

## 令和8年度予算に向けた再評価結果一覧

### 【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			費用換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C					
鶴川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	247 (209) ※1	353	【内訳】 被害防止便益：347億円 残存価値：6.3億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：43戸 年平均浸水軽減面積：31ha	142  【内訳】 事業費：120億円 維持管理費：22億円	2.5	・河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、整備により、避難率0%の最大孤立者数を約1,180人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口を約660人から0人に軽減できる。	・鶴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】 ・氾濫のおそれがある区域を含む流域内町の総人口は、昭和40年（1965年）から令和2年（2020年）にかけて減少しているが、世帯数は近年ではほぼ横ばいとなっており、流域内町の総人口に占める65歳以上の人々の割合は増加している。 ・鶴川流域は、下流域にむかわ町市街地を抱え、国内有数の食料生産地となっている。 ・気候変動の影響による水害リスク増大が懸念されることや、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されねばならず、浸水被害が繰り返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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
沙流川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	280 (237) ※1	1,331	【内訳】 被害防止便益：1,327億円 残存価値：4.5億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：87戸 年平均浸水軽減面積：53ha	152  【内訳】 事業費：133億円 維持管理費：19億円	8.8	・河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、整備により、避難率0%の最大孤立者数を約710人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口を約800人から0人に軽減できる。	・沙流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】 ・氾濫のおそれがある区域を含む流域内町の総人口、総世帯数はやや減少しているが、流域内町の総人口に占める65歳以上の人々の割合は増加している。 ・沙流川流域は、下流域に日高町富田川市街地、中流域に平取町本町市街地を抱え、背後地には国内有数の食料生産地（「マト等）となっている。 ・気候変動（2℃上昇）の影響による水害リスク増大が懸念されることや、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されねばならず、浸水被害が繰り返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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
岩木川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	527 (494) ※1	4,517	【内訳】 被害防止便益：4,499億円 残存価値：18億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,258戸 年平均浸水軽減面積：1,025ha	769  【内訳】 事業費：698億円 維持管理費：71億円	5.9	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、岩木川流域の想定死者数は、避難率0%で約68人、避難率40%で約41人、避難率80%で約14人であり、最大孤立者数は、避難率0%で約52,200人、避難率40%で約31,400人、避難率80%で約10,500人との試算結果となっており、事業実施により被害が解消される。	・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】 ・岩木川の流域岩木川市町村の人口は減少傾向にあるほか、65歳以上が年々増加傾向にあり、高齢化が進んでいる。 ・農業生産額については横ばいで推移しており、製品出荷額は年々増加傾向にあり、大規模洪水氾濫が発生した場合、農業の影響が危惧される。 ・岩木川沿川には、多くの要配慮者施設や流域の基幹産業である農業地帯が広がっているなど、資産が集中しており、また、国道10号、JR五能線、津軽鉄道線等の基幹交通ネットワークがあり、洪水が発生すると、これら的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須となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度までに、量的整備として中流域の河道掘削を実施するとともに、掘削土砂を有効活用した堤防整備を実施する。 【コスト縮減等】 ・河道掘削削減等の可能性については、築堤材料への流用、受入れ可能な他の事業への流用についても検討し、有効活用を図る。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
北上川上流直轄河川改修事業（一関造水地） 東北地方整備局	再々評価	2,521 (2,248) ※1	18,264	【内訳】 被害防止便益：18,129億円 残存価値：135億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：573戸 年平均浸水軽減面積：1,150ha	7,898  【内訳】 事業費：7,782億円 維持管理費：116億円	2.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、一関造水地周辺の浸水区域内人口は約11,100人であり、想定死者数は、避難率0%で約1,310人、避難率40%で約780人、避難率80%で約260人と想定されており、事業実施により被害が解消される。	・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】 ・一関造水地周辺には、一関市街地等の資産の集積する地域、物流・交通ネットワーク、要配慮者施設等の重要な施設が存在している。 ・一関造水地が整備され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。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度の工事により、一関造水地本体は洪水調節効果を発揮できる状態となることから、令和8年度の出水期に供用を開始し、令和9年度から施設管理へ移行する予定である。 【コスト縮減等】 ・掘削等による現場発生土砂は、他の公共事業に利用するなど、有効活用を図ることでコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			費用:C(億円) 費用の内訳	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) 再評価の視点	対応 方針	担当課 (担当課長名)						
			貨幣換算した便益:B(億円)		便益の内訳及び主な根拠												
			便益	費用													
阿武隈川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	3,141 (2,649) ※1	19,103	【内訳】 被害防止便益 : 19,039億円 残存価値 : 64億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 2,875戸 年平均浸水軽減面積 : 2,172ha	1,770	【内訳】 事業費 : 1,680億円 維持管理費 : 89億円	10.8	・河川整備計画の目標と同規模の洪水が発生した場合、浸水区域内被害人口は約112,000人、想定死者数は、避難率0%で約1,000人、避難率40%で約600人、避難率80%で約200人と想定され、事業実施により被害が軽減される。	・阿武隈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】 ・阿武隈川流域の総人口は減少傾向にある一方で、岩沼市、福島市、郡山市など資産の集中している地域が多く存在する。これらの地域で大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的な影響が大きいことから、依然として治水対策が必要である。 ・阿武隈川水系における治水安全度未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために今後とも「堤防整備」、「河道掘削」、「遊水地整備」などの事業を上下流バランスに配慮しつつ効果的に進め、治水安全度を向上させることが必要である。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 並井 雅広)						
最上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,804 (1,494) ※1	33,947	【内訳】 被害防止便益 : 33,909億円 残存価値 : 38億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 2,499戸 年平均浸水軽減面積 : 1,398ha	2,759	【内訳】 事業費 : 2,094億円 維持管理費 : 665億円	12.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、最上川流域では、浸水範囲内世帯数は約30,300世帯、想定死者数は、避難率0%で約500人、避難率40%で約300人、避難率80%で約100人、最大孤立者数は、避難率0%で約200人、避難率40%で約12,100人、避難率80%で約4,100人との試算結果となっており、事業実施により被害が軽減される。	・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】 ・最上川水系における流域総人口は減少傾向にあるが、流域内の主要都市である酒田市や山形市など、資産の集中する都市が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的な影響が大きいことから、治水対策の必要性は大きな変化はない。 ・最上川水系における治水安全度は未だ十分でなく、整備計画対象洪水に対しても流下能力が不足する区間が多く存在しており、中小規模の洪水が発生した場合でも甚大な被害が想定される。  【事業の進捗の見込み】 ・概ね30年間の実績として、最上川本川については、上流部で戦後最大規模の洪水である「昭和42年8月洪水（羽越豪雨）」と、中流・下流部で戦後最大規模の洪水である「昭和44年8月洪水」と同規模の洪水が再び発生した場合に想定される住家への被害を防ぐとともに、農耕地については平成26年6月洪水と同規模の洪水による冠水を極力軽減させることを整備目標とし、上下流の治水安全度のバランスに配慮しながら段階的に整備を進める。また、堤防の貢献度を進めること。 ・今後の整備として、全川的な河道掘削、堤防の貢献的整備等を実施する。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 並井 雅広)						
久慈川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	509 (444) ※1	1,632	【内訳】 被害防止便益 : 1,616億円 残存価値 : 16億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 184戸 年平均浸水軽減面積 : 301ha	362	【内訳】 事業費 : 350億円 維持管理費 : 12億円	4.5	・河川整備基本方針規模の洪水において久慈川左岸1.7kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は、約1,700人から約900人に、電力停止による影響人口は約1,400人から約500人に低減される。	・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】 ・久慈川流域は、福島県・茨木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市など、下流域人口・資産が集積している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 並井 雅広)						
那珂川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	1,464 (1,242) ※1	3,348	【内訳】 被害防止便益 : 3,335億円 残存価値 : 13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 418戸 年平均浸水軽減面積 : 255ha	947	【内訳】 事業費 : 901億円 維持管理費 : 46億円	3.5	・河川整備基本方針規模の洪水において、那珂川左岸15.5kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は、約2,900人から約900人に、電力停止による影響人口は約3,700人から約500人に低減。	・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】 ・那珂川流域は、福島県・茨木県・茨城県3県にまたがり、下流域には茨城県の県庁所在地である水戸市があり茨城県が発達する社会、経済、文化の基盤を成すとともに、JR東北新幹線等の鉄道網、東北自動車道、常磐自動車道や国道4号、6号等の主要道路が整備され、地域の基幹をなす交通の要所となっている。  【事業の進捗の見込み】 ・今後の実施の見通し・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。  【コスト縮減等】 ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組むとともに引き続き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 並井 雅広)						
小貝川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	256	3,203	【内訳】 被害防止便益 : 3,197億円 残存価値 : 5.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 417戸 年平均浸水軽減面積 : 465ha	143	【内訳】 事業費 : 139億円 維持管理費 : 4.0億円	22.4 ※2	・河川整備基本方針規模の洪水において小貝川左岸2.0kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約5,900人から約2,800人に、電力停止による影響人口は約6,100人から約2,300人に低減される。	・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】 ・小貝川流域は茨木県と茨城県を流れ、近年は工業団地を造成するなど製造業や鉱工業が増加し、交通はJR常磐線、JR水戸線、つくばエクスプレス、常磐自動車道等が交差し、下流域ではベッドタウンとして人口が増加し、流域は人口・資産が下流域に集積している地域であり、小貝川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止又は軽減を図る。  【事業の進捗の見込み】 ・今後の実施の見通し・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。  【コスト縮減等】 ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組むとともに引き続き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 並井 雅広)						

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			費用便益分析による評価 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
渡良瀬川上流特定構造物改修事業(中橋) 関東地方整備局	長期間継続中	87 (74) ※1	320  【内訳】 被害防止便益: 320億円 【主な根拠】 年平均浸水経減戸数: 97戸 年平均浸水経減面積: 7.2ha	68  【内訳】 事業費: 68億円	4.7		<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・渡良瀬川流域は、群馬県を流れ、群馬県桐生市、柿崎市といった中核都市の市街地、ならびに、群馬県線や東武線、東北新幹線自動車道、北関東自動車道、国道50号など基幹交通が整備されており、渡良瀬川に沿って人口・資源が集積しているため、氾濫被害ボトルネック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、引き続き渡良瀬川上流特定構造物改修事業(中橋)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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・今後の事業の実施の目次、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</p> <p>・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実施する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生材の利用や建設発生土の公共工事間流用に努め、コスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
荒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	7,216	124,788  【内訳】 被害防止便益: 124,616億円 残存価値: 172億円 【主な根拠】 年平均浸水経減戸数: 21,723戸 年平均浸水経減面積: 1,100ha	5,187  【内訳】 事業費: 4,700億円 維持管理費: 487億円	24.0 ※2		<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】 ・荒川流域は、埼玉県、東京都にまたがり、流域に約1,020万人の人口を抱えるとともに、その浸水想定区域には政令指定都市のさいたま市や東京特別区等の主要都市を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含む山形線・東北新幹線自動車道や東北自動車道の高速道路や国道4号、6号等の主要幹線が集中している地域である。特に流域には人口・資産が集中し日本経済の中枢機能を有しており、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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・今後の実施の目次・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</p> <p>・事業の実施に当たっては、水質・動植物の生息・生育・繁殖環境・景観・親水に配慮する等、総合的な視点で推進する。</p> <p>・社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>【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、河道掘削等により発生する土砂を堤防の整備等へ有効利用する等、コスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
荒川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	108	1,801  【内訳】 被害防止便益: 1,799億円 残存価値: 2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水経減戸数: 91戸 年平均浸水経減面積: 110ha	149  【内訳】 事業費: 127億円 維持管理費: 22億円	12.1 ※2		<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】 ・荒川流域の関東市町村における総人口は減少傾向であるが、総世帯数は近年横ばい傾向となっている。 ・荒川流域の土地利用状況は大きな変化を見られない。 ・荒川沿岸地域では日本海沿岸東北自動車道の整備が進んでおり、日本海側の拠点都市間が結ばれることにより、人、経済、文化等の幅広い交流・連携拠点としての発展が見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 これまで、危険箇所から順次事業の進捗を図ってきている。しかし河道断面不足により流下能力が不足しているため、現在は河床掘削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】 ・平成20年度(2008年度)より、管理上支障となる河川敷の樹木にいたり、地域住民に無償で伐採・採取を実施してもう、「公募伐採」を行い、河川維持に対する費用を軽減するための工夫を行っている。 ・平成24年度(2012年度)より、新潟県と連携し、河川事業(河道掘削)において発生した土砂を、県で実施している海岸整備(養浜)の他、近隣自治体で実施している公共事業へ土砂を運搬し、掘削土砂の有効利用を図っている。 ・今後、貝附地区の掘削土砂を活用して、近傍の高田地区に「レジリエンスベース(緊急復旧活動用資機材の仮置き場、待機場所)」を設ける事業を計画している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
姫川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	75	518  【内訳】 被害防止便益: 517億円 残存価値: 0.45億円 【主な根拠】 年平均浸水経減戸数: 60戸 年平均浸水経減面積: 11ha	52  【内訳】 事業費: 49億円 維持管理費: 3.3億円	9.9 ※2		<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】 ・流域市町村の総人口は減少傾向であるが、世帯数は横ばい傾向である。 ・日本海側の産業基盤も主要な交通網として、日本海ひすいライン、北陸自動車道、一般国道8号・148号が通過している。北陸新幹線系魚川川越平成27年(2015年)3月に開業し、今後多くの異なる地域開発が期待される。 ・世界ジオパーク認定(平成21年(2009年)8月)や北陸新幹線系魚川川越の開業により、観光入客数は増加していたが、世界的な新型コロナウイルス感染症拡大が令和2年に発生し、観光客は減少したが、次第に回復している。 ・姫川水系河川整備計画では、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を優先して進めている。 ・令和8年度(2024年度)の大臣管理区间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約63.4%である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 これまで、危険箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、急流河川特有の強大なエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を重点的に実施しているが、流下能力が不足している箇所もあり、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。</p> <p>【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】 ・河道内に繁茂していた樹木については、伐採後に地元の方々に無償配布を実施し、処分費の軽減に努め、コストを縮減している。 ・護岸の摩耗対策として硬度の高い現地材を用いるなど、発生材の有効活用によるコストの縮減に取り組んでいる。 ・ICT技術を活用し、生産性向上や手確保に取り組んでいる。 ・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
庄川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	416 12,045	<p>【内訳】 被害防止便益：12,041億円 残存価値：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,259戸 年平均浸水軽減面積：185ha</p>	353 【内訳】 事業費：340億円 維持管理費：13億円	34.1 ※2	<p>・事業実施による効果発現時点において、平成16年10月洪水と同規模の洪水を想定した場合、事業を実施しない場合、庄川流域では、災害時要配慮者数が約17,000人、最大孤立者数が約16,000人と想定されるが、事業を実施した場合、災害時要配慮者数が約15,000人、最大孤立者数が約15,000人、電力停止による影響人口が約37,000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】 庄川流域の市町村における総人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向にある。 庄川流域の水位・流域積は近年的に減少傾向にある。 ・日本海側の産業基盤となる主要交通網が集中している地域である。 ・資本・交通網等、庄川流域の浸水エリアに産業が集中しており、庄川における治水事業が社会経済活動に大きく起因している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成20年～令和7年現在にかけて、治水上危険な箇所から順次事業の進捗を図っている。 ・現在、流下能率の向上と庄川河川特有の強大な洪流のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防整備、急流川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上危険な箇所は残りつつあり、対応していかなければならない。</p> <p>【コスト縮減等】 ・各河川対策において、護岸基礎にブリキキャスト製品の活用によりコスト縮減・工期短縮を実施。 ・建設作業にIC施工を取り入れ、土砂の総面に伴う品質・出来型管理業務の軽減と工期の短縮を図る等、建設現場の生産性向上を推進している。 ・河川内の伐採木の無償提供を実施し、処分費等のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局 (課長 笠井 雅広)	
梯川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	616 (527) ※1 18,729	<p>【内訳】 被害防止便益：18,723億円 残存価値：6.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：2,977戸 年平均浸水軽減面積：549ha</p>	569 【内訳】 事業費：561億円 維持管理費：8.1億円	32.9	<p>・事業実施による効果発現時点において、昭和34年（1959年）8月洪水と同規模の洪水を想定した場合、梯川流域では、災害時要配慮者数が約9,600人、最大孤立者数が約8,400人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約8,000人と想定されるが、事業を実施した場合、全て解消される。</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】 流域の関係市町村における人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向となっている。 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）が令和4年度（2022年度）に開業。 ・梯川想定氾濫区域内の小松市は、大手建設機械メーカーの工場が立地する等、産業拠点が集結している県内でも重要な都市の一つであり、從業者数（工業）、工業製品の荷積量も増加傾向である。 ・小松空港や北陸新幹線、IRU（いしかわ鉄道・北陸自動車道・国道8号などの交通網が発達し、今後さらに発展が見込まれる重要なエリア。 ・昭和46年（1971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、分水路整備、河道掘削、堤防拡幅・築堤・護岸整備等を実施。 ・令和7年（2025年度末）（予定）の大臣監理区间において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は62.8%まで、満足能力の向上のため、危険な箇所から順次、堤防整備や分水路の整備を重点的に実施しているが、未だ治水木対応しなければならない箇所がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、荒木田大橋～中海大橋間の堤防拡幅・築堤、河道掘削等を実施する。 ・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】 ・河道掘削により発生した土砂は、堤防拡幅・築堤の盛土材として有効活用することで土砂処理費のコスト縮減を図っていく。 ・IC技術を活用し、生産性向上、扭い手確保に取り組んでいく。 ・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 (課長 笠井 雅広)	
富士川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	479 (399) ※1 14,103	<p>【内訳】 被害防止便益：14,094億円 残存価値：9.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,492戸 年平均浸水軽減面積：244ha</p>	238 【内訳】 事業費：213億円 維持管理費：25億円	59.3	<p>・河川整備基本方針目標の洪水において、笛吹川右岸F158地点で破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約9,300人から約5,900人に、電力停止による影響人口は約13,300人から約9,600人に低減される。</p>	<p>・富士川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】 ・甲府市、富士市等の重要な都市をかかえる富士川の氾濫域においては、市街化が進行しており、ますます改修事業の必要性が高まっている。 ・引き続き堤防整備、河道掘削、侵食防止対策等の事業を進める必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業の実施の目的、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・事業実施に当たっては、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実施する。</p> <p>【コスト縮減等】 ・河道掘削等の実施にあたっては、砂利採取等の民間活力を活用することによりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 (課長 笠井 雅広)	
木曾川上流特定構造物改築事業（新木曾川排水機場） 中部地方整備局	長期間継続 中	300 (250) ※1 2,489	<p>【内訳】 被害防止便益：2,487億円 残存価値：2.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：1,863戸 年平均浸水軽減面積：157ha</p>	222 【内訳】 事業費：205億円 維持管理費：17億円	11.2	<p>昭和36年6豪雨と同程度の規模の降雨が発生した場合 ・想定死者数は0人、最大孤立者数は約6,800人と想定されるが、整備を実施することで人的被害は概ね解消される。</p> <p>・機能低下する医療施設は施設、社会福祉施設は16施設と想定されるが、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>・交通途絶する主要道路は主要地方道大垣一宮線（県道18号）、大垣環状線（県道50号）、大垣停車場線（県道57号）等があり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。</p>	<p>・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点での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】 ・木曾川流域の約95%を占める大垣市は、人口約16万人となっており、東海道新幹線・JR東海道本線・国道21号の沿線地域を中心として宅地・商業開発が進行し、人口・資本が集中している。 ・また、岐阜県工業出荷額が第2位となっており、県内の社会・経済活動等に大きな役割を果たす岐阜県で第二の都市であり、重要な地域である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地盤改良工事等で発生する建設残土の処分等において、水防施設の盛土材へ活用し、コスト縮減に努めている。 ・用地取得は完了し、木曾川水路の切替えや地盤改良工事を実施しているところ。 ・用地取得において一部地権者との交渉に時間を要したほか、木曾川排水機場門の地盤改良工事では、改良残土の増加による施工ヤードの狭隘化や機械搬入による施工効率の低下がみられることがあり、事業期間内の完成に向け、並行作業の実施やコマーシャル打設による見直しなど、工期短縮策を検討している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地盤改良工事等で発生する建設残土の処分等において、水防施設の盛土材へ活用し、コスト縮減に努めている。 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜コスト縮減に向けた見直しを行う。 ・当該事業は、新規事業採択時評価時占の流域における社会経済状況、土地利用状況、河川状況を踏まえて策定したものであり、現状においても新規事業採択時評価にて採用した整備案が最も妥当であると考える。</p>	継続	水管理・国土保全局 (課長 笠井 雅広)	

