援する。 ・県南地域の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 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・歩道が無い区間への歩道設置が見込まれる。 ⑦災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・現国道55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 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。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 阿南道路は、小松島市大林町を起点とし、阿南市橋町に至る全長18.4kmの国道バイパスであり、小松島市及び阿南市中心部における交通混雑の解消と交通安全の確保を図るとともに、周辺道路網と一体となって、阿南市以南から県都徳島市方面への交通を円滑に導くことを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率：84%（うち用地進捗率87%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>341</p>	<p>549</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,900～21,500台/日</p>	<p>480</p>	<p>【内訳】 事業費：431億円 維持管理費：49億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間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20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる ・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる ・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物流効率化の支援 ・東讃地域における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 ・日常生活圏中心都市である高松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 ・就業支援事業、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、渦の道等） ⑤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 ⑥安全な生活環境の確保 ・現道等における安全性の向上が期待される ⑦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 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 ・SPM排出量の削減が見込まれる ・現道等の騒音低減が見込まれる ⑩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）と一体的整備 ・物流効率化の支援</p>	<p>・掘削土改良、埋蔵文化財調査追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に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260km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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：92%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 PCコンクリート橋から鋼鉄桁橋へ上部工形式見直しによるコスト削減を図るとともに、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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道56号 津島道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>456</p>	<p>302</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：266億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：7.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,200～5,800台/日</p>	<p>429</p>	<p>【内訳】 事業費：399億円 維持管理費：30億円</p>	<p>0.7 （雑事業＝1.2）</p>	<p>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 ・深浦港から松山市への水産品流通の利便性向上が見込まれる 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自導道として位置付けられる ・八幡浜・大洲地方生活圏～宇和島地方生活圏～幡多地方生活圏の中心都市間を連絡する等、日常生活圏中心都市への最短時間連絡する路線を構成する ・日常生活圏中心都市（愛南町役場～宇和島市役所）間の所要時間の短縮が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・主要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 （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） 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</p>	<p>・道路建設に伴う内水被害軽減を目的とした内水対策の追加等による総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【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350km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目指した「四国8の字ネットワーク」は、高規格幹線道路等のネットワーク効果を四国内の隅々まで波及させるとともに、南海トラフ地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、三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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：30%（うち用地進捗率92%）</p> <p>【コスト削減等】 橋梁から補強土壁構造への変更によるコスト削減を図るとともに、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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>



<p>一般国道196号 今治道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>780</p>	<p>1,050</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：925億円 走行経費減少便益：97億円 交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,100～19,700台/日</p>	<p>919</p> <p>【内訳】 事業費：878億円 維持管理費：41億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している高速バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・今治港（重要港湾）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。</p> <p>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。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・本州と四国を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングリンクの解消が見込まれる。 ・隣接した日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 【今治地方都市圏～新居浜西条地方都市圏】</p> <p>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。 ・主要観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>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。</p> <p>⑦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幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・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。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係 ・三次医療施設へのアクセス性向上により60分圏域人口の拡大が見込まれる。</p>	<p>・地質調査結果に伴う支持層の見直し等による構造規模の拡大等による総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【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66km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～今治湯ノ浦IC：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、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：67%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 床版形式をRC床版から合成床版へ変更し少数主桁を適用することによりコスト削減を図るとともに、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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
--------------------------------------	------------	------------	--------------	---	---	------------	--	---	-----------	---------------------------------------

<p>一般国道56号 松山外環状道路空港線 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>616</p>	<p>2, 295</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,876億円 走行経費減少便益：319億円 交通事故減少便益：99億円</p>	<p>1, 614</p>	<p>【内訳】 事業費：1,503億円 維持管理費：50億円 更新費：61億円</p>	<p>1.4 (1.5) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・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 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（愛媛県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦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。 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。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。 ・FAZへのアクセスを支援する。 ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。</p>	<p>・橋梁下部工における構造の見直し及び施工方法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 一般国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：65%（うち用地進捗率92%）</p> <p>【コスト削減等】 中空床版橋の一部をラーメン構造に変更しコスト削減を図るとともに、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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道33号 松山外環状道路インター 東線 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>370</p>	<p>2, 295</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 16,200~44,100台/日</p>	<p>1, 614</p>	<p>【内訳】 事業費：1,503億円 維持管理費：50億円 更新費：61億円</p>	<p>1.4 (1.4) ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・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 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。 ⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。 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。 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。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。 ・FAZへのアクセスを支援する。 ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。</p>	<p>・一般国道56号 松山外環状道路空港線と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 一般国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：3%（うち用地進捗率2%）</p> <p>【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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>653</p>				<p>1.4 (0.7) ※1</p>	<p>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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬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 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域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 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートを形成する 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 ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・線形不良箇所を回避したルートを形成する</p>	<p>・トンネル支保パターン変更や補助工法等の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【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350km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、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保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24年度 ・事業進捗率：66%（うち用地進捗率92%） 【コスト縮減等】 トンネル断面の見直し（縮小）によりコスト縮減を図るとともに、今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道56号 佐賀大方道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>580</p>	<p>20,752</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：17,758億円 走行経費減少便益：2,413億円 交通事故減少便益：580億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500～21,300台/日</p>	<p>14,872</p> <p>【内訳】 事業費：13,687億円 維持管理費：936億円 更新費：249億円</p>	<p>1.4 (1.2) ※1</p>	<p>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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬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 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域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 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水や落石・崩壊等による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区間など防災危険箇所を回避したルートを形成する 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 ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・線形不良箇所を回避したルートを形成する ・黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる</p>	<p>・一般国道56号 窪川佐賀道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【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350km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・災害危険箇所が多く、また、津波浸水時に約75%が浸水する等、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、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保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29年度 ・事業進捗率：10%（うち用地進捗率1%） 【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道56号 大方四万十道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>380</p>				<p>1.4 (1.03) ※1</p>	<p>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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・四万十市から高知龍馬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 ・四万十市から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成 ・日常活動圏の中心都市（四万十市～黒潮町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる ・観光資源が多くある高知西南地域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 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区などの防災危険箇所を回避したルートを形成する 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 ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる</p>	<p>・一般国道56号 窪川佐賀道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施  【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350km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、大方四万十道路に並行する現道区間においては、津波浸水時に約5割が浸水する等、様々な課題を抱えている。 一般国道56号大方四万十道路は、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、南海トラフ地震による津波発生時に高知県西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：3%（うち用地進捗率0%）  【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道34号 武雄バイパス 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>1,382</p>	<p>674</p>	<p>【内訳】 事業費：604億円 維持管理費：70億円</p>	<p>2.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ③リダンダンシーの確保 ・事業中区間の整備により、冠水箇所を迂回する災害時の代替路確保により防災機能の向上が期待される。 ④医療施設までのアクセス改善 ・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 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（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・武雄バイパスは武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等を目的とする事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和49年度 ・事業進捗率：約75%（うち用地進捗率90%）  【コスト縮減等】 ・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、着実なコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道203号 多久佐賀道路（1期） 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>280</p>	<p>441</p>	<p>235</p>	<p>【内訳】 事業費：213億円 維持管理費：22億円</p>	<p>1.9</p>	<p>①広域ネットワークの形成 ・佐賀唐津道路の整備により、唐津市～佐賀市間の所要時間が短縮し、地域活性化をはじめ、物流の効率化、観光活性化等の支援が期待される。 ②物流効率化の支援 ・佐賀唐津道路の整備が進むにつれ、所要時間の短縮が図られ、更に有明海沿岸道路との一体利用により物流効率化の支援に寄与することが期待される。 ③交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換する事で、交通混雑の緩和が期待される。 ④交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、現道の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ⑤医療施設までのアクセス改善 ・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・多久佐賀道路（1期）は、広域ネットワークを形成する事により、地域活性化や観光活性化を支援するとともに、交通混雑の緩和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15年度着工準備 ・事業進捗率：約5%（うち用地進捗率約0%）  【コスト縮減等】 ・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、着実なコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道497号 今宿道路 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,791</p>	<p>29,091</p>	<p>7,769</p>	<p>【内訳】 事業費：6,740億円 維持管理費：1,029億円</p>	<p>3.7</p>	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・西九州自動車道の開通により、福岡市から佐世保市に至る広域交通ネットワークが形成。 ・沿線の所要時間短縮や定時性確保が図られ、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待。 ・九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待。 ②地域経済活動の支援 ・今宿道路の整備により、安定した貨物輸送や、輸送時間短縮など、地域経済活動の支援が期待。 ③観光振興の支援 ・今宿道路の整備により、アクセス利便性が向上し、さらなる観光振興が期待。 ④交通安全性の向上 ・今宿道路の整備により、自専道へ交通が分散し、急停止の減少による交通安全性向上が期待。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・今宿道路は、西九州自動車道の一部を形成し、九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性を確保するとともに、沿線地域の交通混雑を緩和し、地域開発の支援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：昭和45年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率93%）  【コスト縮減等】 ・他事業からの流用土によるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	その他	945	1,791	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,688億円 走行経費減少便益：98億円 交通事故減少便益：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,100～53,300台/日</p>	1,560	<p>【内訳】 事業費：1,513億円 維持管理費：46億円</p>	1.1	<p>①地域活力の向上 ・黒崎バイパスの部分供用以降、企業進出や世帯数の増加が進み、交通量も増加傾向にある。 ・開発計画が進行中であり、更なる交通需要増の受け皿として本事業整備が求められている。 ②交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、現道区間の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 ③交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、国道3号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ④地域産業の支援 ・春の町ランプの整備により、時間短縮など物流の効率化が図られ、地域産業の支援が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・事業中区間の整備により、搬送時間短縮や患者の負担軽減など救急医療活動の支援に貢献する。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・橋梁架設方法の見直し及び橋梁施工に伴う鉄道施設の移設計画の見直し、地質調査結果に伴う橋梁計画及び盛土部計画の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・鋼製橋脚見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道210号 浮羽バイパス 九州地方整備局	再々評価	276	997	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：890億円 走行経費減少便益：94億円 交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,400～25,000台/日</p>	729	<p>【内訳】 事業費：595億円 維持管理費：134億円</p>	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、国道210号現道の交通が転換し、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、国道210号現道の混雑を緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③観光振興の支援 ・事業中区間の整備により、地域内外のアクセシビリティが向上され、観光振興の支援が期待される。 ④災害時緊急活動の支援 ・事業中区間の整備により、災害拠点とのアクセシビリティ向上等、緊急活動の支援が期待される。 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（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・浮羽バイパスは、国道210号の交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域産業の支援等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率：約93%（うち用地進捗率約98%）</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道208号 大川佐賀道路 九州地方整備局	その他	986	1,542	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,326億円 走行経費減少便益：156億円 交通事故減少便益：59億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,600～39,000台/日</p>	933	<p>【内訳】 事業費：894億円 維持管理費：40億円</p>	1.7	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセシビリティ向上による物流効率化などが期待される。 ②広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、アクセシビリティが向上し、更なる観光客数の増加が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・本路線の整備により、交通分担が図られ、国道208号の交通混雑の緩和が期待される。 ④交通安全性の向上 ・本路線の整備により、交通渋滞が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・本路線の整備により、管外救急搬送の時間短縮が図られ、救命率向上などが期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・農業用水路の関係機関協議による函渠から橋梁への変更、液状化対策が必要になったことによる地盤改良率変更および橋梁への変更、想定より厚い軟弱層が確認されたことによる地盤改良長の変更、活用可能な流用土が減ったことによる購入土への変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約46%（うち用地進捗率約65%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発土の有効活用によるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