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) 費用の内訳	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
木曾川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	812 (671) ※1	46,623	【内訳】 被害防止便益: 46,604億円 残存価値: 19億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 6,144戸 年平均浸水軽減面積: 1,108ha	1,047  【内訳】 事業費: 983億円 維持管理費: 64億円	44.5	<p>河川整備計画の目標としている戦後最大規模の洪水（昭和58年9月洪水）と同規模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455人、最大孤立者数は約22万人と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・機能低下する主要医療施設は18施設、社会福祉施設は763施設と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・途絶する主要道路は国道1号、国道21号、国道22号、国道23号、国道41号等であり、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</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】 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降や減少しているが、製品出荷額は増加している。 ・木曾川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
長良川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,338 (1,106) ※1	42,770	【内訳】 被害防止便益: 42,743億円 残存価値: 28億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 4,969戸 年平均浸水軽減面積: 467ha	1,898  【内訳】 事業費: 1,408億円 維持管理費: 489億円	22.5	<p>河川整備計画の目標としている戦後最大規模の洪水（平成16年10月洪水）と同規模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108人、最大孤立者数は約15万人と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・機能低下する主要医療施設は15施設、社会福祉施設は775施設と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・途絶する主要道路は国道21号、国道156号、国道157号等であり、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</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】 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年前後、概ね横ばいとなっている。流域の土地利用状況、製品出荷額においても大きな変化はない。 ・長良川流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 昭和56年度より着手した犀川遊水地事業は、令和6年度に起証田川の付替えが完了した。犀川遊水地の完成に向けて、引き続き五代川の付替えを実施していく。また、瑞穗市が防災・減災に向けた取り組みを行っている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・木曾川河川整備計画より、策定時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、現状においても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る。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
揖斐川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	1,422 (1,176) ※1	84,982	【内訳】 被害防止便益: 84,934億円 残存価値: 48億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 7,601戸 年平均浸水軽減面積: 2,566ha	2,183  【内訳】 事業費: 1,825億円 維持管理費: 358億円	38.9	<p>河川整備計画の目標としている戦後最大規模の洪水（昭和50年8月洪水、平成14年7月洪水）と同規模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340人、最大孤立者数は約9万5千人と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・機能低下する主要医療施設は7施設、社会福祉施設は295施設と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</li> <li>・途絶する主要道路は国道21号、国道258号、国道417号等であり、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。</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】 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降や減少しているが、製品出荷額は増加している。 ・流域の土地利用状況については大きな変化はない。 ・揖斐川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。 ・洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・揖斐川左岸（本阿弥新田地区、帆引新田地区、江内地区）において、整備計画流量を安全に流下させ浸水被害を防止するために、堤防整備及び河岸強化を行っている。本阿弥新田地区については、令和6年に堤防の嵩上げ工事が完了した。引き続き帆引新田地区の護岸整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・揖斐川河川改修工事において発生した掘削土管内自体がある安八川の企業誘致事業（安ハスマートIC工事団地整備事業）に受け入れて頂く、河岸掘削時に発生する河川内樹木の伐倒において無料配布を実施する等、地域と連携したコスト縮減を行っている。</p> <p>・また新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜コスト縮減に向けた見直しを行っている。</p> <p>・河川整備計画は、策定時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、現状においても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る。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
大井川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	182 (152) ※1	4,058	【内訳】 被害防止便益: 4,055億円 残存価値: 3.8億円  【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	218  【内訳】 事業費: 197億円 維持管理費: 21億円	18.6	<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14人、最大孤立者数は約28,000人と推定されるが、整備を実施することで解消される。</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、県道64号、県道73号、県道81号、途絶する主要鉄道は大井川鐵道大井川本線であり、整備を実施することで解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総事業費の増加に伴い再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・流域市町村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、製業、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主要交通網が集中しており、平成24年度には、新東名高速道路が供用開始され、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】 ・大井川では、流下能力が不足する箇所の河岸掘削について、関係者と十分な連携・調整を図りながら実施していく。 ・河岸掘削に伴う土砂については、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。 ・河川整備計画は、策定時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、現状においては最も河川整備計画における河川改修が妥当であると考える。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			費用:C(億円) 費用の内訳	B/C	費用便益分析 による評価	(投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) 再評価の視点	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		便益の内訳及び主な根拠						
			便益の内訳	費用の内訳	費用の内訳						
鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	644 (548) ※1	36,786	【内訳】 被害防止便益: 36,783億円 残存価値: 3.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 2,860戸 年平均浸水軽減面積: 604ha	486	【内訳】 事業費: 397億円 維持管理費: 89億円	75.7	河川整備計画の目標規模の降雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合 ・想定死者数は約260人、最大孤立者数は約2,260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3施設、社会福祉施設は23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1号、国道23号、国道25号であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。 ・水害廃棄物の発生量は約6.3万tであり、整備を実施することで解消される。	・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】 ・近年、鈴鹿川流域市の人口・世帯数は増加傾向にある。 ・地域開発の状況としては、四日市市には石油化学コンビナートが、鈴鹿市には自動車製造工場、亀山市には電子部品製造工場が立地し、今後も発展が期待されている地域である。 【事業の進捗の見込み】 ・鈴鹿川下流域及び派川において、主に堤防整備、河岸削除を実施する。 ・その後、上下流の治水安全を考慮しながら、治水上の支障となっている鈴鹿川第1・第2頭首工の改築を進める。 【コスト縮減等】 ・施工に当たっては、新技術(IoT技術の活用を含む)の活用や施工計画の見直し等、積極的なコスト縮減に努める。 ・港湾事業(四日市港湾事務所)と河川事業(三重河川国道事務所)が連携し、地盤改良(サンドコングラウシヨン)による必要な砂材の一部や、ケージ工法等を実施して、鈴鹿川で発生する河岸削除砂を活用していく。 ・近隣での工事手順を有効活用することで、中部地方整備局全体として、公共工事のコスト縮減を図る。 ・河川整備計画では、現在の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画策定以降、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、現状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る。気候変動の影響を踏まえた河川整備計画の変更を検討していく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	127	2,853	【内訳】 被害防止便益: 2,852億円 残存価値: 1.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 447世帯 年平均浸水軽減面積: 89ha	94	【内訳】 事業費: 90億円 維持管理費: 3.8億円	30.5 ※2	・整備計画で目標としている規模の洪水が発生した場合、事業実施により、日野川流域で浸水区域内人口が9,360人から962人に、電力の停止による影響人口が2,485人から194人に軽減される。	・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】 ・岡山市等の人口及び世帯数は横ばい傾向である。 ・平成30年には観測史上最大規模の洪水が発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修への要望も強い。 【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継いでいる河川改修事業を切望されており、関係機関並びに流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。 ・施設点検や維持修繕の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
旭川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	44 (37) ※1	9,433	【内訳】 被害防止便益: 9,432億円 残存価値: 0.57億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 1,959世帯 年平均浸水軽減面積: 199ha	46	【内訳】 事業費: 24億円 維持管理費: 22億円	204.5	・1/40確率相当の洪水が発生した場合、事業実施により、旭川流域で想定死者数25人から0人(避難率40%)に、電力停止による影響人口が42,035人から35人に軽減される。	・旭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】 ・岡山市の人口は、約72万人と岡山県内の市町村人口で最も多い。 ・岡山市の人口及び世帯数は、ほぼ横ばいである。 ・旭川水系の開発市町村は「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。 【事業の進捗の見込み】 ・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】 ・掘削箇所で発生する掘削土の築堤材への有効活用や、河道内木樹の公募伐採等により、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
芦田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	227	1,235	【内訳】 被害防止便益: 1,235億円 残存価値: 0.36億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 432世帯 年平均浸水軽減面積: 33ha	108	【内訳】 事業費: 104億円 維持管理費: 4.6億円	11.4 ※2	・平成30年7月豪雨による洪水と同規模の洪水が発生した場合、芦田川流域で想定死者数23人(避難率40%)、電力停止による影響人口が12,615人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。	・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】 ・福山市的人口は、約46万人(世帯数約19万)を擁し、中国地方では広島市、岡山市、倉敷市に次ぐ4番目の都市である。 ・福山市は北部山地及び市中の市街地中心部を東西に貫く国道486号の拡幅による沿道型商業施設の集積など、備後地方における行政、経済の中心地としてさらなる発展が望まれている。 ・芦田川水系の開発市町村は「芦田川改修促進期成同盟会」を組織し、治水事業の促進を強く要望している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗。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、掘削箇所で発生する掘削土等の有効活用や、築堤材や資材備蓄場所等の整備に有効活用するとともに、関係機関等と事業調整を行い、他事業への有効利用も図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
太田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	593	1,383	【内訳】 被害防止便益: 1,379億円 残存価値: 4.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数: 285世帯 年平均浸水軽減面積: 21ha	331	【内訳】 事業費: 327億円 維持管理費: 3.8億円	4.2 ※2	・計画規模相当となる1/100確率の洪水が発生した場合、事業実施によって太田川流域で想定死者数が266人から204人(避難率40%)に、電力の停止による影響人口が84,670人から59,678人に軽減される。	・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】 ・流域内の人口・世帯数は、令和2年までの国勢調査では増加傾向にあり、重要な施設として国道54号、平成26年3月に開通した広島高速3号線などの幹線交通網やJR山陽本線、広島市役所などの公共施設を有している。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の更なる要望は強い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進捗。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、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。 ・施設点検や維持修繕の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	125 (104) ※1	633	<p>【内訳】 被害防止便益 : 633億円 残存価値 : 0.36億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 : 383世帯 年平均浸水軽減面積 : 30ha</p>	79	【内訳】 事業費 : 78億円 維持管理費 : 1.4億円	8.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画目標規模相当の洪水・高潮が発生した場合、小瀬川流域で浸水区域内人口約5,718人、電力の停止による影響人口が約85人と想定されるが、事業実施により被害が解消する。</li> <li>・耐震補強を含む高潮堤防の整備は、津波による浸水に対しても被害軽減効果有する。</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】 ・若狭市、和木町、大竹市の経済を支える重要産業が集積しており、流域関連市町の製造品出荷額は増加傾向にある。 ・主要地方道若狭大竹線関谷バイパスが平成17年11月に供用し、交通量が増加。 ・平成17年には、基本嵩流水流量にせまる洪水が発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修への要望も強い。</p> <p>【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。</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の活用に加え、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用や公募伐採により、コスト縮減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の長寿化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	199 (166) ※1	4,138	<p>【内訳】 被害防止便益 : 4,136億円 残存価値 : 1.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 667戸 年平均浸水軽減面積 : 53ha</p>	197	【内訳】 事業費 : 196億円 維持管理費 : 1.4億円	21.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には最大孤立者数が約7,800人、災害時要援護者数は約7,000人、電力停止影響人口が約10,000人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。</li> </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】 ・土器川国管管理区間の河口部～下流部の扇状地は、地盤高が土器川の計画規模の洪水時における水面より低く、堤防決壊時の想定される被害は甚大。 ・資産が集中する河口部は、下流部に比べて川幅が狭く、堤防の断面幅が不足している箇所があり、治水安全度向上への治水対策が必要である。 ・治水部の国管管理区間上流側の掘込河道区間は、川幅が著しく狭く、過去に溢水氾濫を繰り返しているため、治水安全度向上への治水対策が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・当面は、河口部の右岸引堤、下流部の堤防拡幅事業を先行したのち、中流部（掘込河道区間）の河岸掘削を行い、全川の治水安全度の向上を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・各事業の設計・実施段階で、施工方法の工夫による工法変更、掘削土の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
重信川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	213 (184) ※1	1,168	<p>【内訳】 被害防止便益 : 1167億円 残存価値 : 0.82億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 265戸 年平均浸水軽減面積 : 20ha</p>	227	【内訳】 事業費 : 224億円 維持管理費 : 3.2億円	5.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には最大孤立者数（避難率40%）が約20,500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による影響人口が約17,000人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。</li> </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】 ・重信川は、氾濫域内に松山市街や世界的企業を抱え、破堤時の想定被害が甚大になることが想定される。 ・また、氾濫域内には松山空港、松山港、JR予讃線、松山自動車道等が整備され、交通の要衝となっている。 ・平成29年9月洪水や令和2年7月洪水では、局所的な深掘れによる護岸崩壊が発生。H29年9月洪水では漏水被害が多数の箇所で発生しており、漏水対策が必要である。 ・自治体等から治水事業の推進の要望あり。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和14年度までの当面の対策では、堤防漏水対策として被害ボテンシャルの高い下流右岸及び下流左岸を優先区間として整備。 ・その他区間も順次、整備することで安全性の向上を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・堤防漏水対策検討にあたっては、設計段階で複数案の比較を行い、川裏側での堤内基盤排水工法を採用することでコスト縮減を図っており、引き続き、更なるコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
嘉瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	186 (160) ※1	3,248	<p>【内訳】 被害防止便益 : 3,243億円 残存価値 : 5.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数 : 928戸 年平均浸水軽減面積 : 220ha</p>	123	【内訳】 事業費 : 101億円 維持管理費 : 22億円	26.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口約60,000人、浸水による電力停止の影響人口約15,000人の被害が解消される。</li> <li>・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4,800人、浸水による電力停止の影響人口約9,700人の被害が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・嘉瀬川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・嘉瀬川の想定治水区域内には、資産が集中する佐賀市街部などの主要地区が存在するが、堤防整備や河岸掘削が必要箇所など治水安全度が低い箇所があり、氾濫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も見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域から早期に治水効果を発現させてほしいという要望が多く、地元自治体等からの協力体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・嘉瀬川直轄河川改修事業は、河岸掘削した土砂について、近隣の公共事業等に有効活用するとともに、新技術・新工法等を用いて施工性の向上を図るなど、コスト縮減や工期短縮に取り組んでいく。 ・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反映した上で、策定したものである。 ・河川改修等の面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、河川の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直していく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			費用便益分析 による評価 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)			
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C			
六角川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	849 (744) ※1	【内訳】 被害防止便益：5,848億円 残存価値：10億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：801戸 年平均浸水軽減面積：703ha	5,858	789	【内訳】 事業費：697億円 維持管理費：92億円	7.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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は約891m<sup>2</sup>（約0.900ha）、浸水区域内の人口約33,100人の被害が解消される。</li> <li>・また、浸水による電力停止の影響人口約15,600人と、固定電話・固定通信（インターネット等）の停止による影響人口約15,700人の被害が解消される。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・六角川の洪水対策については、上下流及び本支川の治水安全度のバランスを確保しつつ、段階的かつ着実に整備を実施していく。 ・想定氾濫区域内には、武雄市や小城市など、一部、市街化進んでいるエリアも見られるなか、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。 ・今後、今後の円滑な事業執行が可能である。 ・令和3年3月28日に六角川上流域を「特定整備河川」へ指定し、令和3年8月洪水と同規模の雨に対して床上浸水被害による影響人口等の解消も見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・六角川では、地元住民や期成会などから河川整備の強い促進要望がこれまでおり、協力体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・六角川直轄河川改修事業は、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。堤防除草による刈草基や周辺樹木伐採で発生する伐採木を有償提供することで、コスト縮減を図っている。施工においては、新技術・新方法を用いて施工性の向上・コスト縮減を図っている。 ・河川改修等の治水施設予定の事業については、その手法・施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直していく。</p>
大野川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	515 (429) ※1	【内訳】 被害防止便益：3,264億円 残存価値：4.9億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：660戸 年平均浸水軽減面積：67ha	3,269	231	【内訳】 事業費：227億円 維持管理費：4.5億円	14.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口は約46,800人。浸水による電力停止の影響人口約13,200人の被害が解消される。また、主要な道路において途絶が解消される。</li> <li>・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は約7,700人。浸水による電力停止の影響人口約12,000人の被害が解消される。また、主要な道路の一部区間ににおいて途絶が解消される。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大野川は、想定氾濫区域内人口・資産について、前回の令和3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、治水安全度が低い区間があるため、氾濫する甚大な被害が発生する。 ・事業の実施で治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も見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域から早期に治水効果を発現させて欲しいという要望もあり、地元自治体等からの協力体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・大野川直轄河川改修事業は、河道掘削等による発生土の再利用などのコスト縮減を図り、河川改修事業を進めており、引き続き更なるコスト縮減を図っていく。 ・河川改修等の治水施設予定の事業については、その手法・施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>
小丸川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	228 (190) ※1	【内訳】 被害防止便益：1,864億円 残存価値：5.1億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：534戸 年平均浸水軽減面積：60ha	1,869	102	【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：0.78億円	18.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により浸水区域内人口約8,100人の被害が解消される。また、浸水による電力停止の影響人口約5,000人と固定電話・固定通信（インターネット等）の停止による影響人口約5,000人の被害が解消される。</li> <li>・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2,400人の被害が解消される。また、浸水による電力停止の影響人口約3,500人と固定電話・固定通信（インターネット等）の停止による影響人口約3,600人の被害が解消される。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内に高鍋町、木城町が存在するが、流下能力不足により治水安全度が低い箇所があるため、氾濫すれば甚大な被害が発生する。 ・地域から早期に治水効果を発現させてほしいという要望が多く、地元自治体等からの協力体制も確立されている。 ・事業の実施で治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も見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域から早期に治水効果を発現させて欲しいという要望が多く、地元自治体等からの協力体制も確立されていることから、今後の円滑な事業執行が可能である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・小丸川直轄河川改修事業は、河道掘削等による発生土の再利用などのコスト縮減を図り、河川改修事業を進めており、引き続き更なるコスト縮減を図っていく。 ・河川改修等の治水施設予定の事業については、その手法・施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針 (担当課 長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C				
石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	38 (35) ※1	979	41 【内訳】 事業費: 40億円 維持管理費: 1.2億円	23.7	<p><b>(水辺整備)</b> ・千歳市地区においては、地域住民の日常的な利用と新たな観光価値を高めるアクティビティが一体となった水辺空間を整備することで、「かわ」と「まち」と一体となった賑わいが創出され、地域活性化が期待される。 ・旭川駅周辺地区（住民） 支払意思額: 480円/世帯/月 受益世帯数: 278世帯/月 ・千歳市地区（日帰り観光） 支払意思額: 408円/人/日 観光入込客数: 480人・596人 ・千歳市地区（宿泊観光） 支払意思額: 452円/人/日 観光入込客数: 63人・874人</p> <p>・旭川駅周辺地区（住民） 支払意思額: 480円/世帯/月 受益世帯数: 194・208世帯 ・旭川駅周辺地区（日帰り観光） 支払意思額: 380円/人/日 観光入込客数: 838・386人</p> <p>・南富良野町地区（住民） 支払意思額: 595円/世帯/月 受益世帯数: 44・231世帯 ・南富良野町地区（日帰り観光） 支払意思額: 94円/人/日 観光入込客数: 234・197人</p> <p>・江別市地区（住民） 支払意思額: 420円/世帯/月 受益世帯数: 62・599世帯 ・江別市地区（日帰り観光） 支払意思額: 825円/人/日 観光入込客数: 527・965人</p> <p>・砂川地区（住民） 支払意思額: 636円/世帯/月 受益世帯数: 56・776世帯 ・砂川地区（日帰り観光） 支払意思額: 495円/人/日 観光入込客数: 202・538人</p> <p>・恵庭地区（住民） 支払意思額: 442円/世帯/月 受益世帯数: 86・444世帯 支払意思額: 406円/人/日 観光入込客数: 531・247人</p> <p>（自然再生） ・袋地沼地区 支払意思額: 515円/世帯/月 受益世帯数: 31・279世帯</p> <p>・幌向地区 支払意思額: 604円/世帯/月 受益世帯数: 154・315世帯</p>	<p>・自然再生及び水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・袋地沼地区自然再生は、旧川苔所において湿地環境、樹林環境、水域の連続性が乏しい状況を整備により再生する必要がある。 ・千歳市かわまちづくりは、地域のまちづくりと一体となった河川整備や利活用の推進により、地域活性化を図る必要がある。 ・他の事業については、事業目的に変更はなく、引き続き整備を進めていく必要がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・袋地沼地区自然再生は、地域の自治体、NPO団体、関係機関、学識者、地域住民などと連携し、整備を進めていく。 ・千歳市かわまちづくりは、地元自治体、地域活動団体、地域住民などと連携し、整備を進めていく。 ・他の事業についても同様に、地元自治体、地域活動団体、地域住民などと連携し、整備を進めていく。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・他の事業で発生した土砂等の流用によりコスト縮減を図る。 ・代耕案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
網走川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	14 (12) ※1	213	12 【内訳】 事業費: 12億円 維持管理費: 0.2億円	17.5	<p><b>(水辺整備)</b> ・網走湖畔人地区においては、河川管理用、親水護岸、緩傾斜整備、高水位基準正取付道路の整備、また既存施設を利用用点や親水行進流設とすることで有効活用することで網走湖畔までのアクセス向上、網走周辺の周遊性向上が図られ、網走湖畔の親水性向上が図られる。</p> <p>・網走地区においては、網走川管理用道路（ポックスカルバート）、取付道路、案内看板、街灯、ポックスカルバート内照明等の整備により、網走川河口から大通湖畔園地に至る動線が確保され、安全な水辺へのアクセス向上が図られるとともに、網走川沿いの親水性向上が図られる。</p>	<p>・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・網走湖畔人地区かわまちづくりは、地域のまちづくりと一体となった河川整備や利活用の推進により、地域活性化を図る必要がある。 ・網走かわまちづくりについては、事業目的に変更はなく、引き続き整備を進めていく必要がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・網走湖畔人地区かわまちづくり及び網走かわまちづくりは、地元自治体、地域活動団体、地域住民などと連携し、整備を進めていく。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・ポックスカルバートの位置設定や新技術の活用によりコスト縮減を図る。 ・代耕案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
岩木川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	32	336	70 【内訳】 事業費: 66億円 維持管理費: 4.3億円	4.8 ※2	<p><b>(水辺整備)</b> ・水辺整備箇所では、サッカー、野球大会などのスポーツや水生生物調査、河川体験学習、水辺遊びなどの他、花火大会や地元マツリなどのイベントでも利用されている。</p> <p>・整備済の自然再生事業においては、芦野原魚の改良により、アユ・ウグイの幼魚やセレモ等の遊泳力の弱い魚種の遡上が継続して確認されている他、浅場（潮）再生の改善対策により、アユ・ウグイの産卵が継続的に確認され、整備効果が確認されている。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・整備済の水辺整備箇所については、地元自治体、沿川の住民・団体等が主催するイベントにより河川利用及び河川愛護の意識が高まっている。 ・整備済の自然再生箇所については、芦野原の魚改良により遊泳力の弱い小型魚の遡上が確認されている他、浅場（潮）再生の改善対策により、アユ・ウグイの産卵が継続的に確認され、整備効果が確認されている。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・これまでに整備計画10箇所のうち9箇所が完成し、進捗状況は全体の97.5%（事業費率）である。 ・自然再生は、平成18年度に事業に着手し、令和5年度に整備が完了。また、整備完了後はモニタリング・分析評価を進め、令和10年度に完了する予定である。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・自然再生事業では、浅場（潮）再生の改善対策において、掘削土量と埋戻し土量を同量とすることで跳土を発生させないことによる水質改善をめざして他、維持管理において、河川協力団体や流域住民により清掃活動に協力をいただいている。 ・代耕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>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			(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) 費用の内訳	B/C					
			便益の内訳及び主な根拠								
北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	72 (61) ※1	550	<p><b>【内訳】</b> 木辺整備の効果による便益: 460億円 自然再生の効果による便益: 90億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (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 受益世帯数: 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 受益世帯数: 63, 498世帯 ・一関地区かわまちづくり 支払意思額: 42円/世帯/月 受益世帯数: 45, 616世帯 ・西和賀町かわまちづくり 支払意思額: 42円/世帯/月 受益世帯数: 107, 505世帯 ・江合川かわまちづくり 支払意思額: 255円/世帯/月 受益世帯数: 293, 278世帯 ・花巻地区かわまちづくり 支払意思額: 268円/世帯/月 受益世帯数: 38, 431世帯 (自然再生) ・北上川下流自然再生 支払意思額: 416円/世帯/月 受益世帯数: 145, 046世帯</p>	98	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 93億円 維持管理費: 4.6億円</p>	5.6	<p>・盛岡地区かわまちづくりでは、盛岡市が進めるまちづくりの取組と連携して、木辺整備により、地元住民によるまちづくり開催が実現している。 ・石巻地区かわまちづくりでは、石巻市が進める「まちなか再生計画」の取組と一緒に、木辺整備により、子供たちの環境学習やイベント活動の充実を図り、市民の集いの場や憩いの場として利用されている。 ・一関地区かわまちづくりでは、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実化、地域活性化や観光振興が期待される。 ・西和賀町かわまちづくりでは、親水護岸や管理用道路の整備により、イベントや交流、憩いの場としての利活用の他、陸上・水上の広域的な地域活性化や観光振興が期待される。 ・一関地区かわまちづくりでは、木辺整備が実施されると、木辺・水辺の自然環境の整備が実現され、木辺の活性化が進み、外來植物が侵入・拡張している状況であるこから、震災前に木本來持っていた北上川下流の象徴であるヨシ原を基盤とする河川護岸の保全・創出が期待される。 ・花巻地区かわまちづくりでは、階段護岸や親水護岸等の整備により、水上アクティビティの充実や体験型アライビティを開拓することで、地域の魅力向上や観光振興の促進が期待される。 ・北上川下流自然再生では、東日本大震災に伴う大津波により消失したヨシ原の回復は約3割に留まっており、その後の再生と並は震災前よりも上昇し、陸地の湿潤性が失われ乾燥化が進み外來植物が侵入・拡張している状況であるこから、震災前に木本來持っていた北上川下流の象徴であるヨシ原を基盤とする河川護岸の保全・創出が期待される。 ・花巻地区かわまちづくりでは、階段護岸や親水護岸等の整備により、水上アクティビティの充実や体験型アライビティを開拓することで地域の魅力向上や観光振興の促進が期待される。</p>	<p>・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・木辺整備事業は、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に整備を実施てきており、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、北上川下流が震災前に木本來持っていたヨシ原を基盤とする河川環境の保全・再生・創出が求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・盛岡地区かわまちづくりは、令和2年度に整備が完了している。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和3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3年度に完了する予定である。 ・一関地区かわまちづくりは、令和2年度に事業着手し、令和7年度の整備完了予定としている。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、令和2年度に事業着手し、令和7年度の整備完了予定としている。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和17年度に完了する予定である。 ・花巻地区かわまちづくりは、令和2年度に事業着手し、令和12年度の整備完了を予定している。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和17年度に完了する予定である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・土木工事は他事業で発生する土砂の活用、大型遠隔式による除草、伐木木を売り払いすることで維持管理費のコスト縮減を図る。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
利根川総合水系環境整備事業 (利根川・江戸川環境整備) 関東地方整備局	その他	96 (82) ※1	3,662	<p><b>【内訳】</b> 自然再生の効果による便益: 1,002億円 水辺整備の効果による便益: 2,660億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (自然再生) 利根川下流自然再生 支払意思額: 451円/世帯/月 集計世帯数: 69, 111世帯 江戸川自然再生事業 支払意思額: 506円/世帯/月 集計世帯数: 647, 877世帯 (水辺整備) 江戸川水辺整備事業 支払意思額: 610円/世帯/月 集計世帯数: 879, 631世帯</p>	222	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 177億円 維持管理費: 45億円</p>	16.5	<p>(自然再生) ・ヨシ原・干潟の保全・再生を実施することで、多様な動植物の生息・生息環境の保全・再生が期待される。 ・魚道の整備を実施することで、魚類の移動環境の改善が期待される。</p> <p>(水辺整備) ・江戸川環境整備については、坂路・階段の整備を実施することにより、利用者の利便性向上が期待される。</p>	<p>・水辺整備の変更により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・利根川および江戸川は、流域住民にとって、水道水等の貴重な水源であるとともに、自然環境が残り、多様な水辺利水を楽しめる貴重な空間であり、利根川および江戸川の水質改善、自然環境の保全・再生や、鳥川を含め誰もが安心して水辺や自然にふれあう事のできる施設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】 ・利根川下流自然再生では、ヨシ原や干潟の保全・再生、河岸やワンド等の再生のため、高水データ削除を実施した。工事内容検証及びコスト縮減により、事業費が約1.0億円減額、モニタリング期間に必要な事業期間を1年延長し令和3年度事業完了予定である。 ・江戸川自然再生事業は、令和7年度に事業着手した。 ・江戸川環境整備は、沿川自治体等の調整を含めた必要な整備期間として、事業期間を5年延長し令和13年度事業完了予定である。 ・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、運営の主体となる協議会、関係機関や地元関係者等との調整を十分図り、利用計画・維持管理計画の策定など、更なる利便促進に向けて取組みを進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・維持管理については、地元自治体や市民との協働によりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
利根川総合水系環境整備事業 (小貝川環境整備) 関東地方整備局	その他	3.2 (2.7) ※1	25	<p><b>【内訳】</b> 水辺整備の効果による便益: 25億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (水辺整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり 支払意思額: 266円/世帯/月 受益世帯数: 433, 419世帯</p>	2.6	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 2.6億円 維持管理費: 0.07億円</p>	9.7	<p>(水辺整備) ・政策やサイクリング等による周遊を推進し、まちづくりの取り組みと連携して、水辺の拠点やまちの拠点を結び、良好なまちと水辺が融合した河川空間形成の整備が期待される。</p>	<p>・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・小貝川は、周辺地域における貴重なオープンスペースとして政策やスポーツなど多くの人々に利用されており、誰もが安心・安全に利用できる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・利根川市町・周辺市町・常総市・守谷市・筑西市・つくばみらい市・八千代市)などで構成される「鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会」を設立し、「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画」(平成31年3月8日新規) (令和3年4月20日変更) が登録された。既存のサイクリングロードのさらなる活用を目指して、サイクリングの休憩ベースとなるリバースポットの整備を行い、令和3年11月に「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画(変更2回)」が、「かわまちづくり支援制度」に登録された。</p> <p>【コスト縮減等】 ・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
利根川総合水系環境整備事業 (鬼怒川環境整備) 関東地方整備局	その他	23 (19) ※1	192	<p><b>【内訳】</b> 水辺整備の効果による便益: 192億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (水辺整備) 鬼怒川・小貝川かわまちづくり 支払意思額: 266円/世帯/月 受益世帯数: 433, 419世帯</p>	21	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 19億円 維持管理費: 1.9億円</p>	9.0	<p>(水辺整備) ・政策やサイクリング等による周遊を推進し、まちづくりの取り組みと連携して、水辺の拠点やまちの拠点を結び、良好なまちと水辺が融合した河川空間形成の整備が期待される。</p>	<p>・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鬼怒川は、周辺地域における貴重なオープンスペースとして政策やスポーツなど多くの人々に利用されており誰もが安心・安全に利用できる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域と連携して周遊性の向上及び魅力的な河川空間の形成を図ることを目的として、鬼怒川下流域で進めてきた鬼怒川緊急対策プロジェクトにおいて整備した管理用道路や、工事用道路を活用して、街と川の拠点をつなぎ、にぎわいを創出するサイクリングロード及び拠点整備を行っています。 ・内閣府内閣官房では、(鬼怒川市・下妻市・常総市・守谷市・筑西市・つくばみらい市・八千代市)などで構成される「鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会」を設立し、「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画」(平成31年3月8日登録) (令和3年4月20日変更) が登録されました。 ・令和元年9月23日には、常総市区町のサイクリングロード開通に伴い、鬼怒川堤防上にて開通セレモニーを行いました。令和2年11月8日には、ピアスパーク下妻を発着点とした下妻・常総周遊コースで試走会を行い、コースの特性や安全性等を確認しました。 ・令和3年8月20日に「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画(変更2回)」が、「かわまちづくり支援制度」に登録されました。 ・令和7年8月1日に「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画(変更2回)」が、「かわまちづくり支援制度」に登録されました。</p> <p>【コスト縮減等】 ・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			費用便益分析 による評価 による評価	B/C	費用便益分析 による評価 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)		便益の内訳及び主な根拠						
			費用:C(億円)	費用の内訳							
荒川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	206 (175) ※1	3,604	【内訳】 自然再生の効果による便益 : 3,009億円 水辺整備の効果による便益 : 595億円  【主な根拠】 (自然再生) 荒川中流域地区 支払意志額 : 444円/世帯/月 集計世帯数 : 128,917世帯 荒川下流域地区 支払意志額 : 454円/世帯/月 集計世帯数 : 1,762,819世帯 (水辺整備) 板橋区かわまちづくり 支払意志額 : 338円/世帯/月 集計世帯数 : 280,357世帯 上尾市かわまちづくり 支払意志額 : 369円/世帯/月 集計世帯数 : 181,172世帯 熊谷市かわまちづくり 支払意志額 : 382円/世帯/月 集計世帯数 : 39,041世帯 北区岩淵周辺地区かわまちづくり 支払意志額 : 289円/世帯/月 集計世帯数 : 477,644世帯	227	【内訳】 事業費 : 226億円 維持管理費 : 1.3億円	15.9	(自然再生) 荒川が本来有している湿地環境やヨシ原等が保全・創出され (水辺整備) まちづくりと一体となった水辺空間の整備により、水辺利用 の促進や還いの創出が図られる。	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・荒川下流域は、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ある。中上流は湿地環境等、多様な動植物が生息する空間である。さらに中流域において「熊谷市かわまちづくり」、下流部において「北区岩淵周辺地区かわまちづくり」が新たに登録され、荒川の自然環境の保全・再生を図るだけでなく、誰もが安全、安心に水辺や自然に触れ合うことのできる施設や空間整備の必要性がますます高まっている。  【事業の進捗の見込み】 ・荒川中流域地区の自然再生は、ヨシ原の復元や干渉、湿地の保全・創出とともに、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。平成11年度から清波施設、緩傾斜河岸の整備を進めており、令和14年度事業完了予定である。 ・上尾下流域地区自然再生は、ヨシ原の復元や干渉、湿地の保全・創出とともに、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。平成11年度から清波施設、緩傾斜河岸の整備を進めており、令和14年度事業完了予定である。 ・板橋区かわまちづくりは、災害に強いまちづくりをするとともに、さらなるまちづくりにつながる水辺空間の形成を目指す。 ・板橋区かわまちづくりのうえプロムナード・親水護岸、基盤整備を進めています。令和15年度事業完了予定である。 ・上尾市かわまちづくりは、地域の防災活動に資する施設の創出や災害の場としての活用を目指して令和7年度より創帯・階段・坂道の整備を実施し、令和14年度事業完了予定である。 ・令和7年8月1日に「熊谷市荒川かわまちづくり」が、「かわまちづくり支援制度」に登録されました。スポーツや親水護岸整備による活動促進・地域活性化、熊谷らしさを感じさせる空間創出のため、令和8年度より階段式護岸・側帯・階段・坂道の整備を実施し、令和15年度事業完了予定である。 ・令和7年8月1日に「北区岩淵周辺地区かわまちづくり」が、「かわまちづくり支援制度」に登録されました。河川敷における快適な滞留空間の整備及び赤羽岩淵駅を中心としたまちらのつながりの強化に向けて、令和8年度より基盤整備や親水護岸等の整備を実施し、令和15年度に事業完了予定である。  【コスト縮減等】 ・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。	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
神通川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	再々評価	43	183	【内訳】 自然再生の効果による便益 : 183億円  【主な根拠】 支払意志額 : 378円/世帯/月 受益世帯数 : 176,101世帯	40	【内訳】 事業費 : 39億円 維持管理費 : 0.70億円	4.6 ※2	・サクラマス成魚等が生息可能な、深くて流れの緩い場所(渓)を整備。また、ブロック等の設置により、魚類が身を潜めることができる物陰を創出。 ・流れが弱いサクラマス幼魚等が生息可能な流れの緩やかな緩流環境を整備。 ・木栓と石を用いた木工沈床を設置し、緩流部や身を隠す隙を創出。	・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】 ・事業の実施により、サクラマス成魚・幼魚の生息環境が形成され、整備効果を発揮している。また、モニタリングでは、新技術を取り入れ調査の高度化、効率化を図っている。	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
九頭竜川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	38 (35) ※1	105	【内訳】 自然再生の効果による便益 : 105億円  【主な根拠】 支払意志額 : 464円/世帯/月 受益世帯数 : 116,069世帯	47	【内訳】 事業費 : 46億円 維持管理費 : 0.2億円	2.3	・水際再生により浅場が形成され、ヨシやマコモの面積が拡大し、良好に維持。 ・オヨシキリなどの水辺の鳥類による利用頻度が増加 ・自然湿地の面積が拡大 ・砂ぼり原生の鳥類であるチドリ類や河原植物の生息・生育場が維持	・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】 ・九頭竜川流域では、4年連続(H27~H30)でコウノトリの放鳥が実施され、人工巣塔における巣立ち数も年々増加している。また、コウノトリと共生するための取り組みとして、自然体験・自然再生の活動も流域内各地で行われております。活動数や参加者数も増加傾向となっており、流域環境保全への気運が高まっている。  【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、令和16年度事業完了を目指し、引き続き、有識者に助言を仰ぎながら対策及びモニタリングを行っていく。  【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の採用や掘削土砂の有効活用など、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・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	62 (53) ※1	701	【内訳】 自然再生の効果による便益 : 459億円 水辺整備の効果による便益 : 241億円  【主な根拠】 (千曲川中流域自然再生) 支払意志額 : 463円/世帯/月 受益世帯数 : 270,602世帯 (千曲市芦原上山田地区水辺整備) 支払意志額 : 351円/世帯/月 受益世帯数 : 54,370世帯 (安曇野市芦原・前川水辺整備) 支払意志額 : 314円/世帯/月 受益世帯数 : 39,795世帯 (千曲川北信5市町水辺整備) 支払意志額 : 324円/世帯/月 受益世帯数 : 132,509世帯 (上田市依田川地区水辺整備) 支払意志額 : 284円/世帯/月 受益世帯数 : 69,891世帯	87	【内訳】 事業費 : 82億円 維持管理費 : 5.7億円	8.0	・千曲川中流域自然再生 ・砂ぼり原生に依存するコチドリ、イカクチドリの生息環境が拡大した。また、事業前に確認されなかつた砂ぼり原生に依存するカワラヨモギも確認された。 (千曲市芦原上山田地区水辺整備) ・千曲市芦原上山田地区の千曲川において、隣接する施設と連携した利用を図るために、キャンプ場やマウンテンバイクコース、リバーサイド・リバーサイド等のアーティスティックな施設整備を行った。 (安曇野市芦原・前川水辺整備) ・明治地盤を流れる千曲川・前川を中心としてウォーターアクティビティを充実していくために、千曲川と前川に隣接する龍門渓谷公園を整備した。また、千曲川の水位が大きめに変化している。そのため、千曲川本流の水位が取上げられ、千曲川原生の生物に適した生息環境を保全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」が開催され、多くの来場者でにぎわいをみせた。 (上田市依田川地区水辺整備) ・整備が完了したエリア(大石橋周辺)において、令和4年10月に「事業完成記念イベント」が開催され、多くの来場者でにぎわいをみせた。	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・自然再生事業では、これまでの整備により、再生した千曲河原に生息・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カラ等が生息する環境が整備され、千曲川本流の水位が大きめに変化している。そのため、千曲川本流の水位や外來種の抑制を図り、これまで失われた千曲川本流の自然環境を取り戻しつつあり、千曲川原生の生物に適した生息環境を保全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」が開催され、多くの来場者でにぎわいをみせた。  【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生する土砂の棄土場への活用や砂利採取業者と連携して掘削を行うほか、ハリエンジュの公募伐採等、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いく。	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)