一般国道57号 熊本宇土道路 九州地方整備局	その他	404	4,415	【内訳】 走行時間短縮便益：3,491億円 走行経費減少便益：670億円 交通事故減少便益：253億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400～14,700台/日	3,322	【内訳】 事業費：3,128億円 維持管理費：129億円 更新費：65億円	1.3 (1.6) ※1	①広域交通ネットワークの形成 ・天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ③観光産業の支援 ・観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 ④災害に強いネットワークの構築 ・災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)	・一般国道57号宇土道路、宇土三角道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保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9年度 ・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率約99%） 【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 長谷川 朋弘)
一般国道57号 宇土道路 九州地方整備局	再々評価	434					1.3 (0.8) ※1	①広域交通ネットワークの形成 ・天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ③観光産業の支援 ・観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 ④災害に強いネットワークの構築 ・災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保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21年度 ・事業進捗率：約41%（うち用地進捗率約96%） 【コスト削減等】 ・工事計画見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道57号 宇土三角道路 九州地方整備局	その他	747					1.3 (1.3) ※1	①広域交通ネットワークの形成 ・天草市までの所要時間が短縮し、「90分構想」が実現され、広域交通ネットワークの形成が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ③観光産業の支援 ・観光施設までの所要時間が短縮し、滞在時間や来訪施設数の増加が見込まれ、観光産業の活性化支援が期待される。 ④災害に強いネットワークの構築 ・災害時の代替路が確保され、災害に強いネットワークの形成が期待される。 ⑤救急医療活動の支援 ・60分圏内の人口が増加し、救急医療活動の支援が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)	・一般国道57号熊本宇土道路、宇土道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と天草地域の地域連携の強化及び天草地域の地域振興の支援、さらには並行現道の交通渋滞の緩和や交通の安全性確保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：令和3年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【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 長谷川 朋弘)

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	1,094				<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。</p> <p>②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。</p> <p>③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。</p> <p>④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。</p> <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・一般国道218号矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道218号 (九州横断自動車道) 矢部清和道路 九州地方整備局	その他	740				<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。</p> <p>②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。</p> <p>③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。</p> <p>④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。</p> <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・九州横断自動車道延岡線嘉島JCT～矢部、一般国道218号蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道218号 (九州横断自動車道) 蘇陽五ヶ瀬道路 九州地方整備局	その他	378	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,604億円 走行経費減少便益：587億円 交通事故減少便益：176億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,900～17,200台/日</p>	4,261	<p>【内訳】 事業費：3,875億円 維持管理費：359億円 更新費：27億円</p>	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。</p> <p>②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。</p> <p>③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。</p> <p>④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。</p> <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・九州横断自動車道延岡線嘉島JCT～矢部、一般国道218号矢部清和道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・五ヶ瀬西IC（仮称）の計画見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道218号 (九州横断自動車道) 五ヶ瀬高千穂道路 九州地方整備局	長期間継続中	559				<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。</p> <p>②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。</p> <p>③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。</p> <p>④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。</p> <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・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であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道延岡線（嘉島JCT～矢部）、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州縦貫自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約7%（うち用地進捗率16%）</p> <p>【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。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

一般国道218号 (九州横断自動車道) 高千穂雲海橋道路 九州地方整備局	その他	160					1.3 (1.1) ※1	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市から延岡市の所要時間が短縮され、広域道路ネットワークの形成に寄与する。</p> <p>②広域物流の支援 ・延岡線の整備により、走行性の向上、輸送時間短縮等による出荷量が増加し、物流効率化を支援。</p> <p>③防災機能の向上 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、大規模災害からの救命活動、復旧・復興を支える強靱なネットワークの構築に寄与する。</p> <p>④救急医療アクセスの向上 ・延岡市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。</p> <p>⑤広域観光ルート形成による観光支援 ・沿線の周遊性向上や阿蘇地域への圏域拡大が図られ、観光の振興を支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・九州横断自動車道延岡線嘉島JCT～矢部、一般国道218号矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道延岡線(嘉島JCT～矢部)、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路、五ヶ瀬高千穂道路、高千穂雲海橋道路は、高規格道路の九州横断自動車道及び東九州自動車道に接続する広域道路ネットワークの一部を形成するとともに、国道218号の防災機能の向上や救急医療アクセスの向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約1% (うち用地進捗率0%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・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、着実なコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道58号 名護東道路 沖縄総合事務局	再々評価	962	1,444	【内訳】 走行時間短縮便益：1,182億円 走行経費減少便益：201億円 交通事故減少便益：62億円	1,229	【内訳】 事業費：1,187億円 維持管理費：43億円	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞箇所での渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・第二種空港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾(那覇港)へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性が向上。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・中部地域の中心都市(沖縄市)へのアクセスが向上する。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・道の駅許田から海洋公園へのアクセスが向上。 ・沖縄科学技術大学院大学(OIST)へのアクセスが向上。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・名護(なご)東道路は沖縄県名護(なご)市伊差(いさ)川(がわ)から同市敷久田(すくた)に至る延長L=6.8kmの地域高規格道路である。</p> <p>・本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏(12市町村)の中心である名護(なご)市を結び、那覇(なは)空港や那覇(なは)港などの広域交通拠点をネットワーク化することにより、北部地域の活性化を支援するとともに、名護(なご)市街地の渋滞緩和を図る役割を担う。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：約68% (うち用地進捗率約99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道58号 恩納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	410		【内訳】 走行時間短縮便益：3,484億円 走行経費減少便益：202億円 交通事故減少便益：36億円	3,722	【内訳】 事業費：1,308億円 維持管理費：99億円 更新費：20億円	2.6 (2.8) ※1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・第二種空港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾(那覇港)へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性が向上。 ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセスが向上する。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセスが向上する。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・恩納村内の観光拠点(なかゆくい市場)から万国津梁館までのアクセスが向上。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・法面対策の検討及び対策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハンゴ道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>・恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約5.1kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成元年 事業進捗率：約74% (うち用地進捗率約99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・植栽帯の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上が見込まれることから引き続き事業を推進していきます。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	410		【主な根拠】 計画交通量：28,800台/日	1,427		2.6 (3.1) ※1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・第二種空港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾(那覇港)へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性が向上。 ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセスが向上する。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセスが向上する。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・恩納村内の観光拠点(なかゆくい市場)から万国津梁館までのアクセスが向上。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・法面対策の検討及び対策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハンゴ道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>・恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約6.5kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成2年 事業進捗率：約95% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・植栽帯の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上が見込まれることから引き続き事業を推進していきます。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)



一般国道58号 浦添拡幅 沖縄総合事務局	長期間継続中	150	287	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行経費減少便益：0.85億円 交通事故減少便益：-4.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：64,600台/日</p>	153	<p>【内訳】 事業費：141億円 維持管理費：13億円</p>	1.9	<p>①円滑なモビリティの確保 ・那覇空港からアメリカンビレッジまでの所要時間が短縮し、空港へのアクセス性が向上する。 ・浦添拡幅区間の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・浦添拡幅区間を利用する既存バスルートの定時性の確保が期待される。</p> <p>②交通事故の減少 ・並行市道から浦添拡幅区間に交通量が転換することで交通事故の抑制が期待される。</p> <p>③経済活動・地域活性化等の支援 ・那覇市方面・那覇港から沖縄コンベンションセンター等への所要時間が短縮し、連携が強化され地域活性化等を支援する。</p> <p>④地域環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・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であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号「浦添拡幅」は浦添市域間から那覇市安謝に至る延長約2.9kmの主要幹線道路である。 ・沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速度性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成30年度 事業進捗率：約71%（うち用地進捗率約95%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道58号 嘉手納バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	286	534	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：468億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：21,300台/日</p>	290	<p>【内訳】 事業費：274億円 維持管理費：16億円</p>	1.8	<p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。</p> <p>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。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセス性が向上。（那覇市～読谷村）</p> <p>④個性ある地域の形成 ・那覇空港から残波岬へのアクセス性が向上。</p> <p>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。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道58号嘉手納バイパスは、沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速度性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、沖縄西海岸道路の一部を形成し、交通経路の分散化により国道58号の慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：昭和62年度 事業進捗率：約13%（うち用地進捗率約90%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道506号 小禄道路 沖縄総合事務局	その他	1,240	1,350	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,067億円 走行経費短縮便益：210億円 交通事故減少便益：73億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：39,300台/日</p>	1,248	<p>【内訳】 事業費：1,220億円 維持管理費：28億円</p>	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・那覇空港から北部地域までの所要時間が短縮し、速達性・定時性が向上する。 ・並行する国道331号の渋滞損失時間の削減による混雑緩和が見込まれる。</p> <p>②観光産業の支援 ・那覇空港・那覇港から沖縄自動車道へのアクセスが向上し、北部・中部方面や沖縄県全体の観光周遊活性化が期待される。 ・那覇空港から沖縄本島北部や中部の観光地へのアクセス性が向上され、さらなる観光産業への支援が期待される。</p> <p>③物流効率化の支援 ・北部地域から那覇空港までのアクセス性が向上し、空港貨物の運搬を効率化できることで県内の物流産業の活性化が期待される。</p> <p>④地域環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・土質条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「小禄道路」は那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。 ・那覇空港自動車道の一部を構成し、沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号、329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成23年度 事業進捗率：約77%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。 ・トンネル坑口位置の見直しによるコスト縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>第二東海自動車道 横浜名古屋線 (新奈野IC～御殿場JCT) 中日本高速道路株式会社</p>	<p>再々評価</p>	<p>6,689</p>	<p>23,734</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：23,126億円 走行経費減少便益：469億円 交通事故減少便益：139億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 51,300台/日</p>	<p>16,027</p> <p>【内訳】 事業費：14,897億円 維持管理費：695億円 更新費：435億円</p>	<p>1.5 (2.0) ※1</p>	<p>①. 円滑なモビリティの確保 ・東名（海老名JCT～御殿場JCT）の交通集中渋滞回数は、東名（海老名JCT～豊田JCT）区間の約5割を占め、同区間の渋滞中事故は事故全体の4割を占めており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通による交通分散により渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待される。 ・東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となり、東西交通に多大な影響を与えることとなるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、大規模更新・修繕事業による交通への影響を大幅に軽減する。 ・東名（富士IC～清水JCT）では、越波等による通行止めが発生した際、新東名への迂回によるリダンダンシーが確保できており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）でも同様の効果が期待できる。 ②. 物流効率化への貢献 ・静岡県東部からの輸出入は首都圏方面の利用が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通によりダブルネットワーク化されることで、物流の安定性・効率性の向上が期待できる。 ・新東名の沿線自治体では、工場の立地が活発であり、大型物流施設の立地が進んでおり、高速道路網の充実により、首都圏と東海・近畿等を結ぶ企業活動や物流の効率化に貢献する。 ・新東名静岡県区間の開通時には沿線への物流施設の立地が相次ぎ、静岡県の工場立地件数が全国で上位になっており、神奈川県区間沿線においても企業立地の促進が期待される。 ③. 都市の再生 ・新東名沿線の伊勢原市、秦野市、山北町、小山町及び御殿場市では、新東名整備に伴い、ICを中心とした今後の土地利用計画を立案、推進しており、新東名の開通が沿線自治体の地方創生に向けた取組みに貢献する。 ④. 個性ある地域の形成 ・山梨県や静岡県へは関東方面からの観光客が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、アクセスの選択肢が増えることに加え、中央道や東名での混雑が緩和することにより、関東方面から日帰り観光や山梨・静岡の両県にわたっての周遊観光が容易となることで、富士五湖エリアや、今回開通区間沿線の丹沢・大山エリア、その他周遊観光地での観光入込客数の増加が期待される。 ・新東名の開通により、第三次救急医療機関への30分圏域が拡大することで、30分圏域人口が増加し、地域の救急医療体制強化に貢献する。 ⑤. 災害への備え ・新東名の開通により災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮されるとともに、新たに建設されるSA・PAの活用により、支援活動や早期復旧に貢献する。 ・沿線の静岡県及び神奈川県と包括的提携協定を締結しており、応急復旧等の相互協力、休憩施設の防災拠点としての活用、緊急車両等の通行等により大規模災害時の連携を強化、迅速かつ的確な災害復旧に貢献する。</p>	<p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 交通集中渋滞の緩和、渋滞中事故件数の減少 リニューアルプロジェクト実施時の代替ルートの確保 物流効率化への貢献、都市の再生、個性ある地域の形成、地域救急医療体制強化への貢献</p> <p>【事業の進捗の見込み】 新奈野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により、工程精査が必要（供用開始を2027年度（令和9年度）に変更）</p> <p>【コスト削減等】 高規格材料を用いたトンネル支保工の採用によるコスト削減 ・高耐力ボルト採用によるロックボルト本数低減（3割程度の本数減） ・高強度吹付コンクリートを用いた吹付コンクリートの薄肉化（3割程度の厚さ減）</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>
<p>一般国道10号 隼人道路 (隼人東～加治木) 西日本高速道路㈱</p>	<p>再々評価</p>	<p>510</p>	<p>4,052</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,137億円 走行経費減少便益：799億円 交通事故減少便益：115億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：12,300～12,800台/日</p>	<p>1,297</p> <p>【内訳】 事業費：1,135億円 維持管理費：162億円</p>	<p>3.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島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 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>他11項目に該当</p>	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度（4車線化）：平成29年度 事業進捗率：約59%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>
<p>一般国道497号 西九州自動車道 (佐々佐世保道路・佐世保道路)（佐々～佐世保大塔） 西日本高速道路㈱</p>	<p>その他</p>	<p>2,882</p>	<p>14,195</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：13,086億円 走行経費減少便益：936億円 交通事故減少便益：174億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：19,800～45,700台/日</p>	<p>5,399</p> <p>【内訳】 事業費：4,987億円 維持管理費：412億円</p>	<p>2.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城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 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される</p> <p>他12項目に該当</p>	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過したこと、及び、構造物構造変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 佐々佐世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度（4車線化）：平成29年度 事業進捗率：約74%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。</p> <p>【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 高速道路課 (課長 橋本 雅道)</p>