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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
那賀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	再々評価	37 (21) ※1	104	<p><b>【内訳】</b> 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: 63億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (自然再生) ・那賀川自然再生事業 支払意思額: 496円/世帯/月 受益世帯数: 52,334世帯 (水辺整備) ・桑野川かわまちづくり事業 支払意思額: 340円/世帯/月 受益世帯数: 33,288世帯 ・那賀川かわまちづくり事業 支払意思額: 347円/世帯/月 受益世帯数: 12,379世帯</p>	45	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 42億円 維持管理費: 2.8億円</p>	2.3	<p>【水辺整備】那賀川かわまちづくり事業 ・長安口ダム見学者数は、那賀川かわまちづくりの整備後は増加傾向。 ・周辺住民では、那賀川かわまちづくり整備後のR4年度以降に、2人に1人が長安口ダムを訪問。 【水辺整備】桑野川かわまちづくり事業 ・地元高校生がボランティア活動で、花火大会等のイベント活動が定期的に行なわれる。 ・地元高校生がボランティア活動で、補助や清掃等のイベント活動が定期的に行なわれる。 【自然再生】那賀川自然再生事業 ・令和3年度から古吉町所に着手し、試験的に渉場づくりを実施。 ・渉の状態が渉場の産卵場として良好に遷移していることを確認。</p>	<p>再評価実施後一定期間(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】 ・那賀川かわまちづくり(完了) ・長安口ダム見学者数は、那賀川かわまちづくりの整備前と比較して整備後は増加傾向にあり事業の整備による効果と見える。 那賀町においても、休憩施設やドローン広場の周辺の豊かな自然環境を活かし、レクリエーションの場や防災拠点として、さらなる活用を検討している。 那賀川自然再生 (実施中)</p> <p>・モニタリングにより、渉の状態がアユの産卵場として良好に遷移していることを確認。</p> <p>那野川かわまちづくり(完了) 地元の散策休憩所、花火大会等のイベント会場、LEDを活用したイルミネーションなどが行われている。 散策道としての利用のほか、距離が把握できる工夫が施され、短距離走や中距離走の練習など、地元高校生も活用している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 那賀川自然再生 (実施中) 令和3年度から事業を実施。令和27年度に完了予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・那賀川自然再生 (実施中) 関連工事と連携した自然再生を行う等によって、コスト縮減を図る。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
重信川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	85 (74) ※1	451	<p><b>【内訳】</b> 自然再生の効果による便益: 224億円 水辺整備の効果による便益: 227億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (自然再生) ・重信川自然再生事業 支払意思額: 418円/世帯/月 受益世帯数: 284,598世帯 (水辺整備) ・重信川かわまちづくり 支払意思額: 358円/世帯/月 受益世帯数: 284,598世帯 ・重信川かわまちづくり 支払意思額: 373円/世帯/月 受益世帯数: 275,133世帯</p>	122	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 111億円 維持管理費: 11億円</p>	3.7	<p>【水辺整備】 ・自燃を保全し、より良好な自然環境へ再生するとともに、露頭部の湿地再生、沿線の泉等との連携や緑地化の推進を図ることでネットワークの形成を実施しており、これにより失った川本来の姿を蘇らせる。</p> <p>【自然再生】 ・自燃を保全し、より良好な自然環境へ再生するとともに、露頭部の湿地再生、沿線の泉等との連携や緑地化の推進を図ることでネットワークの形成を実施しており、これにより失った川本来の姿を蘇らせる。</p> <p>【水辺整備】 ・ランニングコース(管理用通路)の整備により、快適で安全な歩行利用が可能となり、市民の健康づくりや地域交流がより活用しやすくなることが期待される。また、県外や外国人への開放する観光客もまた魅力的であり、石手川沿いの利便性の増加が見込まれる。 ・民間事業者と連携したマラソン等のイベントの開催や日常的な水辺利用の促進により、多様な人々が集まり地域の賑わいを創出できる。 ・重信川沿川にサイクリングロードとして活用するとともに、自転車やウォーキング等の出発地点・休憩所、憩いの場として拠点箇所の整備を行い、重信川・石手川において「出でいの場」、「安全・安心な水辺空間」、「学びの場」として活用することで地域にぎわいを創出する。</p>	<p>水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「愛媛マルコ」自転車道などと連携した歩道、サイクリングランニングコースの整備による、にぎわいのある水辺空間の確保が期待されている。</p> <p>・近接する松山市中央公園、松山自動車道などにより、重信川・石手川周辺に多くの人が訪れているため、重信川・石手川の自然環境保全・再生及びサイクリング・ランニングコースの整備が求められている。</p> <p>・サイクリングルート・ハイキングルートの実現により、重点的・広域的に整備するモデル的エリア(重点戦略エリア)として、重信川9里原宿(タマノリ)自転車国際会議「Velo-City」開催が愛媛県で開催される。</p> <p>・令和2年には世界最大級の自転車国際会議「Velo-City」開催が愛媛県で開催される。</p> <p>・各自体が実施する活動等と連携し、地域の活性化、自然環境の保全が期待されている。</p> <p>・重信川クリーン大作戦、「We Love石手川」など地域が連携し、維持管理する活動が行われている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 (自然再生) 自然再生事業は、これまでの実施内容および近年の状況を踏まえ、今後の整備内容を検討していく。 【水辺整備】石手川かわまちづくりの整備を追加とともに、愛媛県の情勢等により河川の利活用(特にサイクリング)に多大な関心が寄せられていることから、重信川かわまちづくりの整備を引き続き進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 (重信川自然再生事業) ・現在の地域の意見を反映したものであるが、今後は近年の状況を踏まえて事業を進めていく必要がある。 ・県外の団体、NPO等団体、大学、行政が連携して事業を進め、地域が一体となって維持管理を進めることにより、更なるコスト縮減を図る。 (重信川かわまちづくり) ・現在の計画は、懇談会、協議会を経て立案されたものであり、現時点において代替案の立案は不要と考える。 ・高水位の際成る他工事の発生を考慮することで、コスト縮減を図る。 (石手川かわまちづくり) ・現在の計画は、懇談会、協議会を経て立案されたものであり、現時点において代替案の立案は不要と考える。 ・高水位の際成る他工事の発生を考慮することで、コスト縮減を図る。 ・現地の意見により発生した木材の一般配布により、処分のコスト縮減を図る。 ・地域住民等による河川清掃や、地域の意見を取り入れるなど、行政と地域が一体となって維持管理を進めることにより、更なるコスト縮減を図る。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
遠賀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	50 (38) ※1	411	<p><b>【内訳】</b> 自然再生の効果による便益: 169億円 水辺整備の効果による便益: 243億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (自然再生) ・遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生 支払意思額: 430円/世帯/月 受益世帯数: 183,359世帯 (水辺整備) ・田川地区 支払意思額: 318円/世帯/月 受益世帯数: 50,018世帯 ・中間地区 支払意思額: 350円/世帯/月 受益世帯数: 216,887世帯 ・飯塚地区 支払意思額: 335円/世帯/月 受益世帯数: 80,255世帯</p>	45	<p><b>【内訳】</b> 事業費: 37億円 維持管理費: 8.0億円</p>	9.1	<p>【自然再生】 ・自然再生事業により、魚礁の改良、桟門檻の落差解消を実施した結果、多様な魚類の遡上、息生場、横断性の確保が図られている。また、河川環境学習等が実施されており、人と生物とのふれあいの場として利用されている。 ・現在整備を進めている遠賀川エコロジカルネットワーク再生についても同様の効果が期待できる。</p> <p>【水辺整備】 ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習や花火大会等のイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている田川地区、中間地区、今後整備を進める飯塚地区についても同様の効果が期待できる。</p>	<p>水辺整備分野の飯塚地区追加により、事業計画を変更し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】 ・遠賀川河川敷利用活性化することで新たな地域の発展を目指して、平成31年2月に「遠賀川と飯塚地区を市民の憩いの場にしよう会」が発足し、遠賀川地区に「ニックル・ハイトリバーレンズ」を開催を開始した。上記活動による河川利用ニーズの高まりを受け、令和5年12月に「飯塚地区の会かわまちづくり作戦部会」を設立し、地域住民・学識者・行政が連携して検討を行なってきた。検討の結果、令和7年1月に「飯塚地区の会かわまちづくり」計画が策定され、同年6月に「かわまちづくり」支援制度に基づき計画が登録された。 ・飯塚地区では、社会実験としてイベント開催を重ね、協議会や企業会議において利活用や維持管理に関する協議が継続的に行なわれている。また、「[I Love 遠賀川]」等の様々な機会で地域住民が主体となり行政や関係機関が一休となって清掃活動を行なっているため、地域の協力が見込まれる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・自然再生の遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生では、整備が完了した箇所から順次モニタリングを実施していく。 ・令和7年度検討において下流地区、御陵地区、自尾地区、上西郷地区、金生地区の整備が完了し、整備後も「住民ナーニング」等による定期的な事業進捗が見込まれる。 ・水辺整備のうち、田川地区では地盤住民で構成された維持管理のボランティア団体が組織され、地域住民が主となり田川市と密に連携しながら利用と管理の両面を実践する等、地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・また、中間地区では、整備前の令和元年度に社会実験を行い、現地での具体的な整備内容の検討を行う等、地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・新規の飯塚地区でも、整備前の令和元年度、6年度に社会実験を行い、現地での具体的な整備内容の検討を行う等、地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・飯塚地区では、引き続き協議会・作業部会を通じて利用安全性、維持管理性を考慮した整備内容の詳細を住民と協議することでしており、円滑な合意形成により手戻りを未然に防止し、コスト縮減を目指す。 ・今後は近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。</p>	継続	水管・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
筑後川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	7.0 (6.2) ※1	125	【内訳】 水辺整備の効果による便益 : 125億円  【主な根拠】 (水辺整備) ・久留米市街部地区 支払意思額 : 181円/世帯/月 受益世帯数 : 197,423世帯 ・大石地区 支払意思額 : 332円/世帯/月 受益世帯数 : 29,600世帯	9.6 事業費 : 6.8億円 維持管理費 : 2.8億円	13.0	【内訳】 事業費 : 6.8億円 維持管理費 : 2.8億円	・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】 ・筑後川流域において、あらゆる関係者が協働して流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進するため筑後川流域治水協議会を令和2年6月に設置し、ハード・ソフト一体の事前防災対策を加速させるため。 『筑後川水系流域治水プロジェクト』をよりまとめてている。 ・久留米市は、「久留米市都市計画マスタープラン(令和2年改定)」にて、市を流れる筑後川の河川空間を、市民が利用できる水辺のレクリエーション拠点として活用することを目的に、かわまちづくり支援制度を活用したりバーサイドパーク(宮下陣地区)の整備を実施し、現在では、市街部の重要なオーブスベースとして、市民の憩いの場となるいる。 ・さきほどの説明では、「第2次うきは市総合計画後期計画」にて筑後川を耳納山とともに市のランドマークとなるシンボルとして位置付けられ、筑後川の自然景観や自然環境を観光資源の一つとして活用や保全を推進していくこととし、筑後川温泉と河川をつなぐ歩道の整備が行われた。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
山国川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	11 (9.3) ※1	44	【内訳】 水辺整備の効果による便益 : 44億円  【主な根拠】 (水辺整備) ・下流地区 支払意思額 : 367円/世帯/月 受益世帯数 : 37,268世帯 ・中流地区(住民) 支払意思額 : 370円/世帯/月 受益世帯数 : 20,675世帯 ・中流地区(日帰観光) 支払意思額 : 437円/人/日 日帰観光入込客数 : 2,672人 ・中流地区(宿泊観光) 支払意思額 : 573円/人/日 宿泊観光入込客数 : 29人	9.5 事業費 : 8.6億円 維持管理費 : 0.94億円	4.6	【内訳】 事業費 : 8.6億円 維持管理費 : 0.94億円	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・気候変動による水害リスクの増大に備えるため、これまでの治水対策に加え、流域全体のあらゆる関係者が協働して、水害を軽減させる治水対策、「流域治水」への転換し、ハード・ソフト一体の対策に取り組むため、特定都市河川の指定に向けた説明会の実施や、「山国川流域治水プロジェクト2.0」の策定を行い、流域治水対策を推進していく。  【事業の進捗の見込み】 ・下流地区では、地域住民の散策、イベントの開催場所等に利用され、関係自治体の協力のもと、整備箇所周辺の除草等の維持管理が行われており、地域住民による活発な利活用と維持管理が見込まれる。 ・中流地区では、平成30年に設立された「山国川かわまちづくり協議会」で全会構成(R2.3)を策定した。現在、下部組織である「整備部会」で中流地区のかわまちづくりの整備内容について議論を進めている。また、令和7年6月に新たに立ち上げた「実践協議会」では整備部会の利活用、維持管理計画について活発な議論がなされ、地域の協力体制も確立されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。  【コスト縮減等】 ・地域住民の協力のもと、整備箇所周辺の除草・清掃活動等に取り組む。 ・管理用道路、階段部の整備(あたっては、現地探取または現地で発生した玉石などの材料を用いる)。 ・今後も近年の技術開発の進展に伴う新たな工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)
本明川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	16 (12) ※1	51	【内訳】 水辺整備の効果による便益 : 51億円  【主な根拠】 (水辺整備) ・仲津・新地地区 支払意思額 : 174円/世帯/月 受益世帯数 : 30,326世帯 ・天満・永昌地区 支払意思額 : 291円/世帯/月 受益世帯数 : 38,374世帯	28 事業費 : 26億円 維持管理費 : 2.0億円	1.8	【内訳】 事業費 : 26億円 維持管理費 : 2.0億円	・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】 ・本明川水系国際会議区間ににおいて、気候変動下でも、甚大な被害が発生した昭和32年7月洪水(諫早大水害)の2℃上昇時の降雨量増加を考慮した雨量1.1倍となる規模の洪水を安全に流し、流域における浸水被害の軽減を図ることを目指し、本明川流域治水協議会において、堤防整備や本明川ダムの建設、流出抑制対策の検討や特定都市河川の指定に向けた検討等、流域自治体が一体となって防災・減災対策を図る「本明川水系流域治水プロジェクト2.0」を令和6年3月にとりまとめた。 ・諫早市では、令和2年6月の西九州新幹線の開業を機に、快速な都市空間を創出し、交流と活力を生み出す諫早駅周辺の整備を行うため、平成27年から「諫早駅周辺第二種市街地再開発事業」を核とした都市機能の再整備により、自由通路、階層別ビル、公共交通広場など交流と新しい空間を創出する。地域活性化の基盤形成を進めている。 ・西九州新幹線の開業及び諫早駅周辺の再開発事業により、駅の利便性向上やまちなか活性の促進による賑わいの創出が図られ、諫早駅の自由通路や再開発ビル、交通広場等の施設整備により、新幹線駅とバスターミナルが直結し、公共交通機関の乗り継ぎが大幅に改善されている。  【事業の進捗の見込み】 ・水辺整備事業は仲津・新地地区ほか1箇所で実施されており、平成22年度までに1箇所が完了している。天満・永昌地区では、平成24年4月より地域住民や諫早市、国土交通省等により構成された「本明川河川利用懇談会」が継続的に開催されるなど、地域の協力体制が整備されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。  【コスト縮減等】 ・管理用道路や排水整備により生じる建設発生土を埋蔵材に利用するなど、建設コスト縮減を図った。 ・今後の事業にあっては、引き続きコスト縮減に努める。 ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貿易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)		
			貿易換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
肝属川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	8.3 (7.9) ※1	40	<p><b>【内訳】</b> 水辺整備の効果による便益：40億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> （水辺整備） ・吾平地区 支払利息額：313円/世帯/月 受益世帯数：28,550世帯 ・高山地区 支払利息額：460円/世帯/月 受益世帯数：22,230世帯</p>	8.1	<p><b>【内訳】</b> 事業費：6.8億円 維持管理費：1.3億円</p>	4.9	<p><b>【水辺整備】</b> ・日常的な河川利用の利便性・安全性が向上し、河川巡視や維持管理の円滑化が図られる。 ・水辺整備の実施と安全性の向上により、販賣の創出とそれに伴う地域活性化が期待できる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 肝付町では、「人口減少」という課題解決に向けて、肝付町出資による株式会社「きもつとき未来商社そらまち（以下そらまち）」を設立し、人口減少やそれにともなう地域経済の停滞など、町が抱える課題解決に取り組んでいるところである。 ・東九州自動車道の一部鹿屋市良IC及び志布志ICが令和3年7月に開通し、新たに、日南・志布志道路及び油津・夏井道路が事業化されている。肝属川流域内では、大隅縦貫道の一部開通など、周辺地域からのアクセス性が向上しており、高速交通ネットワークの形成による広域交流の促進による地域活性の発展の寄与、交通混雑の解消と交通安全の確保など産業活動の支援、また、災害時の救助活動等にも機能する安全で円滑な高速ネットワークの形成が進んでいる。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・吾平地区では、平成28年2月より地域住民や鹿屋市、国土交通省等より構成された「あいら川かわまちづくり推進協議会」が開催され、整備完了後は、整備箇所を利用した整備箇所主催のイベントが開催される等、地域の協力体制が整っております。今後も、定期的に整備が実施される。 ・吾平地区では、令和6年4月より地域住民と肝付町、国土交通省等により構成された「高山川かわまちづくり協議会」が開催され、議論を重ね「かわまちづくり計画」の登録を行った。今後も、作業部会や社会実験の計画が予定されているなど、地域の協力体制が整っており、順調な事業進捗が見込まれる。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・河川協力団体「姶良川河川愛護会」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。 ・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。 ・今後は近年の技術開発の発展に伴う新工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 島本 和仁)