※1 上段のB/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段（ ）書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。

【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47号 新庄古口道路 東北地方整備局	その他	570 (残事業=172)	① 災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港（現況80分⇒整備後76分）へのアクセス向上が見込まれる。 ② 災害への備え ・現道等の防災点検要対策1箇所が解消される。 ③ 高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況68分⇒整備後64分）へのアクセス向上が見込まれる。	730 (残事業=211)	【内訳】 事業費：636億円 維持管理費：94億円 (残事業) 事業費：138億円 維持管理費：73億円	・トンネル坑口の地すべり対策の追加を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る高規格道路である。 ・新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、新庄市大字本合海から最上郡戸沢村大字古口に至る延長約10.6km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13年度 ・事業進捗率：約67%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・トンネル内ラジオ受信装置計画の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	その他	237 (残事業=40)	① 災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港（現況80分⇒整備後79分）へのアクセス向上が見込まれる。 ② 災害への備え ・現道等の防災点検要対策4箇所が解消される。 ③ 高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院（現況68分⇒整備後67分）へのアクセス向上が見込まれる。	270 (残事業=52)	【内訳】 事業費：252億円 維持管理費：18億円 (残事業) 事業費：34億円 維持管理費：18億円	・トンネルの掘削における補助工法の追加を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る高規格道路である。 ・高屋道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長約3.4km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18年度 ・事業進捗率：約76%（うち用地進捗率約90%）  【コスト縮減等】 ・トンネル非常設備を見直し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道41号 猪谷楡原道路 北陸地方整備局	その他	485 (残事業=124)	① 災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ② 災害に強い道路ネットワークの形成 ・事前通行規制区間の代替路が形成されるなど、災害に強い道路ネットワークを形成 ③ 孤立集落の解消 ・通行規制時の迂回路が形成されることで孤立化が懸念される沿線集落の安全で安心な暮らしを確保 ④ 冬期交通障害の解消 ・道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能を確保	674 (残事業=97)	【内訳】 事業費：632億円 維持管理費：42億円 (残事業) 事業費：89億円 維持管理費：8.0億円	・橋梁形式変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号猪谷楡原道路は、富山高山連絡道路の一部を構成し、富山市猪谷～富山市楡原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の解消、急カーブ及び冬期交通障害の解消などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・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 長谷川 朋弘)

<p>一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>323 (残事業=56)</p>	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (464億円(残事業=464億円)) ②災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保。 ③自動車交通不能区間の解消 ・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。</p>	<p>398 (残事業=96)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 352億円 維持管理費 : 47億円 (残事業) 事業費 : 49億円 維持管理費 : 47億円</p>	<p>・資機材費・労務費の増に伴う事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されている。 ・冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ7.8kmの道路で、岐阜県・福井県の交通不能区間の解消による安定した通行の確保を図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：平成15年度 ・事業進捗率約81%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
---------------------------------------	------------	-------------------------	--	-------------------------	--	---	-----------	---------------------------------------

【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					
苫小牧港西港区商 港地区複合一貫輸 送ターミナル改良 事業 北海道開発局	その他	146	413	187	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製紙原料の移入及び紙製品の移出を安定的に行うことができ、産業別製造品出荷額で全道1位(令和元年)を誇る苫小牧市の製紙業への支援が期待される。</li> <li>・約6,400名の従業員を抱える地域産業とともに、国内外の自動車関連産業の支援による経済波及効果が期待される。</li> <li>・大規模地震発生時の緊急物資供給や災害派遣用の車両輸送が可能となり、早期の復旧・復興が期待される。また、幹線貨物(RORO貨物)輸送が継続されることで、道民生活及び産業活動の維持が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商港地区の西ふ頭、南ふ頭及び東ふ頭の岸壁は、老朽化による施設の陥没及び不安定化が懸念されている。</li> <li>・当該岸壁は、背後に上屋が存在し、エプロン幅が狭いため、トレーラーによる荷役に支障を来しているなど、係留船舶の安全性向上及び物流の効率化等が求められている。</li> <li>・大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送の確保のほか、震災後の北海道経済及び道民生活を維持すること、並びに我が国の産業活動を健全に維持することが求められている。</li> <li>・汐見地区の小型船だまりでは、バンカー船やタグボート、作業船等の係留施設が不足しており、係留施設ではない護岸に係留していることなどから、ポートサービス船の適切で安全な利用が可能となるよう、施設整備が求められている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和9年度整備完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サンドコンパクション置換材等として再生骨材を有効活用し、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)	
小樽港本港地区防 波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	82	280	100	2.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的な構造物として財産価値の存続が図られるとともに、フェリーやクルーズ船の安定航行、臨海部周辺の観光・レジャー施設、民家等の浸水被害の回避、荒天時の船舶避難場所の確保など、地域の安全・安心確保に寄与する。</li> <li>・2030年には「北海道新幹線」の札幌延伸により新小樽（仮称）駅が設置される予定であり、新幹線を活用した「レール&amp;クルーズ」など新たな北海道クルーズスタイルの創造が期待される。</li> <li>・防波堤の改良整備により、フェリーの安定的な運航が確保され、日本国民の生活に不可欠な食料品や生活関連物資の安定供給に貢献することが期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤(北)は、日本初の本格的な外洋防波堤として築造されるなど、歴史的な財産価値が高い土木構造物であるが、築造後100年以上が経過し、水中部のブロックの散乱や捨石マウンドの洗掘等により、波浪に対する脆弱性が高まっている。このため、本施設が破損した場合、小樽港の港湾取扱貨物の約9割を占めるフェリー貨物の航路存続が困難となる等地域経済へ与える影響が懸念される。</li> <li>・港内の静穏度が不足しているため、フェリー運航の定時性確保や荒天時において本港沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和11年度整備完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港内の既設ブロックを以降に施工する箇所に流用し、ブロック製作の個数を削減することにより、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)	

<p>釧路港西港区国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局</p>	再々評価	1,334	3,814	<p>【内訳】 輸送コストの削減：2,731億円 滞船コストの削減：4.1億円 海難の減少：698億円 航路・泊地の維持・浚渫費の削減：272億円 残存価値：110億円 【主な根拠】 令和10年度予測取扱貨物量：88万トン/年 令和10年度予測滞船解消時間：448時間/年 令和10年度予測避難隻数：4隻/年 令和10年度地形変化速度：0.07m/年</p>	3,154	<p>【内訳】 建設費：2,966億円 管理運営費等：188億円</p>	1.2	<p>・釧路火力発電所は、木質バイオマス30%混合燃焼によりCO2削減に貢献するとともに、地元産石灰石の地産地消や電力供給の安定化が期待できる。 ・防波堤（鳥）の港内側に、航路・泊地の浚渫を有効活用した盛土による浅場（水深1m～3m程度）を造成しており、防波堤の整備コストと浚渫土の陸上処分コストの削減とともに、さらに、光合成を行える浅場により多様な海藻類や魚介類の生息が期待される。</p> <p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大型船に対応した大水深岸壁が整備されておらず、非効率的な輸送形態となっているとともに、慢性的なバース混雑により増便（船舶の大型化）等の機会が損失している。また、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・浚渫土砂をケーソン中詰材として有効活用しコスト削減を図る。 ・ケーソン製作においてハイブリッドケーソンを採用し、コスト削減を図る。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>十勝港内港地区国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局</p>	再々評価	199	646	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：493億円 回避移動コストの削減便益：5.1億円 海難の減少便益：146億円 残存価値：2.0億円 【主な根拠】 令和14年度予測取扱貨物量：429千トン/年 令和14年度予測移動回数：港内132回/年 令和14年度予測避難隻数：2隻/年</p>	480	<p>【内訳】 建設費：479億円 管理運営費等：0.89億円</p>	1.3	<p>・道内最大級の配合飼料コンビナートが建設され（140億円の建設投資、平成23年4月本格稼働）、雇用の拡大も図られ、十勝港を核とした地域活性が期待される。 ・大型船による安価な飼料原料の調達が可能となり、十勝管内の飼育頭数を誇る乳用牛や肉用牛への配合飼料の安定供給を支えている。 ・原料保管から飼料製造まで一貫した飼料コンビナートの形成により、生産の効率化が図られ、地域の産業競争力が強化されている。</p> <p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・穀物運搬船の大型化に対応した大水深岸壁が整備されておらず、効率的な利用に支障を来しており、物流需要に十分対応できない状況にある。 ・本港周辺では、荒天時において沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域の確保が求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・既設構造物を有効活用し、建設コストの削減を図っている。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>森港本港地区小型船だまり整備事業 北海道開発局</p>	再々評価	191	547	<p>【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：535億円 船揚場整備による上下架作業コストの削減便益：1.6億円 用地整備による作業コストの削減便益：2.2億円 道路整備による作業コストの削減便益：2.4億円 残存価値：6.2億円 【主な根拠】 令和11年予測小型船隻数：102隻/年 令和11年予測小型船隻数：106隻/年 令和11年予測小型船隻数：34隻/年 令和11年予測小型船隻数：40隻/年</p>	452	<p>【内訳】 建設費：445億円 管理運営費等：7.3億円</p>	1.2	<p>・貨物を安定的に受け入れることが可能となり、地域の基幹産業である水産業を支えるとともに、北海道経済の発展に寄与することが期待される。 ・森港ホタテの中国向け輸出が増加しており、我が国が掲げている2030年5兆円の農林水産物の輸出目標達成への貢献が期待される。 ・令和4年5月には、室蘭港祝津絵地区のクルーズ船受入岸壁が供用開始したことで、今後、クルーズ寄港時のオプションツアーとしての活用が検討されるなど、港を活用した交流人口拡大による、更なる地域活性化の促進が期待される。</p> <p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ホタテの養殖漁業基地として重要な役割を担っているが、係留施設の不足による小型船の滞船や多そう係留が生じており、非効率な水産活動となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・既設防波堤の撤去により発生したコンクリート殻を破砕し、物揚場舗装の路盤材に流用することにより、コスト削減を図る。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>

<p>小名浜港国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,769</p>	<p>4,197</p>	<p>【内訳】 船舶の大型化による輸送効率化便益：971億円 滞船の解消：412億円 震災時における輸送コストの増大回避：8.8億円 海難による損失の回避：2,796億円 残存価値：9.6億円 【主な根拠】 令和5年予測取扱貨物量：676万トン/年 年間延べ滞船日数：460日/年 耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量：89万トン/地震発生後3ヶ月間 耐震強化岸壁で震災時に取扱う貨物量：1,304万トン/地震発生後4ヶ月～24ヶ月 避泊可能隻数：31隻</p>	<p>3,405</p>	<p>【内訳】 建設費：3,277億円 管理運営費等：128億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からのCO2、NOxが低減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ケーブサイズ級船舶の満載喫水に対応した岸壁がないため、小名浜港へ入港する石炭輸送船の大半が積載量を減らすなどの喫水調整を強いられている。 ・大型石炭輸送船による輸入に対応する岸壁が3バースしか存在せず、大型石炭輸送船の入港がこれらのバースに集中するため、滞船が常態化している。 ・震災時に港湾機能が停止した場合、電力の安定供給が揺らぎ、国民生活や地域産業に大きな影響を及ぼすこととなるが、石炭を輸入する岸壁では耐震強化されたものはない。 ・沖合航行船舶の避難に必要な水域が不足している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和15年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・産業副産物のケーソン中詰材への利用することによるコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,173</p>	<p>3,227</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：2,437億円 海難の減少便益：734億円 残存価値：56億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量 コンテナ：81千TEU/年 外貨RORO貨物(建設機械)：1,188千トン/年 外貨RORO貨物(完成自動車)：234千トン/年 その他一般貨物：64千トン/年 海難事故等による損失の回避：避泊可能隻数4隻</p>	<p>2,965</p>	<p>【内訳】 建設費：2,954億円 管理運営費等：11億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・当該事業の実施によって、物流の効率化、地域の基幹産業の国際競争力の向上が図れると共に、更なる民間投資が誘発され、新たな雇用創出が期待できる。 ・港内静穏度向上により、物流の定時性、安定性の向上、輸送の信頼性の向上を図ることができる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することで大型船を利用した海上輸送の効率化が可能となり、地域産業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和14年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・防波堤（東）の整備を残すのみとなり、残事業の執行が最も効率的と考えられる。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>

<p>東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>3, 223</p>	<p>11, 345</p>	<p>【内訳】 海外トランシップ回避 便益：4, 619億円 輸送コスト削減便益（ターミナル新設）：4, 300億円 地震時の輸送コスト増大回避便益：117億円 臨港道路の便益：2, 234億円 残存価値：73億円 【主な根拠】 ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物：664千TEU／年 海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物：223千TEU／年 震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物：1, 330千TEU／年 東京港における発生集中交通量：216, 688台／日</p>	<p>4, 093</p> <p>【内訳】 建設費：3, 943億円 管理運営費等：149億円</p>	<p>2. 8</p>	<p>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。 ・陸上輸送が削減されることで、CO2、NOx等の排出ガスの削減が可能となる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。 ・基幹航路の維持確保が図られ、京浜港でコンテナを取り扱う時の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東京港のコンテナターミナルにおいて、ヤード不足が深刻である。 ・水深の不足が船舶の大型化を阻害しており、東京港が基幹航路から抜港されてしまう恐れがある。 ・大規模地震時に背後圏への幹線貨物の輸送を確保しなければならない。 ・増加するコンテナ貨物によって発生する交通の分散による物流の効率化を図る必要がある。 ・以上より、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1, 475</p>	<p>1, 719</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1, 514億円 走行経費減少便益：197億円 事故減少便益：5. 9億円 残存価値：2. 4億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：31, 000台／日</p>	<p>【内訳】 建設費：1, 473億円 管理運営費等：20億円</p>	<p>1. 2</p>	<p>・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。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東扇島地区は外貨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、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時においては、緊急物資輸送ルートの多重化に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・川崎市と調整し、維持管理作業用の資機材（主橋梁部桁下点検台車）の見直しを行い、コスト縮減を図っている。 ・主塔内面の一部区画において塗装仕様を2層塗から1層塗に変更し、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>



伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業 北陸地方整備局	その他	70	85	<p>【内訳】 バースシフト費用削減便益：47億円 滞船費用削減便益：23億円 陸上輸送費用削減便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 平成30年木材チップ船寄港隻数：34隻/年 総滞船時間：1,359時間/年 トラック輸送台数：4,600台/年</p>	68	<p>【内訳】 建設費：66億円 管理運営費等：1.8億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業により、大水深岸壁不足から発生する滞船が解消され、伏木富山港外で待ちしている船舶が波浪によって被災するリスクが回避される。</li> <li>・本事業により、木材チップのサプライチェーンの確保を含め、木材チップから製造される紙・パルプの安定的な生産工程の構築及び製品の安価な供給体制が構築される。また、石油コークス輸入の拠点性が高まることで、北陸地方を主とした国内・海外への安定的かつ安価な供給体制が構築される。これらにより、北陸地方の紙・パルプ産業及び化学工業の産業競争力が強化される。</li> <li>・追加貨物需要に対応したふ頭再編により、不要な陸上輸送の削減が図られCO2、NOxの排出量が低減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶大型化や取扱貨物の増加に対応出来る岸壁(水深14m)を整備することにより、地域産業の国際競争力の強化等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・ICT施工による生産性向上、建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
名古屋港ふ頭再編整備事業 中部地方整備局	その他	4,288	7,409	<p>【内訳】 大型船舶利用による輸送コスト削減便益：1,977億円 代替港利用回避による輸送コスト削減便益：4,223億円 航路拡幅による輸送効率化便益：70億円 臨港道路整備による輸送コスト削減便益：33億円</p> <p>モータープール集約による輸送効率化便益：52億円 大規模地震時における幹線貨物の輸送コスト削減便益：999億円 震災時の施設被害回避便益：34億円 残存価値：20億円</p> <p>【主な根拠】 令和12年外買コンテナ貨物取扱量：3,169千TEU/年 令和11年完成自動車取扱台数：576千台/年</p>	4,311	<p>【内訳】 建設費：3,339億円 管理運営費等：972億円</p>	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物の陸上輸送距離が短縮されることで、CO2、NOx等の排出ガスの削減が可能となる。</li> <li>・物流の効率化や高度化、地域の基幹産業の国際競争力の強化が図られる。</li> <li>・企業の進出等による生産拡大、新たな雇用創出が期待できる。</li> <li>・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の見直しにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・近海航路のコンテナ貨物量の増大に対応するため、新たにコンテナターミナルを整備する。さらには鍋田ふ頭への進入道路の整備及び西航路の拡幅によって輸送の効率化を図る。 <li>・中部圏で生産される自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行う。</li> <li>・我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。</li> <li>・コンテナや完成自動車輸送の拠点である名古屋港における大型船対応を進め、国際競争力を強化するため、庄内川関連の航路・泊地の整備を適切に行う。</li> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続き、コスト縮減を念頭に置き、適正工法の選定やライフサイクルコスト(LCC)低減となるよう努める。</p> </p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
柴山港柴山地区避難港整備事業 近畿地方整備局	再々評価	348	1,348	<p>【内訳】 安全性の向上便益：1,345億円 その他の便益：3.4億円</p> <p>【主な根拠】 令和13年度以降：避泊可能隻数：2隻/回</p>	804	<p>【内訳】 建設費：804億円 管理運営費等：0.15億円</p>	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・兵庫県北部・鳥取県の沿岸海域を航行する船舶の安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性が向上する。</li> <li>・防波堤の整備により、柴山港内の静穏度が向上し、港内航行船舶の安全性が向上する。また、安全性が向上することによる柴山港の一般船舶の利用促進が図られる。</li> <li>・事故による油流出等の回避により、海域環境の汚染を防止する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難による損失を回避する。 <li>・海難による油流出等海域環境汚染を回避する。</li> <li>・船舶の安定運航が可能となり、輸送の信頼性の向上を図る。</li> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・二重円筒ケーソンの製作・据付工法について、コスト縮減を図ってきたところである。今後とも、当コスト縮減策を継続する。</p> </p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)

和歌山下津港北港 地区エネルギー港 湾整備事業  近畿地方整備局	その他	303	1,169	【内訳】 輸送コスト削減便益： 1,169億円  【主な根拠】 令和30年度予測取扱貨 物量：LNG300万トン/年	533  【内訳】 建設費：533億円 管理運営費等： 0.62億円	2.2	・防波堤の整備により、LNG船の安全な入出港 が可能となり、電力の安定的な供給が可能と なる。 ・陸上輸送距離(LNG、スラグ、砂利・砂)の短 縮に伴い、自動車排出ガスの減少が図られ る。(CO2：2,823t-C/年 NOx：43.4t/年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済情勢の急激な変化により再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共岸壁では、製鉄所において生成されるスラグ等の和歌山県北部の貨物 需要が継続的に見込まれる。</li> <li>・和歌山火力発電所の立地に伴い、令和14年度以降にLNGの取扱いが見込ま れる。</li> <li>・以上より、公共岸壁（水深10m）のみならず火力発電所専用棧橋の静穏度 確保のためにも防波堤等を整備する必要がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和13年度整備完了予定</li> <li>・和歌山火力発電所の建設着手時期の決定にあわせて、必要に応じて事業計 画を見直したうえで、防波堤整備の進捗を図る。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般的な断面に対して代替案を検討した結果、水深や地盤条件による防波 堤の幅（奥行き）を小さく出来る構造形式等の採用により、海底地盤の改良 費用等が削減可能となった。防波堤の残事業区間についても同様の方針で整 備する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
水島港玉島地区国 際物流ターミナ ル・臨港道路整備 事業  中国地方整備局	再々評価	580	1,484	【内訳】 輸送コストの削減便 益：193億円 自動車交通円滑化効果 便益：1,227億円 大規模地震発生時の物 資輸送コスト削減便益： 62億円 その他の便益：2.0億 円  【主な根拠】 令和11年以降予測取扱 貨物量：船舶大型化コン テナ貨物： （東南アジア航 路）=20,884TEU/年 （中国航 路）=19,321TEU/年 国際フィーダー貨物の 陸上輸送から海上輸送へ の転換： 3,310TEU/年 国際フィーダー貨物の ダイレクト輸送への転 換： （台湾航路）=517TEU/ 年 （東南アジア航 路）=2,873TEU/年 臨港道路計画交通量： 32,200台/日	840  【内訳】 建設費：814億円 管理運営費等：26 億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水島港周辺の物流機能の効率化が図られ、 立地産業の競争力の向上を通じ、企業の新た な投資や新規立地が進み、雇用の確保、税収 の増加に寄与する。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、瀬戸内地域を 含めた太平洋側が大規模地震により被災した 際のリダンダンシー確保に寄与することが期 待される。</li> <li>・橋梁に自転車歩行者道を整備することによ り、自転車や歩行者の交通に対する安全性の 向上が図られるとともに、移動距離の短縮に よる利便性の向上が期待される。</li> <li>・臨港道路の整備により既存橋梁部の交通量 が分散され、騒音や振動の軽減が期待され る。</li> <li>・移動距離の短縮や交通渋滞の緩和などで CO2、NOx及びSPM（浮遊粒子状物質）等の排 出ガスの低減が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評 価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に対応した大型岸壁の整備や、臨港道路ネットワークの強化 により、水島港の港湾物流の機能を高め、物流コストや輸送時間の縮減を図 る。</li> <li>・水島港付近を通行する自動車や歩行者の安全性と利便性の向上を図る。</li> <li>・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資輸送や避難の ためのルートを確保する。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和10年度整備完了予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めなが ら事業を推進する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)

尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	207	473	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減（住宅用建材）：235億円 海上輸送コスト削減（梱包材）：198億円 海上輸送コスト削減（その他貨物）：39億円 その他の便益：1.1億円</p> <p>【主な根拠】 住宅用建材 約20万トン/年 梱包材 約20万トン/年 PKS 約10万トン/年</p>	428	<p>【内訳】 建設費：424億円 管理運営費等：4.3億円</p>	1.1	<p>・背後に立地する企業の主要材料である原木貨物の物流効率化が図られ、地域産業の安定・発展が期待される。 ・本事業の浚渫土砂を有効利用し、新たに干潟を創出することにより、水質・底質の改善に貢献するとともにアサリ等の漁業資源の増加が期待される。 ・貨物の海上輸送の効率化により、排出ガス(CO2、NOx)の低減が図られる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の大型化等により物流コストが削減されることで利用企業の競争力が向上し、地域経済に貢献する。 ・周辺海域の環境改善に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
福山港ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	その他	189	393	<p>【内訳】 滞船の解消（コンテナ貨物）：15億円 輸送コスト削減（コンテナ貨物）：56億円 船舶大型化（鋼材、造船資材）：221億円 輸送コスト削減（バイオマス発電燃料）：99億円 残存価値：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 コンテナ船隻数：27隻/年 コンテナ貨物量：1.7万TEU/年 鋼材、造船資材貨物量：118万トン/年 バイオマス発電燃料貨物量：19万トン/年</p>	160	<p>【内訳】 建設費：169億円 管理運営費等：-9.1億円</p>	2.4	<p>・地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内ものづくり産業の安定的な生産活動を支え、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・本事業により、国際フィーダー航路の充実が図られるだけでなく、阪神港への集貨が促進され、阪神港の基幹航路の維持・拡大に貢献する。 ・国際フィーダー航路の充実により、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトの促進が期待されるとともに、貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、大型船舶が入港可能となり、輸送コストが削減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
室津港室津地区避難港整備事業 四国地方整備局	再々評価	540	2,533	<p>【内訳】 海難減少に伴う損失回避便益：2,505億円 浸水被害減少による損失回避便益：12億円 残存価値：16億円</p> <p>【主な根拠】 避泊可能隻数：7隻 浸水床面積減少：4.6万㎡</p>	1,350	<p>【内訳】 建設費：1,350億円 管理運営費：0.02億円</p>	1.9	<p>・防波堤整備により、避泊水域が確保されることで、荒天時に室戸岬沖を航行する小型船舶の輸送の信頼性が向上する。 ・港内静穏度の向上に伴い、港奥部に避難する漁船等の安全性向上が図られるとともに、台風時の高波からも背後地域を防護することができる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・荒天時に室津港周辺海域を航行する船舶の避難に必要な水域が不足していることから防波堤を整備することにより、避泊水域の確保を図る。また、背後地域の津波被害の軽減を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和15年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の防波堤設計において、消波ブロックの個数低減等が可能な構造形式を検討しコスト削減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)

<p>苅田港国際物流ターミナル整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	その他	1,072	2,281	<p>【内訳】 輸送コストの削減効果： 2,245億円 残存価値：36億円</p> <p>【主な根拠】 令和15年予測取扱貨物量： ・石炭：16万トン/年 ・石炭：66万トン/年 ・銅スラグ：15万トン/年 ・石膏：10万トン/年 ・バイオマス燃料：99万トン/年 ・金属くず：28万トン/年 ・オイルコークス：21万トン/年</p>	1,961	<p>【内訳】 建設費：1,913億円 管理運営費等：49億円</p>	1.2	<p>・効率的な輸送により、周辺企業の国際競争力の強化が期待される</p> <p>・既存産業の活力の維持・向上及び新規産業の立地を促進させ、地域経済の活性化及び雇用創出が図られる。</p> <p>・カーボンニュートラルの実現など環境への負荷軽減に資する。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、地域経済の発展と背後企業の国際競争力の強化、雇用の促進、環境への負荷軽減に寄与する。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・令和14年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・経済的となる岸壁構造を選定しコスト削減を図る。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>長崎港松ヶ枝地区旅客ターミナル整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	その他	172	239	<p>【内訳】 国際観光収益の増加便益：238億円 残存価値：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 令和11年クルーズ船予測寄港隻数：360隻 〔うち、海外他港シフト解消隻数：23隻〕</p>	156	<p>【内訳】 建設費：142億円 管理運営費：14億円</p>	1.5	<p>・「海の国際玄関口」の形成による新たな賑わい空間の創出や、観光地としての魅力向上による観光客増加により、市内観光施設や市内商店街に賑わいが創出され、地域が活性化。</p> <p>・地域の基幹産業である造船業を活かした新たなサプライチェーンの構築や雇用創出による経済効果の波及。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・長崎港における大型クルーズ船の入港に対応した施設を整備することで、国際観光収益の増加を実現するとともに、賑わいの創出による地域の活性化、地域基幹産業の発展に寄与する。</p> <p>【事業の新得の見込み】 ・令和10年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業</p> <p>九州地方整備局</p>	再々評価	325	495	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：477億円 国際観光収益の増加便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量：(穀物飼料原料)89万トン/年 平成26～28年クルーズ船寄港隻数：22隻</p>	331	<p>【内訳】 建設費：330億円 管理運営費等：0.76億円</p>	1.5	<p>・船舶の大型化に対応することで、一括大量輸送による輸送コスト削減が実現され、畜産業の国際競争力強化に寄与する。</p> <p>・飼料穀物の安定的かつ安価な輸入体制が構築されることで、安定した配合飼料の供給が行われ、延いては畜産業の経営維持や新たな展開など、地域経済の活性化に寄与する。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業を実施することにより、船舶の大型化に対応した施設を整備することで、輸送コストの削減や国際競争力の強化を実現するとともに、地域経済の活性化に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・地盤改良でのICT施工による生産性向上を図り、コスト削減に努めている。</p> <p>・今後も新技術、新工法を活用してコスト削減への取り組みに努める。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>熊本港夢咲島地区国内物流ターミナル整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	その他	354	987	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：844億円 荷役効率化便益：4.1億円 埋没土砂削減便益：122億円 震災時の輸送コスト削減便益：13億円 残存価値：3.5億円</p> <p>【主な根拠】 令和18年予測取扱貨物量：(コンテナ)5万TEU/年 埋没土砂の浚渫土量：5万m<sup>3</sup>/年</p>	790	<p>【内訳】 建設費：728億円 管理運営費等：62億円</p>	1.2	<p>・熊本港コンテナターミナルの機能充実により外貨コンテナ取扱貨物量が増加するなど、背後立地企業の輸送拠点として熊本経済の安定的な発展に寄与する。</p> <p>・耐震強化岸壁の整備により、震災直後の緊急支援助物資の搬入等を熊本港から直接行えるようになり、迅速な支援活動が期待できる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、海上輸送の効率化により、輸送コストの削減、荷役の効率化等を実現するとともに、地域産業の安定・発展、地域の安全・安心の確保及び震災時の災害対応等に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・経済的な断面の選択、地盤改良でのICT施工による生産性向上等を図り、コスト削減に努めていく。</p> <p>・今後も新技術、新工法を活用してコスト削減への取り組みに努める。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>

<p>細島港外港地区防波堤整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	再々評価	628	1,338	<p>【内訳】 輸送コスト削減：221億円 船体損傷の損失回避：496億円 海難減少に伴う損失回避：574億円 浸水被害の低減：40億円 残存価値：6.8億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年予測取扱貨物量コンテナ：約1.5万TEU/年 船体損傷の回避：約5.8隻/年 避泊隻数：約7.7隻/年 浸水面積：約260ha</p>	1,162	<p>【内訳】 建設費：1.161億円 管理運営費：1.1億円</p>	1.2	<p>・安定的な輸送が確保されることで、海外からの原材料の調達、国内各地への生産品の供給等が円滑化し、国内企業の生産基盤が下支えされ、国際競争力の向上に寄与する。 ・細島港での船舶入出港の安全性向上、荷役作業の稼働率向上が図られることで安定的な海上輸送が可能となり、地域経済の持続的活性化に寄与する。 ・細島港の港内静穏度が確保され、細島港入出港時等における船舶の航行安全性の向上に寄与する。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・防波堤を整備することにより、港内静穏度が確保され、輸送コスト削減、船体損傷の損失回避、荒天時の海難減少に伴う損失回避等を実現するとともに、国際競争力の向上、地域経済の活性化及び航行安全性の向上に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・80t型ブロックよりも安価な50t型ブロックを中詰め材として使用することによりコスト削減を図っている。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>宮崎港東地区防波堤整備事業</p> <p>九州地方整備局</p>	再々評価	557	2,595	<p>【内訳】 輸送コスト削減：2,425億円 移動コスト削減：165億円 残存価値：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 令和15年予測取扱貨物量： 一般貨物：74万トン/年 RORO貨物：16万トン/年 フェリー貨物：474万トン/年 フェリー旅客：8.6万人/年</p>	2,143	<p>【内訳】 建設費：2,142億円 管理運営費：0.89億円</p>	1.2	<p>・船舶の航行安全性が向上し、他港へのダイバートや抜港が回避されることで、輸送の信頼性の向上が図られる。 ・船舶を利用したロットの大きい農水産品輸送を安定して行うことができるようになり、宮崎県の農林水産業の持続的発展に寄与する。 ・津波による浸水被害軽減や津波到達時間の遅延などの減災効果が期待できる。また、港内の静穏度が向上し、船舶の避難泊地が確保でき、荒天時の小型船舶の避難が可能となる。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、港内静穏度の確保及び船舶の航行安全性向上により、輸送の信頼性の向上とそれにとまなう輸送・移動コストの削減を実現するとともに、農林水産業の持続的発展や津波被害軽減・海難の減少が図られるため、本事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和14年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・ケーソンの中詰材にフェロニッケルスラグを使用することで、ケーソンの堤体幅を縮小し、コスト削減を図っている。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業</p> <p>沖縄総合事務局</p>	その他	188	1,810	<p>【内訳】 国際観光収益の増加便益：1,695億円 営業収益の増加便益：55億円 貨客混在解消費用の削減便益：3.8億円 耐震強化岸壁整備による便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 国際観光収益の増加便益対象となる 旅客船寄港回数：242回/年</p>	316	<p>【内訳】 建設費：315億円 管理運営費：0.53億円</p>	5.7	<p>・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ようになり、中長期に渡って魅力ある港湾空間の形成が期待される。 ・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。 ・クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。</p>	<p>・事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p>	継続	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>