※1 ( ) 内の事業費は工事諸費を除いた事業費

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

## 【公共事業関係費】

## 【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)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B／C						
最上川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	888 (781) ※	1,150	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：1,140億円 残存価値：9.7億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 想定氾濫面積：37,200千m<sup>2</sup> 床上浸水家屋数：10,809戸 国道、主要地方道：18.4km</p>	705	<p><b>【内訳】</b> 事業費：688億円 維持管理費：17億円</p>	1.6	<p>・最上川水系直轄砂防流域は上流域には天童市、下流域には酒田市が位置する。また、国道7号などの重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が遮断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・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約14人、最大孤立者数約7,800人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約11人に低減、最大孤立者数は約400人に低減される。（避難率を40%と想定。）</p>	<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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・山形県の社会経済活動を担う重要な交通網、最上川沿川に主要な市街地を抱えており、土砂・洪水氾濫被害を防止・軽減する必要がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・今後概ね30年間の整備として、上流部の荒廃地対策を推進し、重要な交通網、最上川沿川にある主要市街地への土砂・洪水氾濫の防止・軽減を図り、流域の安全性を向上させる。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・工事のDX化を推進することで生産性を向上させてコスト縮減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 細川 浩章)
姫川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	976 (883) ※	1,734	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：1,725億円 残存価値：9.5億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 氾濫面積：10ha 世帯数：31世帯 事業所数：16事業所 等</p>	1,093	<p><b>【内訳】</b> 事業費：1,051億円 維持管理費：42億円</p>	1.6	<p>・姫川水系内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H22年）における想定死者数は199人（避難率40%）、災害時要配慮者数は3,553人と想定される。 ・姫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（R23年以降）は、想定死者数は189人（避難率40%）、災害時要配慮者数は3,516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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価実施後一定期間（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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・姫川水系における土砂・洪水氾濫に伴う被害は、基準点下流の糸魚川市街地における氾濫被害と、基準点上流の各支川流域内及び姫川本川との合流点付近における氾濫被害が想定される。 ・中期的な目標が完了した場合、基準点下流では30年超過確率規模の降雨で発生する氾濫被害の範囲が縮小し被害が軽減され、基準点上流では50年超過確率規模の降雨で発生する氾濫被害が解消する。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・これまで実施してきた砂防事業により地域の安全性は確実に向上してきた。 ・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。 ・姫川水系内の資産および重要交通網の分布、水系の治水安全度、水系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。 ・事業の完了時には、土砂・洪水氾濫等の対策により事業実施前に比べ、土砂・洪水氾濫に伴う被害軽減が期待できる。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・発生土砂の再利用により、工事におけるコスト縮減を図っている。 ・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し事業を進めていている。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 細川 浩章)
常願寺川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	その他	1,228 (1,118) ※	2,002	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：1,968億円 残存価値：34億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 氾濫面積：9ha 世帯数：78世帯 事業所数：14事業所 等</p>	1,321	<p><b>【内訳】</b> 事業費：1,314億円 維持管理費：7.5億円</p>	1.5	<p>・常願寺川水系内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H24年）における災害時要配慮者数は約11,500人と想定される。 ・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（R15年以降）は、災害時要配慮者数は約3,100人であり、事業効果として災害時要配慮者の被害が減少することが見込まれる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済情勢の急激な変化、技術革新等に伴う総事業費、事業期間の変更のため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・中期的な目標の砂防環境等の整備が完了した場合、60年超過確率規模の土砂・洪水氾濫範囲が減少し被害が軽減されるとともに、豪雨等による大規模土砂生産に伴い堆積した土砂の再移動や、荒廃地からの恒常的な土砂流出に伴う土砂災害が軽減される。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・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。 ・事業の完了時には、土砂・洪水氾濫等の対策により事業実施前に比べ、土砂・洪水氾濫に伴う被害軽減が期待できる。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・新粗土コンクリート工法、砂防ソイルセメント工法（掘削残土の有効活用）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>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 細川 浩章)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			費用: B(億円)	費用: C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
手取川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	538 (487) ※	2,060	【内訳】 被害防止便益: 2,054億円 残存価値: 5.8億円  【主な根拠】 氾濫面積: 0.53km <sup>2</sup> 世帯数: 234世帯 事業所数: 27事業所 等	528	【内訳】 事業費: 528億円 維持管理費: 0.85億円	3.9	<p>・手取川水系内での土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時 (H22年) における想定死者数は67人、避難率40%)、災害時要配慮者数は52,021人と想定される。</p> <p>・手取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 (R21年以降) は、想定死者数は0人(避難率40%)、災害時要配慮者数は8,777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>【投資効果等の事業の必要性】 ・手取川上流域は、白山に起因する火山性の堆積物が広く分布する重荒廢地のため崩壊地が多く、多雨多雪の厳しい気象条件により土砂の生産及び流出が活発である。 ・平成11年及び平成16年に発生した土石流では、登山道の吊り橋が流失するなどの被害が発生した。 ・手取川流域内には、白山市をはじめとした市街地や観光拠点をはじめ、北陸自動車道や国道3号、そしてJR北陸新幹線、IRいしかわ鉄道及び北陸鉄道石川線といった重要な交通網が存在するため、土砂・洪水氾濫により深刻な社会的影響を伴う甚大な被害の発生が懸念される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・流域における安全と安心を早期に向上させるために、事業効果の高い砂防設備の重点的な整備を推進することにより手取川流域内の治水安全度を向上させ、家屋や田畠、そして公共施設等に対する被害の軽減を図る。 ・保全対象に地域の社会・経済活動を支える重要施設や主要交通網が含まれている土砂災害警戒区域 (6渓流) の対策を優先的に完了させ土石流による直接的な被害の解消を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・摩耗対策の省力化や仮設での省力化などにより、工事におけるコスト縮減を図っている。 ・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し事業を進めている。</p>	
安倍川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	314 (273) ※	1,235	【内訳】 被害防止便益: 1,229億円 残存価値: 5.9億円  【主な根拠】 想定氾濫面積: 約21km <sup>2</sup> 人家: 約68,000戸 主要交通網: 国道1号、国道150号、国道362号、JR東海道本線、JR東海道新幹線、東名高速道路 等	279	【内訳】 事業費: 274億円 維持管理費: 4.9億円	4.4	<p>・昭和54年10月豪雨 (年超過確率1/50相当規模) により土砂・洪水氾濫が発生した場合、避難率を40%とすると中期的な目標の着手時 (H24) における想定死者数は1人、最大孤立者数12,300人と想定される。 ・安倍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 (R23) は、想定死者数は0人、最大孤立者数は2人となり、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>【投資効果等の事業の必要性】 ・概ね30年間に進める事業により直轄砂防流域の重要施設 (主要公共施設、避難所、要配慮者利用施設、主要交通網等) に対する土砂・洪水氾濫被害、土石流被害を軽減する。</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】 ・残存型枠の使用や事業間連携による掘削土砂の有効活用により、生産性の向上及びコスト縮減に努めている。 ・代替案としては、土砂・洪水氾濫範囲内の保全対象を集団移転させることも考えられるが、多くの住民が居住していることや、国道1号や東名高速、JR等の移転不可能な公共施設があることから、この方法は困難である。 また、警戒避難等のソフト対策を主体とした防災対策も考えられますが、ソフト対策では人命の保護は図れても、土砂・洪水氾濫範囲に存在する資産の保全は困難である。</p>	
狩野川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	274 (242) ※	1,585	【内訳】 被害防止便益: 1,582億円 残存価値: 3.4億円  【主な根拠】 想定氾濫面積: 約18km <sup>2</sup> 人家: 約11,000戸 主要交通網: 国道136号、国道414号、主要地方道12号・19号・59号、伊豆箱根鉄道駿豆線 等	264	【内訳】 事業費: 258億円 維持管理費: 6.5億円	6.0	<p>・年超過確率1/100規模の豪雨により土砂・洪水氾濫が発生した場合、避難率を40%とすると中期的な目標の着手時 (H23) における想定死者数は72人、最大孤立者数15,678人と想定される。 ・狩野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 (R23) は、想定死者数は38人、最大孤立者数は12,261人となり、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>【投資効果等の事業の必要性】 ・概ね30年間に進める事業 (施設整備) により、直轄砂防区域及びその下流の保全対象 (主要公共施設、要配慮者利用施設、家屋など) への土砂・洪水氾濫被害、土石流被害を軽減する。</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】 ・ICTを活用した作業の実施により、生産性の向上によるコスト縮減に努めている。 ・代替案として、土砂・洪水氾濫範囲内の保全対象を集団移転させることは、多くの住民が居住していることや、国道136号や国道414号等の移転困難な公共施設があることなどから、困難である。また、警戒避難等のソフト対策を主体とした対策では人命の保護は図れても、資産の保全は困難である。</p>	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)			
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B/C						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳								
木津川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	239 (218) ※	1,702	<p>【内訳】 被害防止便益：1,698億円 残存価値：3.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2,316ha 世帯数：6,243世帯 主要交通網：国道165号、近畿日本鉄道 等</p>	188	<p>【内訳】 事業費：178億円 維持管理費：9.8億円</p>	9.1	<p>管内に既往最大の被害をもたらした伊勢湾台風と同程度の降雨により土砂・洪水氾濫が発生した場合、事業着手時の想定死者数は約50人（避難率0%）、最大孤立者数は約1,300人（避難率0%）と推定されるが、事業完了時の想定死者数は約20人（避難率0%）、最大孤立者数は約250人（避難率0%）に減少する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価実施後一定期間（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】 ・土砂・洪水氾濫及び土石流により、保全対象に甚大な被害を及ぼす恐れがある。 ・資産の集中する地域において土砂・洪水氾濫被害を軽減するとともに、防災災害点等特に重要な保全対象の土石流による直接被害を防止するため、砂防施設を整備する必要がある。</p> <p>【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。</p> <p>【コスト縮減等】 ・残存型捨工法を活用した仮設工事費の削減、ICT技術の活用による生産性・安全性の向上等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 緑川 浩章)	
広島西部山系直轄砂防事業 中国地方整備局	その他	1,100 (974) ※	9,917	<p>【内訳】 被害防止便益：9,887億円 残存価値：30億円</p> <p>【主な根拠】 家屋戸数：約13,000戸 事業所数：約1,000事業所 公益施設数：約70施設 重要交通網：JR山陽新幹線、JR山陽線、国道2号、山陽自動車道・広島岩国道路</p>	1,591	<p>【内訳】 事業費：1,566億円 維持管理費：26億円</p>	6.2	<p>広島西部山系内には、近畿と九州を結ぶ重要交通網（鉄道・道路）が横断している。土石流による土砂災害から広域的な交通ネットワークを保全することで、社会経済への影響を防止・軽減することが見込まれる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・事業区域では人口が集中しており、近年は前回調査時（令和3年）から大きな変化はない。 ・広島県では土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定を随時実施しており、整備対象地内の整備対象渓流が増加している。 ・管内の三市（広島市、大竹市、廿日市）からなる広島西部山系直轄砂防事業促進協議会からも「事業の一層の推進」が毎年要望されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・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、着手渓流についても早期完成への要望は強い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】 ・現地発生の有効活用でコスト縮減を図っている。さらに今後対応が必要となる小規模渓流においても新技術を積極的に取り入れる等、さらなるコスト縮減に取り組む。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 緑川 浩章)	
重信川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	211 (183) ※	345	<p>【内訳】 被害防止便益：341億円 残存価値：4.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：約23km<sup>2</sup> 人口：約51,000人 世帯数：約21,000戸 等</p>	189	<p>【内訳】 事業費：186億円 維持管理費：3.1億円</p>	1.8	<p>確率規模（1/150）の降雨に伴う土砂・洪水氾濫により想定される被害に対し、事業実施前後で、想定死者数は19人から18人に減少、想定孤立者数は19,608人から19,697人に減少する。（避難率40%）また、機能低下する社会福祉施設は28施設から18施設に減少、道路途絶区間の総延長は約16,252mから14,488mに減少、JR途絶区間は400mから350mに減少、伊予鉄道の途絶区間は2,330mから2,251mに減少する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価実施後一定期間（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】 ・重信川沿川市町には、愛媛県全体の約4割にあたる63万の人が生活しており、社会・文化・経済の中核をなす地域である。 ・直轄砂防事業区域内の東温市は、新興住宅や事業所が建設され、人口・資産が集積している。 ・想定氾濫区域内には、鉄道や幹線道路、空港等の重要交通機関が整備されている。 ・昭和18年、20年に多量の土砂流出により未曾有の災害が発生。（昭和23年より事業着手） ・平成11年に表川を中心に土石流災害、平成26年に重信川を中心に斜面崩壊が発生。 ・事業区域内には、四国の大動脈である松山自動車道、国道11号が流域内を横断、また下流にはJR土讃線、伊予鉄道、松山空港などの重要交通機関が位置しており、被災した場合は商業・物流・観光等への影響や孤立化が懸念される。 ・平成30年7月豪雨では、四国地方で総降雨量が1,800mmを超えるなど記録的な大雨となり、愛媛県では複数の斜面や渓流から土砂が同時に流出し、甚大な人的被害が発生した。 ・近年は、平成29年7月九州豪雨、平成30年7月豪雨、令和元年東日本台風による豪雨等が発生するなど、今後も大規模な土砂災害の危険性が高まることが懸念されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成23年度（中期計画着手時）から令和6年度末までに14基完成 ・令和3年度末までに13基を整備予定 ・事業は順調に進捗しており、今後も地域の協力が得られる事が見込まれる事から計画的に事業を推進する</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法（残存型枠等）やICTの活用を進め、今後ともコスト縮減・生産性向上に努める</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 緑川 浩章)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				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	貨幣換算が困難な効果等 による評価				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	その他	1,313 (1,178) ※	8,357	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：8,338億円 残存価値：19億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 人家：332戸 事業所：39箇所 公共施設：35箇所 重要交通網：国道224号、主要地方道桜島港黒神線</p>	4,349	<p><b>【内訳】</b> 事業費：4,335億円 維持管理費：14億円</p>	1.9	<p>・土石流被害によって生じた医療・社会福祉施設等の機能低下は、入院患者・利用者をはじめとする災害時要配慮者等に対して深刻な影響を及ぼす。計画規模1/100の土石流が発生した場合、事業実施により、災害時要配慮者等への影響が回避できる。</p> <p>・社会経済情勢の急激な変化に伴い、総事業費及び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】 ・桜島源頭部には大量の不安定土砂が堆積し、大規模な土石流発生の危険性が高まっている。また、本事業の予算の確保や事業の継続実施を求める声は強く、地元自治体から積極的な事業推進要望がなされているところであり、砂防設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・直轄11河川の事業進捗を図り、令和11年度に事業完了の見込みである。</p> <p>【コスト縮減等】 ・溪流保全工において従来工法の三面張りコンクリート護岸ではなく、現地発生材（転石）を護岸工に用いることで、材料費を削減し、環境への負荷の低減を図っている。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 緑川 浩章) 継続	