<p>平良港本港地区防波堤整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>再々評価</p>	<p>747</p>	<p>2,747</p>	<p>2,208</p>	<p>【内訳】 建設費：2,208億円 管理運営費：0.05億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・定期船の海難事故による欠航が回避されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域住民の生活の安全・安心効果が発現する。 ・既存の係留施設の静穏度が確保され、荷役の安全性が向上し、所期の需要を取扱うことが可能となる。 ・港内の安全な船舶航行が確保され、港内における事故防止効果が期待できる。また、航路上の行き会い回避等による沖待ちが解消され、定期船のより高い定時性が確保される。 ・沖縄本島から石垣島へ生活物資を輸送する定期船は、平良港で避船することが可能となり、輸送時間の遅延削減による生活物資の早期供給が期待できる。 ・巡視船が平良港で避船することが可能となり、緊急時の初動体制の円滑化、さらには先島諸島周辺を航行する船舶の安全な航行が確保される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・避難泊地・防波堤の整備に伴い、平良港において、荒天時に安全な避泊を行うことが可能となり、海難事故による損失を回避できる。また、航路の整備により、大型貨物船等の船舶操船の安全性向上を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
<p>石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>その他</p>	<p>367</p>	<p>2,677</p>	<p>472</p>	<p>【内訳】 建設費：471億円 管理運営費：0.52億円</p>	<p>5.7</p>	<p>・クルーズ船の寄港隻数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 ・石垣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。 ・クルーズ船の寄港隻数が増加することで、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。 ・貨物船ターミナルにおいて発生していた旅客と貨物の輻輳が緩和され、荷役作業の効率化と旅客の安全性が向上する。 ・新たに土地が造成されることにより、リゾート開発の促進や賑わい交流空間が創出され、沖縄の観光地としての競争力向上が図られる。また、これにより新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・石垣港における国際観光の発展を支援するため、また、荷役作業の効率性及び旅客の安全性を確保するため、新港ふ頭に大型クルーズ船に対応した岸壁及び泊地等の整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・コスト削減については撤去された消波ブロック等を流用材として防波堤整備へ有効活用し、ブロック製作費を削減した。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、今後の事業実施に際しても適切に対応していきたい。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>

【都市・幹線鉄道整備事業】  
 (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						
本州四国連絡橋 (本四備讃線) 耐 震補強事業  独立行政法人日本 高速道路保有・債 務返済機構(四国 旅客鉄道株式会 社)	再々評価	117	—	—	—	—	本四備讃線はコロナ 禍前の水準で1日当 たり約2.2万人の旅 客、2,300トンの貨 物利用がある中、当 該事業の実施によ り、同線の南海トラ フ地震等による被害 の軽減と運行の早期 復旧を図ることが出 来る。	・再評価を実施後一定期間(5年 間)が経過している事業であるた め、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・本州と四国を結ぶ唯一かつ広域 的な鉄道ネットワークを構成する 路線として重要な役割を担っており 事業の必要性は高い。  【事業の進捗の見込み】 ・土木設備(橋梁)は完了。電気 設備に係る耐震性の照査を実施 中。照査結果を踏まえて進捗見込 みを精査。  【コスト縮減等】 ・橋脚補強の工法変更等の取り組 みを実施。コスト縮減の努力を継 続して実施。	継続	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口 芳郎)	

【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							
国営越後丘陵公園 北陸地方整備局	再々評価	550	4,787	1,745	2.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・現時点で事業に深刻な影響を与える社会情勢等の変化はない。</li> <li>・ひとつの都府県を越えるような広域の見地から設置された公園であり、多様なレクリエーション需要への対応、恵まれた自然資源の保全と活用など5つの基本方針に基づき、目標に照らして整備を行っている。</li> <li>・利用者が快適に楽しむことのできる施設や参加・体験型イベントプログラムを提供し、広域レクリエーション施設として令和2年度には累計入園者900万人を達成している。</li> <li>・今後の事業で、里山環境の保全・活用、多様なレクリエーション空間の提供、自然を活かした教育プログラムの実施、地域社会との連携、広域防災への寄与など、事業実施による効果は十分見込まれる。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、里山フィールドミュージアム等の整備を進める。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・かわべの里では、新たな客層の利用増加につながるMTBコース等の整備にとどめ、コストを縮減した。</li> <li>・森のめぐみの里では、地域代表等と話し合う中で、地域住民が気軽に利用出来る条件整備を行い、原風景を活かしながらニーズに応じた最低限の公園整備にとどめることで維持管理コストも縮減可能とした。</li> </ul>	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 伊藤 康行)		
国営木曾三川公園 事業 中部地方整備局	再々評価	822	11,335	2,414	4.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の評価について、満足（満足・まあまあ満足の合計）とした割合が9割を超えている。</li> <li>・木曾三川の自然環境や歴史文化を継承するため、貴重な河岸砂丘の保全や堀田の復元、木曾三川が合流する地形等を眺望できる展望タワーなどを供用している。これらを学び体験することができる多様な学習プログラムを提供し、多くの方に利用されている。</li> <li>・多様なスポーツやレクリエーションを楽しめる場を提供し、多くの方に利用されている。</li> <li>・市民協働による公園運営を行い、ガイドや花の育成など、様々な方の活動の場となっている。</li> <li>・沿川自治体との共催による多様なイベントの開催により、地域の活性化に寄与している。</li> <li>・遊歩道・サイクリングロードの整備を沿川自治体と連携して進め、地域間連携の促進に寄与している。</li> <li>・河川環境楽園が国土交通省のTEC-FORCEの広域進出拠点となっているほか、6拠点が広域避難地や一次避難地に指定され、公園を活用した防災関係のイベントや防災訓練などを通じて、災害時の周辺地域の被害軽減や広域的な防災への対応に寄与している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・一つの都府県を越える広域の見地から設置された公園であり、自然環境の保全・再生、広域レクリエーション需要への対応等の基本方針に基づき整備を行っており、政策目標に照らして妥当性を有している。</li> <li>・供用開始から累計約2億1千万人以上（令和3年度末）の方々に利用され、令和3年度は約770万人の方が利用しており、地域活性化等に寄与している。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・国営木曾三川公園整備・管理運営プログラムに基づき、持続可能で質の高い公園運営を行うため、水辺の自然環境と地域の歴史文化の保全・活用の取り組みを継続しつつ、既存のストックをより一層有効活用することで、地域活性化に資する観光資源としての役割の強化を図る。</li> <li>・今後の事業進捗に向け地元の協力体制のもと、地域と連携を図りながら円滑に事業を推進できる見込み。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・「アドバイザー会議」にて、各拠点の施設整備や利活用方を報告し、コスト縮減も含めた意見を頂きながら事業を進めている。</li> <li>・既存施設の長寿命化や、維持コストの低減に配慮した施設更新を進めるとともに、民間活力の活用、民間との連携により、財政負担の軽減とサービスの向上を図る。</li> </ul>	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 伊藤 康行)	



淀川河川公園 近畿地方整備局	再々評価	418	20,310	<p>【内訳】 直接利用価値：15,192億円 間接利用価値：5,118億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏：淀川河川公園を10ブロックに分割し、利用実態に基づき、各ブロックから15km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：695万人</p>	2,104	<p>【内訳】 建設費：891億円 維持管理費：1,213億円</p>	9.7	<p>・公園整備にあたっては、計画段階から市民参加による検討の場を設置し、多様な主体の参加と連携を図っている。</p> <p>・地域行催事の会場として多様な主体・世代の活動・交流の場を地域に提供し、淀川アーバンフロントでは、ワンランク上の都市型アウトドアを創出している。</p> <p>・背割堤地区「さくらであい館」を拠点に周辺自治体と連携し、地域間交流・地域振興を推進しており、三川合流域における周遊促進のため、調査検討を行いながら様々なプログラムを展開している。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一の都府県を越える広域的な見地から設置された国営公園であり、淀川の広大な河川敷と豊かな自然環境を活用し、近畿地方の広域レクリエーション需要の増大に対処する近畿圏都市部の貴重なオープンスペースとして、多様な活動の場を日常的に提供している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・淀川河川公園基本計画の方針実現に向け、上・中・下流域それぞれの特性を活かした整備計画を各地域協議会で検討し、未開園地区の早期開園等に向けた整備を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・広場整備に新工法を採用することによる整備費の低減、公園の利用状況や環境を考慮しながら除草回数を見直すことによる維持費の削減を図る。</p>	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 伊藤 康行)
海の中道海浜公園 九州地方整備局	再々評価	935	13,601	<p>【内訳】 直接利用価値：10,897億円 間接利用価値：2,704億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき100km圏を誘致圏として設定 誘致人口：615万人</p>	6,377	<p>【内訳】 建設費：5,015億円 維持管理費：1,362億円</p>	2.1	<p>・公園の魅力向上、利便性向上に資する各種取組を推進し、利用者アンケートにおいて、3年連続で利用者満足度95%以上の回答を得ている。</p> <p>・北部九州の主要な観光施設として、来園者数を確保している。</p> <p>・クロマツ林を保全・育成し、海の中道固有の白砂青松の景観を保全している。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・年間利用者数はコロナ禍以前では約240万人～260万人、コロナ禍においても130万人以上を確保し、北部九州における主要な観光施設となっている。</p> <p>・パーク・ツーリズム、ユニバーサルデザイン・防災機能強化、PFI事業・Park-PFI事業による施設リニューアル、各種イベント開催等の取組により公園全体の機能・魅力・利便性向上を図っている。</p> <p>・事業進捗率約85%、開園面積で350ha（約65%）（令和4年3月末時点）。令和2年度に「森の池」を供用開始、令和3年度にPark-PFI事業により「光と風の広場」をリニューアルオープン。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和2年度策定の「うみなかビジョン2030」に基づき、令和12年の完了を目指し今後もA地区、B地区、D地区の未開園区域の整備を推進していく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・植物廃材の再利用、AI芝刈りの導入やLED照明への交換等環境負荷削減・コスト縮減対策を実施しており、今後も継続する。</p>	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 伊藤 康行)

<p>国営沖縄記念公園 沖縄総合事務局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,651</p>	<p>39,228</p>	<p>【内訳】 直接利用価値：38,248億円 間接利用価値：979億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏：利用実態調査に基づき、日本全域を設定 誘致圏人口：12,665万人</p>	<p>5,619</p>	<p>【内訳】 建設費：3,566億円 維持管理費：2,053億円</p>	<p>7.0</p>	<p>・国営沖縄記念公園は、両地区合わせた年間の来園者数が131万人（R3年度）であり、沖縄来沖者数327万人の40%に達する等、沖縄観光の中核施設となっている。</p> <p>・国営沖縄記念公園では、園内施設や沖縄の気候・風土を生かして季節毎に多様なイベントを開催しており、年間を通じて沖縄観光振興や地域活性化に貢献している。</p> <p>・首里城地区については、首里城の遺構が、平成12年に「琉球王国のグスク及び関連遺産群」として世界遺産に登録される等、沖縄の歴史・文化の保全・継承に貢献している。また、復元建物等の維持・修繕のための調査研究・人材育成により伝統技法の復活・継承に寄与している。</p> <p>・海洋博地区については、おきなわ郷土村、おもしろ植物園、海洋文化館等の整備や沖縄の歴史・文化を楽しく学べる行幸事を通じ、沖縄の歴史・文化の保全・継承に貢献している。</p> <p>・海洋博地区の海岸沿いには、自然の砂浜や海崖、斜面樹林が残されており、また、地先の海はサンゴ礁に囲まれている。このように多様な自然環境が残されていることにより、海洋博地区は、沖縄の自然を代表する数多くの貴重な動植物が生息する重要な空間となっている。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>・国営沖縄記念公園は、両地区合わせた年間の来園者数が131万人（R3年度）（来沖者数の40%）に達する等、沖縄観光の中核施設となっており、沖縄の観光振興に大きく貢献している。</p> <p>・また、多くの沖縄県民にも利用されており、沖縄県民への余暇活動の場の提供にも大きく貢献しているほか、四季を通じた様々なイベント等の開催による地域活性化等や沖縄の歴史・文化の保全・継承、沖縄の貴重な自然環境の保全にも大きく貢献している。</p> <p>・首里城地区は、令和元年10月31日に焼失した正殿をはじめとする9施設の復元及び防災・防火対策の強化を進める必要がある。</p> <p>このため、国営沖縄記念公園としては、首里城焼失施設の復元および、海洋博地区の既存施設の更なる魅力アップ等のための改修等に積極的に取り組んでいく必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・令和4年度末時点における事業の進捗率は、事業費ベースで77.7%、面積ベースで92.6%となっている。</p> <p>・今後とも引き続き、首里城焼失施設の復元および既存施設の更なる魅力アップ等のための改修等について計画的に推進する。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・既存施設の改修・再整備に合わせて民間活力の導入を検討するなど、魅力向上とコスト縮減を両立させる取り組みを推進する。</p> <p>・魅力の低下した既存施設・設備の廃止や集約化を行い、維持管理コスト縮減を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 公園緑地・景観課 (課長 伊藤 康行)</p>
-----------------------------	-------------	--------------	---------------	--	--------------	---	------------	--	---	-----------	--