※（ ）内の事業費は工事諸費を除いた事業費

## 【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)		
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C						
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳							
月山地区直轄地すべり対策事業 東北地方整備局	再々評価	359 (317) ※	741	<p>【内訳】 被害防止便益：740億円 残存価値：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 地すべり危険区域：457ha 湛水面積191ha 氾濫面積：815ha 世帯数：36世帯 主要交通機関：国道112号等</p>	287	<p>【内訳】 事業費：284億円 維持管理費：3.0億円</p>	2.6	<p>・月山地区の地すべり防止区域上には重要交通網（国道11号、自動車専用道など）があり、地すべり災害により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</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】 ・西村山郡西川町志津地区、鶴岡市田麦俣地区の集落や温泉等観光施設、重要交通網（国道112号、自動車専用道など）の保全及び治水・利水ダム機能の保持（寒河江ダム、月山ダム）を目的として実施している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和2年度に完成の見通しである。</p> <p>【コスト縮減等】 ・集水管として、施工時の耐久性、維持管理における耐腐食性、集水効果などを評価し、波形ハイストローク管等を採用し、維持管理にかかる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 緑川 浩章)
諏原地区直轄地すべり対策事業 関東地方整備局	再々評価	434 (394) ※	1,114	<p>【内訳】 被害防止便益：1,114億円 残存価値：0.38億円</p> <p>【主な根拠】 地すべり危険区域：101ha 想定氾濫面積：527ha 人家：4,718戸 主要交通機関：国道462号等</p>	579	<p>【内訳】 事業費：578億円 維持管理費：0.65億円</p>	1.9	<p>・本地区内には複数の集落が存在するとともに、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路に指定される国道462号や発電施設等が位置している。また、地すべり直下を流れる神流川の流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布し、災害発生時に地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p>	<p>・再評価実施後一定期間（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】 ・地区内には複数の集落が存在し、下流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布している。また、緊急輸送路に指定されている国道462号などの重要交通網が分布しており、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・継続的な地すべり変動のモニタリング観測により抑制工の効果を評価し、対策工の見直しを適宜実施予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・耐腐食性に優れた恒久集排水ボーリング保孔管を採用することでライフサイクルコストを削減するなど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 緑川 浩章)
此田地区直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	104 (93) ※	424	<p>【内訳】 被害防止便益：424億円 残存価値：0.01億円</p> <p>【主な根拠】 地すべり防止区域：88ha 世帯数：75世帯 主要交通機関：国道152号、 国道418号等</p>	287	<p>【内訳】 事業費：287億円 維持管理費：0.38億円</p>	1.5	<p>・本地区は、国道152号・国道418号などの重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過及び総事業費の変更のため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・地下水排水工（集水井工・横ボーリング工）を実施した箇所では、地下水位が大きく低下し、現在は全ブロックの地すべり活動が抑制されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業全ブロック（Aブロック、Bブロック、Cブロック）において、令和6年度までに現在計画している対策工の施工が完了した。 ・事業開始以降、着実に進捗</p> <p>【コスト縮減等】 ・従来使用してきた塩ビ管を恒久集排水ボーリング保孔管にすることで、材料の耐用年数が向上、ライフサイクルコストを削減する。 ・設計段階からCIMの導入を積極的に進めており、設計から施工、将来の管理において、3次元データで一体的に管理することにより、コスト縮減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 緑川 浩章)

※（ ）内の事業費は工事諸費を除いた事業費

【公共事業関係費】

【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									
東播海岸直轄 海岸保全施設 整備事業 近畿地方整備 局	その他	294 (264) ※	3,802	【内訳】 侵食防止便益：982億円 浸水防止便益：1,770億円 交通遮断防止便益：1,042億円 残存価値：7.3億円 【主な根拠】 浸水防護面積：約70ha 浸水防護人口：約3,200人 浸水防護家屋数：約1,500戸	1,963	【内訳】 建設費：1,954億円 維持管理費：8.6億円	1.9	・国道交通遮断以外にも、鉄道や道路埋設された水道・ガス等 ライフラインの遮断防止にも寄与。 ・沿岸域地域の安全度の向上に伴い、住宅や商工業施設の集積 による地域振興に寄与。 ・海岸保全整備と公園の一体的整備の実施により、良好な海岸 環境を創出。 ・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。	・社会的要因の変化や現場条件の変更等により事業計画（事業 費及び事業期間等）を変更する必要が生じたため、再評価を実 施  【投資効果等の事業の必要性】 ・海岸背後では市街地や、商業施設などの産業が発展し、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が位置しているため、侵食・浸水の対策に 必要な護岸高等の確保など海岸保全施設整備の必要性は非常に 高く、地域全体の侵食・浸水防護の観点から早急な整備の実施が 必要である。  【事業の進捗の見込み】 ・残事業地区（垂水工区：塩屋東地区、狩口地区）については、今後も引き続き地域との対話のもと、令和18年度完了に向け 護岸整備を推進する。  【コスト縮減等】 ・塩屋東地区での工事実施に先立ち、護岸の位置を当初の計画 より陸側に変更したほか、従来型に比べ空隙率の高い消波ブ ロックを採用することで、コスト縮減を図る。	継続	水管管理・国土保全 局 砂防部 海岸室 (室長 多田 直人)		
高知港海岸直 轄海岸保全施 設整備事業 四国地方整備 局	その他	940	8,040	【内訳】 浸水防護便益：8,040億円 【主な根拠】 浸水面積：1,445ha 浸水戸数：39,777戸	990	【内訳】 建設費：902億円 維持管理費：89億円	8.1	・事業を実施することにより、災害時における死者数を低減す ることができる。 ・事業を実施することでL1津波による背後地への浸水被害を防 止。L2津波では背後地への浸水被害を低減することが可能となり、 企業が受けける被害リスクを低減することができる。このよ うな環境向上によって、経済・産業活動を維持・発展させるこ とが期待できる。 ・L1津波からの浸水防護により、発災時の国、県、市の行政・ 防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能の確保ができる。 また、国道や鉄道といった主要交通施設の機能を維持し、それ を利用した物流の継続により災害時における迅速な復旧活動等 が可能となる。 ・発生頻度の高い津波（L1津波）を越える津波に対しても、浸 水面積等を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせるこ とで避難時間を稼ぐことができ、人的被害が軽減できる。（L2津 波では湾口付近で5分、湾奥付近で90分の遅延効果が期待でき る。）	・社会経済情勢の変化等に伴う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】 ・浦戸湾背後にはゼロメートル地帯が約700haにわたって広がっ ている。また建設後40年以上経過した海岸保全施設が多く、老 朽化による防護機能の低下が顕著になっている。南海トラフを 震源とする地震が発生した場合、高知市内は2m程度の広域地盤 沈下が発生するとともに、液状化により防潮堤等の倒壊・沈下が 想定される。そのため、その後来襲する津波により、広範囲 且つ長期的な浸水被害が予測されている。 ・海岸保全施設を整備することで、L1津波に対しては堤内地の 浸水を防護し、L2津波に対しては浸水範囲及び浸水深を減少さ せるとともに、浸水までの時間を遅らせる。  【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定  【コスト縮減等】 ・対策工法見直し、現場発生土の流用等、関係者との協議によ る陸閘閉鎖を行い、コスト縮減を図った。 ・引き続き、各工区における新技術を含めた各種構造形式の検 討及び外部有識者の参画する検討会での検討、並びに陸閘の統 廃合及び再利用の検討により着実なコスト縮減を図る。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 佐々木規 雄)		

※（ ）内の事業費は工事諸費を除いた事業費

【公共事業関係費】  
【道路・街路事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 北海道開発局	その他	1,210			1.2 (0.9) ※	1 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 2 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 3 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所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。 4 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 5 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。		・不良土対策の追加、法面植生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】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、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。 ・足寄～北見は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長79.0kmの事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率約73%）  【コスト縮減等】 ・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 西川 昌宏)			
一般国道39号 端野高野道路 北海道開発局	その他	589	6,815	5,539	1.2 (2.9) ※	1 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 2 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 3 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所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。 4 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 5 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。		・函渠工、擁壁工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  【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、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。 ・端野高野道路は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワークの構築、安全性や輸送効率の高い物流ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長14.3kmの事業である。  【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25%（うち用地進捗率約45%）  【コスト縮減等】 ・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 西川 昌宏)			
一般国道39号 女満別空港網走道路 (女満別空港～網走呼人) 北海道開発局	その他	570			1.2 (1.1) ※	1 農水産品の流通利便性向上 ・物流ルートの速達性・安全性が向上することで、農水産品の流通利便性向上が期待される。 2 救急搬送の速達性・安定性向上 ・高次医療施設への搬送時間の短縮や安定走行による患者負担軽減など、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 3 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・洪水浸水想定区域や地吹雪発生箇所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。 4 冬期都市間バス運行の利便性向上 ・日常生活の移動に加え、流水観光など観光需要があるオホーツクと道央間の代替機能が強化される。 5 広域周遊観光の活性化 ・オホーツク圏の主要観光地への速達性が向上することで、広域周遊観光の活性化が期待される。		・北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見、一般国道39号（北海道横断自動車道 網走線）端野高野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】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、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。 ・女満別空港網走道路（女満別空港～網走呼人）は、十勝圏とオホーツク圏の連携機能の強化を図り、災害に強い道路ネットワーク形成による地域産業の活性化、観光拠点への速達性向上による観光振興等を目的とした延長10.9kmの事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%）  【コスト縮減等】 ・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 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B／C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
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	985	【内訳】 走行時間短縮便益： 9,272億円 走行経費減少便益： 1,187億円 交通事故減少便益： 310億円  【主な根拠】 計画交通量：3,600～ 11,700台/日	8,732	1.2 (0.9) ※	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 ・物流拠点への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 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。 4 救急搬送の速達性・安定性向上 ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 5 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達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。	・土砂運搬経路の見直し、埋蔵文化財発掘費用の追加等に伴う総事業費・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16.2kmの事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
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	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,187億円 走行経費減少便益： 310億円  【主な根拠】 計画交通量：3,600～ 11,700台/日	8,015億円 維持管理費：553億円 更新費：165億円	1.2 (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 ・物流拠点への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 緊急輸送ルートの強化による迅速な道路啓開の支援 ・津波浸水想定区域を回避するルートが確保されるなど、災害時の緊急輸送ルートが強化され、迅速な道路啓開の支援が期待される。 4 救急搬送の速達性・安定性向上 ・並行する国道235号の信号交差点を回避し、高次医療施設までの所要時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 5 移住・交流人口の拡大による地域活性化 ・速達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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳	B/C					
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似) 北海道開発局	再々評価	267				1.1 (1.5) ※	1 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築 - 災害発生時の孤立回避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が形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 2 農畜産物の流通利便性向上 - 十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。 3 道路交通の安全性向上 - 隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 4 救急搬送・地域医療の安定性向上 - 救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。 5 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 - 所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。 6 観光地への移動利便性向上 - 移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動利便性向上が期待される。		・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 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。 - 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長15.1kmの事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
帯広・広尾自動車道 (一般国道236号) 大樹広尾道路(豊似～広尾) 北海道開発局	その他	480	5,730	5,264	【内訳】 事業費：4,748億円 維持管理費：445億円 更新費：71億円	1.1 (0.8) ※	1 災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築 - 災害発生時の孤立回避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が形成されるなど、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 2 農畜産物の流通利便性向上 - 十勝・オホーツク管内と十勝港間、大樹町・広尾町と乳製品工場間の輸送ルートが強化されるなど、農畜産物の流通利便性の向上が期待される。 3 道路交通の安全性向上 - 隣接する供用区間では、開通後に死傷事故が約7割減少していることから、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 4 救急搬送・地域医療の安定性向上 - 救急搬送や通院時間が短縮し、走行時の患者負担が軽減されることから、救急搬送・地域医療の安定性向上が期待される。 5 宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 - 所要時間が短縮され、宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上が期待される。 6 観光地への移動利便性向上 - 移動時間が短縮することで、観光地での滞在時間の増加や立ち寄り箇所の拡充が可能となるなど、観光地への移動利便性向上が期待される。		・帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る高規格道路である。 - 大樹広尾道路(豊似～広尾)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、災害時の信頼性の高い道路ネットワークの構築及び重要港湾十勝港の利便性向上等の支援を目的とした延長12.3kmの事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
旭川・紋別自動車道 (一般国道450号) 遠軽上湧別道路 北海道開発局	長期間継続中	375	11,417	10,111	【内訳】 走行時間短縮便益：9,695億円 走行経費減少便益：1,415億円 交通事故減少便益：307億円  【主な根拠】 計画交通量：2,400～9,600台/日	1.1 (1.5) ※	1 水産品の流通利便性向上 - オホーツク海で漁獲された活ほたてやほたて玉冷の市場や物流拠点への定時性及び速達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。 2 農産品物流ルートの安全性・速達性向上 - 遠軽市街地を回避する安全性の高い物流ルートが確保され、速達性向上が期待される。 3 周遊観光の活性化 - 遠軽地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして主要観光地へのアクセス性が向上し、オホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。 4 救急搬送の速達性・安定性向上 - 救急搬送時の速達性向上や走行安定性向上による患者への負担軽減が期待される。 5 異常気象時の確実性・信頼性向上 - 耐災害性が強化され、基幹道路の確実性・信頼性の向上が期待される。		・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 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 旭川・紋別自動車道は、比布町を起点とし、遠軽町を経由して紋別市に至る高規格道路である。 - 遠軽上湧別道路は、高速ネットワークの拡充による道央圏・道北圏とオホーツク圏の連絡機能強化を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした延長13.8kmの事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C				
便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳							
旭川十勝道路 (一般国道237号) 富良野北道路 北海道開発局	その他	286	2,867	2,128	1.3 (0.9) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・開通済の富良野道路と一体的に機能することで、物流などの通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>2 主要な観光地への利便性向上 ・観光シーズンに集中する富良野市街地の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周遊観光の利便性向上が期待される。</p> <p>3 道路交通の安全性向上 ・物流などの広域交通と生活交通が分散されることで、市街地における事故の発生リスクが低減され、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>4 農産品の流通利便性向上 ・観光シーズン等における農産品の輸送において、交通量の多い市街地を回避できるようになり、輸送の定時性および速達性の向上が期待される。</p> <p>5 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時の避難及び救援等に必要な緊急輸送ルートが強化される。</p> <p>6 救急搬送の速達性・安定性向上 ・搬送時間の短縮や、揺れなどによる患者の負担軽減が図られ、速達性・安定性向上が期待される。</p>	<p>・土工、地盤改良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】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る高規格道路である。 ・富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長5.7kmの事業である。</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86%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
道央圏連絡道路 (一般国道337号) 長沼南幌道路 北海道開発局	その他	554	630	579	1.1	<p>1 物流拠点の利便性向上 ・新千歳空港、石狩湾新港及び苫小牧港への所要時間が短縮され、物流輸送の効率化が期待される。</p> <p>2 農産品の流通利便性向上 ・農産品の道外荷物を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への定時性が確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>3 拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・定時性・速達性が改善されることにより、都市間バスの運行ルートの転換が生じ、新千歳空港との連絡強化による利便性の向上が期待される。</p> <p>4 道路交通の安全性向上 ・大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>5 異常気象時や冬期間の安全性向上 ・冬期雪程障害の緩和や浸水エリアを回避したルートとなり、安全性向上が期待される。</p> <p>6 企業立地の促進 ・空港や港湾など主要拠点間への速達性が向上し、周辺の工業団地等での企業立地が期待される。</p>	<p>・土工計画、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</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。 ・長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、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長沼町東10線から南幌町南15線に至る延長14.6kmの事業である。</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73%（うち用地進捗率約93%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道5号 創成川通 北海道開発局	その他	1,809	2,025	1,736	1.2 (1.04) ※	<p>1 札幌都心部と高速道路のアクセス強化 ・所要時間のばらつきの改善による定時性確保と主要渋滞箇所・信号交差点の回避による札幌都心部と高速道路のアクセス強化が期待される。</p> <p>2 道路交通の安全性向上 ・整備済み区間では、整備前に比べ割の追突事故減少が確認されており、当該道路の整備による道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>3 物流交通の速達性向上 ・所要時間のばらつきが改善し、定時性が向上することで、物流交通の速達性向上が期待される。</p> <p>4 高次医療機関への速達性向上 ・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。</p> <p>5 沿線における交通環境の向上 ・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や周辺道路の混雑が緩和され、安全性の向上が期待される。</p> <p>6 冬期におけるバス利便性向上 ・定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。</p>	<p>・土工計画、土留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5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る幹線道路である。 ・創成川通は、札幌都心部と札樽自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間消費の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る延長4.8kmの事業である。</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8%</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用・C(億円) 費用の内訳	B/C						
一般国道12号 峰延道路 北海道開発局	その他	226	229	【内訳】 走行時間短縮便益：208億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：6.1億円  【主な根拠】 計画交通量：23,400～24,900台/日	279	【内訳】 事業費：259億円 維持管理費：20億円	0.8 (残事業 =2.4)	1 交通混雑の緩和 ・交通容量が拡大し、混雑が緩和され、走行環境改善が期待される。 2 冬期異常気象時の走行性確保 ・交通容量が増加し、異常気象時における幹線道路としての機能確保が期待される。 3 道路交通の安全性向上 ・道路交通の安全性向上が期待される。 4 救急搬送の安定性向上 ・追越し困難な2車線区間が解消され、通年の救急搬送の安定性向上が期待される。 5 日常生活の利便性向上 ・交通混雑が解消され、日常生活の利便性向上が期待される。 6 農産品の流通利便性向上 ・交通混雑の解消や安全性が向上し、農産品の流通の利便性向上が期待される。	・構造物基礎工、橋梁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】 ・一般国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 ・峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢～美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの4車線拡幅事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地進捗率約99%）  【コスト縮減等】 ・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 西川 昌宏)
一般国道103号 奥入瀬（青樺山） バイパス 東北地方整備局	その他	316	133	【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：2.4億円  【主な根拠】 計画交通量：1,900台/日	320	【内訳】 事業費：314億円 維持管理費：6.1億円	0.4 (残事業 =1.1)	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：4.5万人・時間/年、渋滞損失削減率：10割削減) 2 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第2次緊急輸送道路に指定 ・現道等の防災点検対策箇所（17箇所） 3 生活環境の改善・保全 ・国立公園の特別保護地区の自然環境を保全 ・NOx排出削減量（3.3t/年）、SPM排出削減量（0.2t/年） 他8項目に該当	・トンネル補助工法の追加等に伴う総事業費、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】 ・一般国道103号は、青森県青森市を起点に十和田湖を経由し、秋田県大館市に至る一般国道である。 ・一般国道103号奥入瀬（青樺山）バイパスは、青森県十和田市青樺山から同市子ノ口に至る延長5.2kmの2車線道路である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度（直轄権限代行） ・事業進捗率：約65%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・トンネル管理設備の見直しにより、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道4号 金ヶ崎拡幅 東北地方整備局	その他	140	281	【内訳】 走行時間短縮便益：263億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：0.07億円  【主な根拠】 計画交通量：27,600台/日	138	【内訳】 事業費：119億円 維持管理費：18億円	2.0	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：35.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) 2 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 (金ヶ崎町～北上市 現況25分→整備後21分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において緊急輸送道路（第1次路線）に指定 他5項目に該当	・橋梁計画の変更等に伴う総事業費、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】 ・一般国道4号は、東京都中央区を起点に岩手県内を南北に縦断し、青森県青森市に至る主要幹線道路である。 ・一般国道4号金ヶ崎拡幅は、岩手県胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上から同町大原東町に至る延長5.2kmの4車線道路である。  【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42%（うち用地進捗率約80%）  【コスト縮減等】 ・道路構造（擁壁構造）の見直しにより、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C						