<p>設楽ダム建設事業 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>3,200</p>	<p>4,340</p> <p>【内訳】 被害防止便益：2,157億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：2,166億円 残存価値：17億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：312戸 年平均浸水軽減面積：110ha</p> <p>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楽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</p>	<p>2,752</p>	<p>【内訳】 建設費：2,671億円 維持管理費：81億円</p>	<p>1.6</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、想定死者数は約18人、最大孤立者数は約8,600人、機能低下する社会福祉施設は15施設、途絶する主要道路は国道1号等14路線と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約2人、最大孤立者数は約1,100人、社会福祉施設の機能低下は解消され、途絶する主要道路は国道1号等の途絶が解消され6路線へと低減される。</p>	<p>・事業の内容（総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新東名高速道路等の交通網整備により、今後益々の発展が期待される地域となっている。 ・流域の人口（3市1町）は、約58万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。 ・豊川の水は、古くから松原用水（永禄10年(1567年)）・牟呂用水（明治27年(1894年)）など水源として利用されてきた。 戦後、国の復興施策により大規模な農業地帯が開墾されるなど、農業用水、水道や工業用水へとさらに広範囲で利用されるようになった。 ・なお、広域的な水需要に対応するためには豊川の水だけでは賄いきれず、天竜川水系から導水を行っている。 ・豊川の水と温暖な気候の恵みを受け、露地野菜や果物、園芸作物などの農業が盛ん。 ・三河港周辺の臨海工業地帯では自動車産業を中心とした工業生産活動が行われている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・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。 ・令和4年3月末までに、事業費約1,332億円を執行。進捗率は約42%（事業費ベース） ・令和4年度に転流工及びダム本体工事着手に必要な上下流締切を完成させた後、速やかに本体工事に着手し令和16年度の事業完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・学識経験者等の委員で構成する、「設楽ダム事業費等監理委員会」を平成20年8月に設置し、各年度の予算と事業内容、コスト縮減策等について意見を頂いている。これまでのコスト縮減に加えて、引き続き、設計段階や施工段階において工法の工夫や新技術の積極的な採用など、コスト縮減に努める。 ・設楽ダム建設事業の検証に係る検討において、洪水調節、新規利水、流水の正常な機能の維持について、目的別の総合評価を行った結果、最も優位な案は「設楽ダム案」となり、総合的な評価の結果として、最も優位な案は「設楽ダム案」としている。また、現時点において、ダム検証において実施した「設楽ダム案」と代替案の比較について確認を実施したところ、「設楽ダム案」が優位であることを確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
-----------------------------	------------	--------------	---	--------------	--	------------	--	---	-----------	---

<p>九頭竜川上流ダム再生事業 近畿地方整備局</p>	<p>準備計画段階</p>	<p>310</p>	<p>707</p> <p>【内訳】 被害防止便益：700億円 残存価値：7億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数： 133戸 年平均浸水軽減面積： 83ha</p>	<p>234</p>	<p>【内訳】 建設費：221億円 維持管理費：13億円</p>	<p>3.0</p> <p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、下記の被害が想定されるが事業実施により解消される。</p> <p>①浸水区域内人口64,345人（災害時要援護者数20,344人）。仮に避難率を0%とした場合、最大孤立者数26,260人。避難率40%の場合15,756人、避難率80%の場合5,252人。</p> <p>②電力の停止による影響者数は12,068人。ガスの停止による影響者数は2,156人。上水道の停止による影響者数は322人。</p> <p>③避難行動要支援者施設などが浸水（学校19箇所、病院15箇所、幼稚園18箇所、老人福祉施設19箇所）。</p> <p>④主要な交通網であるJR北陸本線、えちぜん鉄道三国あわら線、国道416号で交通途絶が発生。</p>	<p>・準備・計画段階で一定期間（3年間）が経過している事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定はん濫区域内には福井県の県庁所在地であり流域内人口の約4割が集中する福井市があり、人口は微減だが世帯数は増加傾向である。</li> <li>・流域には、北陸自動車道、JR北陸本線、国道8号、157号、158号等の基幹交通施設に加え、中部縦貫自動車道や北陸新幹線が整備中で、京阪神地方や中部地方と北陸地方を結ぶ交通の要衝である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九頭竜川上流ダム再生事業は、令和2年度より実施計画調査に着手し、現在、各種調査検討を実施中。</li> <li>・対象ダムの決定及び建設着手に向けて、引き続き、事業進捗を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規事業採択時評価にて、考えうる治水対策案のうち具体的な目標が達成可能で、九頭竜川の現状において実現可能な案であるかの観点で概略評価を行い、3案の対策案を抽出して比較検討を行った結果、「ダムの有効活用による案」が最も優位との結論になり採用した。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
---------------------------------	---------------	------------	---	------------	--	--	---	-----------	--

<p>旭川中上流ダム再生事業 中国地方整備局</p>	<p>準備計画 段階</p>	<p>450</p>	<p>1,112</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,102億円 残存価値：10億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減世帯数：500世帯 年平均浸水軽減面積：42ha</p>	<p>312</p>	<p>【内訳】 建設費：309億円 維持管理費：3.0億円</p>	<p>3.6</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水において事業実施前後で、想定死者数(避難率40%)約30人減、電力停止による影響人口約25,900人減などと想定している。</p>	<p>・準備・計画段階で一定期間(3年間)が経過している事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川流域は、岡山県の3市4町1村(岡山市、真庭市、赤磐市、吉備中央町、久米南町、美咲町、鏡野町、新庄村)からなる。</li> <li>岡山市の人口は、岡山県内の市町村人口で最も多く、岡山市の総人口及び総世帯数はほぼ横ばいである。</li> <li>旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川中上流ダム再生事業は、令和3年度迄に地質調査等を実施。事業費ベースで約4%【約20億円/約450億円(税込)】(令和4年度末)の事業進捗となっており、今後引き続き実施計画調査を進め、建設事業に移行し、令和19年度に完了する見込みである。</li> <li>地域から早期に完成を望む声が大きく、地元自治体等からの協力体制も確立されている。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計段階において、新技術・新工法の積極的な活用や施設の長寿命化等のライフサイクルコストを意識し、コスト縮減に努める。</li> <li>「旭川水系河川整備計画【大臣管理区間】(変更)令和元年6月」で位置付けられた、既設ダムの「洪水調節機能の向上等を図る対策」と同等の効果を発揮し、洪水を安全に流下させることのできる対策案として、令和元年度に実施した計画段階評価において、現計画案(旭川ダム等有効活用)と現計画案以外の複数案を比較し、コスト、実現性、地域社会への影響など複数の評価軸毎に評価し、最も有利な案は現計画案(旭川ダム等有効活用)と評価しており、現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
--------------------------------	--------------------	------------	--------------	---	------------	---	------------	--	--	-----------	---

<p>山鳥坂ダム 建設事業 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,320</p>	<p>1,840</p>	<p>1,544</p>	<p>【内訳】 建設費：1,490億円 維持管理費：54億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、災害時要援護者数は約6,200人、最大孤立者数（避難率40%）は約9,300人、ガス停止による影響人口は約11,300人と想定されるが、事業実施により、災害時要援護者数は約3,200人、最大孤立者数（避難率40%）は約4,700人、ガス停止による影響人口は約2,800人に減少する。</p>	<p>・事業の内容（総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内の人口は減少傾向、世帯数は横ばい傾向である。事業所数・従業者数は近年やや増加傾向であり、製造品出荷額は、1,500億円以上の高い水準を維持しており、氾濫区域内には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度末までの事業費約526億円、進捗率約40%（事業費ベース）。</li> <li>・引き続き付替県道工事、工事用道路工事及び用地補償等を実施。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダム貯水池上昇で洪水時にのみ一時的に水没、かつ洪水時に利用が想定されない施設で、水没による損傷等に対し、堰堤維持費等での実損額の補填又は災害復旧事業で対応することが可能となった。これにより、付替市道の整備延長を0.8km縮減し約9.5億円のコスト縮減を図った。また、付替道路（工事用進入路を含む）に関して、設計の見直し・構造の工夫、施工方法の工夫、新技術の活用等により約10.5億円のコスト縮減を図った。</li> <li>・工事工程の進捗状況やコスト縮減対策の実施状況に関して、監理の充実を図るため、学識経験者等からご意見を聴く場として、「ダム事業費等監理委員会」を設置し、平成20年度から令和4年7月までに計15回開催している。引き続き、「ダム事業費等監理委員会」を開催し、学識経験者等からコスト縮減に関するご意見をいただき、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。</li> <li>・治水・利水の各目的に対して、山鳥坂ダムを建設する案について、それ以外の代替案と比較したところ、最も安価であり、山鳥坂ダムを建設する案が有利との結論は変わらないことを確認している。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
-----------------------------------	------------	--------------	--------------	--------------	--	------------	--	---	-----------	---

<p>小見野々ダム 再生事業 四国地方整備局</p>	<p>準備計画 段階</p>	<p>500</p>	<p>826</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：818億円 残存価値：8億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数： 343戸 年平均浸水軽減面積： 119ha</p>	<p>342</p>	<p>【内訳】 建設費：308億円 維持管理費：34億円</p>	<p>2.4</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、災害時要援護者数は約16,800人、最大孤立者数（避難率40%）が約20,800人、電力停止による影響人口は約22,600人と想定されるが、事業実施により災害時要援護者数は約16,700人、最大孤立者数（避難率40%）は約20,100人、電力停止による影響人口は約20,700人に軽減される。</p>	<p>・準備・計画段階で一定期間（3年間）が経過している事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR牟岐線、国道等の基幹交通施設がある交通の要衝となっている。</li> <li>・氾濫区域には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地しており、製造品出荷額（阿南市・小松島市・那賀町）は5,000億円以上を維持している。</li> <li>・阿南市の主要企業では、従業者数は約8,000人以上を維持している。</li> <li>・那賀川水系においては、平成26年8月洪水で基準地点古庄において戦後最大流量を記録し、約764戸の浸水被害が発生。近年においても、治水対策の必要性は変わらない。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和元年度に小見野々ダム再生事業(実施計画調査)の新規事業採択時評価を実施。令和2年度から実施計画調査に着手。</li> <li>・令和3年度末までの事業費約15.6億円、進捗率約3%（事業費ベース）。</li> <li>・引き続き、治水計画検討、ダム再生方法の検討、堆砂対策の検討及び地質調査・解析等を実施する。</li> <li>・令和4年度に開始した気候変動を踏まえた治水計画の検討については、検討状況を踏まえ、必要に応じ結果を事業に反映する。</li> <li>・事業の推進に対する地元からの強い要望もあることから、今後も引き続き、計画的に事業の進捗を図る。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実施計画調査では、放流能力増強及び洪水調節容量確保に向けた概略設計や堆砂除去方法等において、新技術や新工法の採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・「那賀川水系河川整備計画【変更】（令和元年7月）で位置付けられた「小見野々ダム再生事業」による洪水調節効果と同等の効果を発揮し、洪水を安全に流下させることのできる対策案として、4案を比較し、事業の実現性、持続性、柔軟性、地域社会への影響及び環境への影響を総合的に評価して、河道整備とあわせて既設ダムの有効活用（放流能力増強、容量増大）により、河道整備流量を安全に流下させる案を採用している。現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
------------------------------------	--------------------	------------	------------	---	------------	--	------------	---	--	-----------	---



<p>城原川ダム建設事業 九州地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>485</p>	<p>1,251</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,239億円 残存価値：12億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数： 351戸 年平均浸水軽減面積： 117ha</p>	<p>562</p>	<p>【内訳】 建設費：520億円 維持管理費：42億円</p>	<p>2.2</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により最大孤立者数約10,700人、電力の停止による影響人口約6,800人が軽減される。</p> <p>・河川整備基本方針目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により最大孤立者数約15,000人、電力の停止による影響人口約12,500人が軽減される。</p>	<p>・事業採択後長期間（5年）が経過した時点で継続中の事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口の推移は、ほぼ横ばいである。</li> <li>・神崎市は、県都である佐賀市などの商業圏、福岡都市圏や福岡空港に短時間でアクセスできる位置関係にあることから、城原川沿川で宅地化が進展している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・補償基準作成のための用地調査を本格的に実施しており、補償基準協定妥結に向け、事業を着実に進めているところ。</li> <li>・また、ダム本体の設計や施工計画についても検討を実施しているところ。</li> <li>・なお、ダム本体の設計や施工計画については、公共工事関連単価等の変動や消費税率の変更、働き方改革関連法に基づく勤条件の変更等の社会情勢の変化や、ダム軸の決定等の事業進捗に伴う見直し、CIMなどの新技術の活用を踏まえて検討しているところであり、今後、補償基準協定妥結やダム本体設計・施工計画が整った時点で、確度の高い内容をもって事業費及び事業工期の見直しを実施する。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の設計や施工段階において、CIMなどのインフラDXやその他新技術の積極的な活用等による事業の効率化に努めるなどのコスト縮減を図っていく。</li> <li>・平成28年度に実施した城原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（城原川ダム案）と現計画案以外の代替案を複数の評価軸毎に評価し、現計画案（城原川ダム案）が最も有利と評価している。</li> <li>・現時点においても、現計画案（城原川ダム案）と現計画案以外の代替案との優劣には変化はなく、ダム検証時の評価を覆すことはない。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
------------------------------	---------------	------------	--------------	--	------------	--	------------	--	--	-----------	---

立野ダム建設事業 九州地方整備局	その他	1,270	4,227  【内訳】 被害防止便益：4,089億円 残存価値：138億円  【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数： 701戸 年平均浸水軽減面積： 61ha	2,407	【内訳】 建設費：2,349億円 維持管理費：58億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、立野ダム建設により、国道3号等の主要な道路の途絶区間が解消される。</li> <li>河川整備基本方針目標規模の洪水が発生した場合、立野ダム建設により、国道3号等の主要な道路の途絶区間の一部が解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の内容（総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>想定氾濫区域内人口の推移はほぼ横ばい。</li> <li>令和元年9月には桜町市街地再開発事業によるバスターミナルや大型商業施設が完成。熊本駅周辺においても令和3年3月に駅前広場整備事業が完成するとともに、駅ビルも次々オープンするなど開発が進んでいる。</li> <li>ダム建設地である南阿蘇村では、立野ダムを観光資源として活用するため「阿蘇・立野峡谷」ツーリズム推進協議会を設立。立野ダムと阿蘇の観光資源を連動させ、より多くの観光客を南阿蘇村に誘引し、地域振興に資する取り組みを推進。その取り組みの中で、（一社）みなみあそ観光局を中心とした持続可能な「立野ダムインフラツーリズム」の体制を構築。ツアーについては、南阿蘇在住のガイドが立野ダムや工事状況等の説明を実施している。</li> </ul> </li> <li>【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年8月に本体工事に着手、令和2年10月より本体コンクリート打設を開始。令和4年4月末時点で約53%の打設が完了しており、令和5年の出水期前にはダム本体が概成し、令和5年度中に事業が完了する予定である。</li> </ul> </li> <li>【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>立野ダム建設事業では、これまでも新技術を活用するなどのコスト縮減を図り、ダム事業を進めている。今後実施予定（実施中）の工事においても、プレキャスト工法やCIM等のICT技術の積極的活用により、事業の効率化に努めるなど、引き続き更なるコスト縮減を図っていく。</li> <li>平成24年度に実施した立野ダムの検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、現計画案（立野ダム案）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（ダム案）と評価している。</li> <li>今回の立野ダムの総事業費の変更を考慮しても、現計画案（立野ダム案）と代替案とのコスト面での優劣に変化はなく、「現計画案（立野ダム案）」が最も有利であり、ダム検証時の評価を覆すものではない。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
---------------------	-----	-------	---	-------	-----------------------------------	-----	---	--	----	-----------------------------------

川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	4,900 (今後、流水型ダムとして実施する事業にかかる総事業費 = 2,680)	3,677 (今後、流水型ダムとして実施する事業にかかる便益 = 3,480)	【内訳】 被害防止便益：3,430億円 残存価値：247億円  【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：2,222戸 年平均浸水軽減面積：381ha	10,327 (今後、流水型ダムとして実施する事業にかかる費用 = 1,841)	【内訳】 建設費：10,256億円 維持管理費：71億円	0.4 (今後、流水型ダムとして実施する事業にかかるB/C = 1.9)	・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により、最大孤立者数24,771人、想定死者数119人、交通途絶（路線）9路線、電力停止による影響人口22,198人、通信停止による影響人口22,351人、浸水により被災する事業所の従業員者数19,774人が軽減される。  ・河川整備基本方針目標規模の洪水が発生した場合事業実施により、最大孤立者数23,115人、想定死者数185人、交通途絶（路線）3路線、電力停止による影響人口22,466人、通信停止による影響人口22,634人、浸水により被災する事業所の従業員者数18,985人が軽減される。	・事業の内容（施設の概要、総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施。  【投資効果等の事業の必要性】 ・想定区域内人口の推移は、減少傾向にある。 ・熊本県知事は令和2年11月に『「緑の流域治水」の1つとして、住民の「命」を守り、さらには地域の宝である「清流」を守る「新たな流水型のダム」を、国に求める』と表明された。 ・地元自治体は令和3年3月に策定したあらゆる関係者が連携して取り組む「球磨川水系流域治水プロジェクト」に基づき、まちづくりやソフト対策などの取り組みを推進している。 ・地元自治体より構成される「川辺川ダム建設促進協議会」から新たな流水型ダムの早期実現に向けた要望書が提出されている。  【事業の進捗の見込み】 ・流水型ダムの工期については、調査・設計や関係者との調整に5年、ダム本体関連工事9年（基礎掘削、本体打設5年）と想定し、令和17年に事業完了を予定している。  【コスト縮減や代替案立案等の可能性について】 ・今後、環境影響評価や設計の進捗の段階等に応じて、治水機能の確保と環境への影響の最小化の両立を目指しダムの構造等の検討を進める中で、ダム本体やダム関連工事のコスト縮減や工期短縮に取り組むこととしている。 ・現計画案（流水型ダムを含む案）と現計画案以外の代替案との比較結果については、令和4年2月17日の第3回球磨川水系学識者懇談会で示したとおり、複数の評価軸ごとの評価の結果、現計画案（流水型ダムを含む案）が最も適切な案であることを評価している。  費用対効果については、「これまでの貯留型の川辺川ダムの計画に基づき実施してきた事業の費用と、今後、流水型ダムとして実施する事業の費用」を足し合わせて算出したB/Cは1.0未満であるが、「今後、流水型ダムとして実施する事業」にかかるB/Cは1.0以上が確保されている。また、最大孤立者数、想定死者数ともに大幅に軽減されるなど、人的被害・波及被害といった費用対効果分析では計測できない効果も確認されている。地元自治体は令和3年3月に策定したあらゆる関係者が連携して取り組む「球磨川水系流域治水プロジェクト」に基づき、まちづくりやソフト対策などの取り組みを推進しているところであるが、その上で川辺川の流水型ダムの早期完成を求めらるるとともに、事業推進のための協力体制も確立されている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
----------------------	-----	--	--	---	---	------------------------------------	---	---	---	----	-------------------------------

<p>早明浦ダム再生事業 独立行政法人水資源機構</p>	<p>その他</p>	<p>400</p>	<p>1,162</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,149億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：89戸 年平均浸水軽減面積：30ha</p>	<p>336</p>	<p>【内訳】 建設費：327億円 維持管理費：9.2億円</p>	<p>3.5</p>	<p>・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前は災害時要援護者数が約5,500人、ライフラインの停止による波及被害の一つとして電力停止影響人口が約10,300人と予想されるが、事業実施により、災害時要援護者数が約2,600人、電力停止影響人口が約3,800人に軽減される。</p>	<p>・本体工事の着手にかかる予算を要求しようとする事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吉野川流域に係る市町村の人口は近年ぜん減しているが、世帯数は増加傾向。</li> <li>・吉野川流域に係る市町村の事業所数・従業者数は減少傾向にあるが、製造品出荷額は増加傾向。</li> <li>・四国横断自動車道の延伸により四国東北部において高松道と徳島道のネットワーク網が完成。さらに、徳島県三好市と香川県三豊市を結ぶ一般国道32号猪ノ鼻道路が完成。</li> <li>・氾濫区域内の自治体で組織される「吉野川上流改修促進期成同盟会」等から、事業の早期完成に関する要望を受けている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年度については、主に本体準備工事、施設の実施設計及び施工計画、環境調査などを実施。</li> <li>・令和5年度より本体工事（放流設備の増設工事）に着手できる見通し。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ダム事業費等監理委員会」を開催し、学識者等からコスト縮減に関するご意見をいただき、監理の充実を図るとともに、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
----------------------------------	------------	------------	--------------	--	------------	---	------------	--	--	-----------	---

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
				事業計画の 必要性	事業計画の 合理性	事業計画の 効果				その他
小石川地方 合同庁舎 関東地方整備局	長期間継続中	35	13	122	100	121	老朽、防災機能に係る施設の不備の解消、地域連携等の必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	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であるため、再評価を実施 ①事業の必要性 1)社会経済情勢等の変化 ・事業採択時から現在まで、使用中の庁舎の老朽、耐震性能不足、狭あい等当該事業を巡る状況に変化はない。 2)事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3)事業の進捗状況 ・本体工事発注手続中 ②事業の進捗の見込み ・令和7年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・事業採択時から現在まで、新工法の採用等によるコスト削減の可能性は生じていない。また、施設規模等の見直しの可能性も生じていない。  事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 佐藤 由美)
鹿児島第3地方 合同庁舎 九州地方整備局	その他	53	29	127	100	121	老朽、防災機能に係る施設の不備、狭あい、地域連携において必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価を実施 ①事業の必要性 1)社会経済情勢等の変化 ・鹿児島県の要請に伴い、本体工事中に埋蔵文化財発掘調査の必要性が生じたため、事業計画の見直しの必要が生じた。 2)事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3)事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和5年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。  事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 佐藤 由美)

那覇第2地方 合同庁舎（Ⅲ期） 沖縄総合事務局	長期間継 続中	55	36	106	100	133	老朽、分散、施設の不備の解消等の必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	<p>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であるため、再評価を実施</p> <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 事業採択時から現在まで、使用中の庁舎の老朽、耐震性能不足、狭あい等当該事業を巡る状況に変化はない。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・ 地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 本体工事中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 令和5年度完成予定</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 事業採択時から現在まで、新工法の採用等によるコスト削減の可能性は生じていない。また、施設規模等の見直しの可能性も生じていない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 佐藤 由美)
-------------------------------	------------	----	----	-----	-----	-----	--	---	----	--------------------------------

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

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

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

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

供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。