便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳									
一般国道108号 石巻河南道路 東北地方整備局	長期間継続中	210	286	【内訳】 走行時間短縮便益：239億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：10億円  【主な根拠】 計画交通量：11,400台/日	196	【内訳】 事業費：173億円 維持管理費：23億円	1.5	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：25.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約5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が見込まれる (涌谷町役場～石巻赤十字病院 現況34分 ⇒ 整備後28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第1次緊急輸送道路に指定 他5項目に該当	・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】 ・一般国道108号は、宮城県石巻市を起点に宮城県・秋田県を横断し、秋田県由利本荘市に至る主要幹線道路である。 ・一般国道108号石巻河南道路は、宮城県石巻市蛇田から同市北村に至る延長7.8kmの2車線道路（一部現地拡幅4車線）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6%（うち用地進捗率約19%）  【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
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	その他	1,308	9,099	【内訳】 走行時間短縮便益：7,676億円 走行経費減少便益：1,103億円 交通事故減少便益：321億円  【主な根拠】 計画交通量：11,900台/日	5,757	【内訳】 事業費：4,964億円 維持管理費：725億円 更新費：68億円	1.6 (0.9) ※	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：13.7万人・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が見込まれる (いはば市～酒田港 現況43分⇒整備後36分) 3 災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定 他11項目に該当	・岩掘削量の増加・岩掘削工法の変更等に伴う総事業費、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】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点に山形県酒田市や秋田県秋田市を経て、青森県青森市に至る延長約322kmの高規格道路である。 ・一般国道7号遊佐象潟道路は、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にいはば市・象潟町小滝に至る延長17.9km、2車線の自動車専用道路である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約63%（うち用地進捗率約99%）  【コスト縮減等】 ・工事用道路の構造見直しにより、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
新庄酒田道路 (一般国道47号 戸沢立川道路) 東北地方整備局	その他	370	3,879	【内訳】 走行時間短縮便益：3,134億円 走行経費減少便益：623億円 交通事故減少便益：122億円  【主な根拠】 計画交通量：13,300台/日	3,136	【内訳】 事業費：2,754億円 維持管理費：363億円 更新費：19億円	1.2 (0.8) ※	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：7.5万人・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が見込まれる (戸沢村～日本海総合病院 現況45分⇒整備後41分) 3 災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において第1次緊急輸送道路に指定 他10項目に該当	・トンネル支保パターンの変更等に伴う総事業費、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】 ・新庄酒田道路は、山形県新庄市から同県酒田市に至る延長約50kmの高規格道路である。 ・一般国道47号戸沢立川道路は、山形県最上郡戸沢村古口から同県東田川郡立川町野村町立川に至る延長5.8km、2車線の自動車専用道路である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率約14%）  【コスト縮減等】 ・トンネル照明器具の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
福島西道路 (一般国道13号 福島西道路（二期）) 東北地方整備局	その他	730	4,579	【内訳】 走行時間短縮便益：4,151億円 走行経費減少便益：327億円 交通事故減少便益：100億円  【主な根拠】 計画交通量：28,900台/日	2,780	【内訳】 事業費：2,556億円 維持管理費：193億円 更新費：31億円	1.6 (0.8) ※	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：54.8万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4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が見込まれる (福島市西部（テレビユー福島前）～福島県立医科大学附属病院 現況28分⇒整備後19分) 3 災害への備え ・福島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に指定 他8項目に該当	・トンネル支保パターンの変更、補助工法の追加等に伴う総事業費、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】 ・一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る主要幹線道路である。 一般国道13号福島西道路（二期）は、福島県福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。  【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68%（うち用地進捗率約99%）  【コスト縮減等】 ・道路構造（擁壁構造）の見直しにより、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道6号 牛久土浦バイパス 関東地方整備局	再々評価	388			1.3 (1.5) ※	1. 交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上 -通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 2. 安全性の向上（事故の削減効果） -国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 3. 救急医療活動の支援 -龍ヶ崎市 松葉地区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、救急搬送の速達性が向上。 4. 物流への寄与 -高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 -沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 5. 地域観光の活性化の支援 -沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。	・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 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> -一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。 -牛久土浦バイパスは、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、牛久市遠山町から同市中町及びつくば市西大井から土浦市中村西根までの延長5.2km、4車線のバイパス事業である。 <b>【事業の進捗の見込み】</b> -事業化年度：平成14年度 -事業進捗率：約84%（うち用地進捗率約99%） <b>【コスト縮減等】</b> -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 西川 昌宏)				
一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅱ期) 関東地方整備局	その他	289	1,749	【内訳】 走行時間短縮便益：1,512億円 走行経費減少便益：197億円 交通事故減少便益：41億円  【主な根拠】 計画交通量 25,600~43,900台/日	1,385	【内訳】 事業費：1,314億円 維持管理費：71億円	1.3 (2.0) ※	1. 交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上 -通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 2. 安全性の向上（事故の削減効果） -国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 3. 救急医療活動の支援 -龍ヶ崎市 松葉地区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、救急搬送の速達性が向上。 4. 物流への寄与 -高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 -沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 5. 地域観光の活性化の支援 -沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。	・既設道路との交差部の構造変更、排水施設（調整池、雨水管）の追加等により総事業費を変更するため、再評価を実施 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> -一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。 -牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、つくば市高崎から同市西大井及び土浦市中村西根から同市中までの延長4.6km、4車線のバイパス事業である。 <b>【事業の進捗の見込み】</b> -事業化年度：平成26年度 -事業進捗率：約91%（うち用地進捗率約99%） <b>【コスト縮減等】</b> -排水構造物の見直しによりコスト縮減を実施。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)		
一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅲ期) 関東地方整備局	再々評価	434			1.3 (1.5) ※	1. 交通渋滞の緩和・地域間の移動性向上 -通過交通が牛久土浦バイパスへ転換し、国道6号現道の渋滞が緩和され、地域間の所要時間が短縮。 2. 安全性の向上（事故の削減効果） -国道6号現道及び周辺路線の死傷事故件数が低下し、安全性の向上に寄与。 3. 救急医療活動の支援 -龍ヶ崎市 松葉地区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、救急搬送の速達性が向上。 4. 物流への寄与 -高速道路へのアクセスが向上し、物流の効率化が図られることが期待される。 -沿道では、本事業の整備を見据えた新たな土地区画整理事業も計画されており、地域の活性化にも寄与することが期待される。 5. 地域観光の活性化の支援 -沿線観光地へのアクセス性が向上し、周遊観光の促進に寄与。	・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 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> -一般国道6号は、東京都中央区から宮城県仙台市に至る主要幹線道路である。 -牛久土浦バイパス（Ⅲ期）は、一般国道6号（現道）の渋滞緩和や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス強化を目的とした田園地帯の平野部を通過する道路であり、牛久市城中町からつくば市高崎までの延長5.5km、4車線のバイパス事業である。 <b>【事業の進捗の見込み】</b> -事業化年度：平成30年度 -事業進捗率：約11%（うち用地進捗率約81%） <b>【コスト縮減等】</b> -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 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C						
便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳									
一般国道6号 酒門町交差点立体 関東地方整備局	長期間継 続中	81	77	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益： 69億円 走行経費減少便益： 6.5億円 交通事故減少便益： 0.91億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量： 26,300台/日</p>	68	<p>【内訳】</p> <p>事業費： 65億円 維持管理費： 2.6億円</p>	1.1	<p>1 交通渋滞の緩和・安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒門町交差点（主要渋滞箇所）は、東西の基幹道路である国道50号と交差しており、終日速度低下が発生。</li> <li>・酒門町交差点立体区間の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約4割と最も多いほか、車両相互の右左折時の事故も約4割弱を占める。</li> <li>・酒門町交差点立体の整備により、立体部に国道6号の直進交通が分離されることで、交差点の交通円滑化が図られ、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>2 地域の安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒門町交差点では、交通混雑による速度低下のため事故が多発しており、死傷事故件数（21件/4年）は、茨城県内の交差点の中でワースト1位。</li> <li>・酒門町交差点の混雑を避けた車両が周辺の生活道路に流入しており、生活道路での事故が複数発生。</li> <li>・酒門町交差点立体の整備に伴う混雑緩和により、国道6号・50号及び周辺の生活道路での交通事故削減が期待される。</li> </ul> <p>3 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道6号沿線のひたちなか市には多数の工場が立地しており、製造品出荷額等（茨城県内3位）が増加傾向。</li> <li>・酒門町交差点立体の整備により、北関東自動車道等から工場へのアクセス性が向上するなど、物流の効率化や企業活動の活性化に寄与する。</li> </ul>	<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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る主要幹線道路である。</li> <li>・酒門町交差点立体は、水戸市内の交通渋滞の緩和、地域の安全性の確保を目的とした延長1.1kmの立体交差事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：令和3年度</li> <li>・事業進捗率：約8%（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>・防草タイプのブロックを配置し、除草作業の省略を図ることで維持管理費を軽減。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局	その他	224	272	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益： 251億円 走行経費減少便益： 18億円 交通事故減少便益： 2.6億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量： 28,400~42,100台/日</p>	239	<p>【内訳】</p> <p>事業費： 232億円 維持管理費： 7.0億円</p>	1.1	<p>1 交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和田拡幅区間の日立南太田IC東交差点、大和田町交差点、石名坂東交差点、大みか町6丁目交差点は主要渋滞箇所に特定されており、速度低下が発生。</li> <li>・大和田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が期待される。</li> </ul> <p>2 安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和田拡幅区間の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が多い状況。</li> <li>・大和田拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>3 地域連携および地域産業の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日立市と隣接市町村を跨ぐ通勤や茨城港（日立港区）及び周辺工場から常磐道の日立南太田ICへのアクセス性向上などが図られ、地域産業の発展に寄与する。</li> </ul>	<p>・材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道6号は、東京都中央区から仙台市に至る主要幹線道路である。</li> <li>・大和田拡幅は、日立市南部における交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携および地域産業の発展を目的とした延長3.3kmの拡幅事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成18年度</li> <li>・事業進捗率：約68%（うち用地進捗率約83%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道17号 中村交差点立体 関東地方整備局	その他	50	57	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益： 45億円 走行経費減少便益： 6.3億円 交通事故減少便益： 4.8億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量： 28,300台/日</p>	51	<p>【内訳】</p> <p>事業費： 44億円 維持管理費： 6.7億円</p>	1.1	<p>1 救急医療アクセスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中村交差点立体の整備により、新たに約2,000人が第3次医療施設（群馬大学医学部付属病院）の30分圏域に入る。</li> <li>・第3次医療施設（群馬大学医学部付属病院）へのアクセスが向上し、約3.2万人の搬送時間が短縮。</li> </ul> <p>2 観光期の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県内有数の観光地である草津・伊香保温泉へのアクセスが向上し、観光振興を支援。</li> </ul> <p>3 円滑な輸送の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存ネットワークと一体となって企業活動の活性化に寄与。</li> </ul>	<p>・地質条件を踏まえた構造変更、転石発生への対応に伴う変更、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道17号は東京都中央区から新潟県新潟市に至る主要幹線道路である。</li> <li>・中村交差点立体は、観光ピーク時をはじめとした慢性的な渋滞緩和と、交通円滑化による事故の削減を目的とした立体交差事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：令和4年度</li> <li>・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁上部構造を上下線で分離構造から一體構造へ見直したことで、コスト縮減を実施。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C					
便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳								
一般国道18号 高崎安中拡幅 関東地方整備局	再々評価	427	1,397	1,256	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,191億円 走行経費減少便益： 182億円 交通事故減少便益： 24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：30,300～ 47,300台</p>	<p>1 交通混雑の緩和、交通安全の向上 ・安中～高崎間を通行する交通の利用が多く、混雑や追突事故等の交通事故による交通事故課題が発生していた。 ・これまでの整備により、交通混雑の緩和や交通安全の向上が図られてきたが、残る区間の整備により更なる改善が期待される。</p> <p>2 救急医療の支援 ・安中市では、年間2,000件以上の救急搬送があるが、第三次医療施設は高崎市内の高崎総合医療センターのみ。 ・高崎安中拡幅の整備により、高崎総合医療センター（第三次医療施設）への30分圏域が拡大。 ・安中市人口のうち、高崎総合医療センターへの30分圏域に含まれる人口が約1.9万人（安中市人口の約3割）増加。</p> <p>3 経済活性化の支援 ・安中市の主要な製造品は、シリコーン製品等の化学製品であり、製造品出荷額は増加傾向にある。 ・化学製品を製造する工場等では、高崎安中拡幅区間を利用した輸送が全体の約5割。 ・高崎安中拡幅の整備により、更なる物流の効率化が図られ地域産業への支援が期待される。</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18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市に至る主要幹線道路である。 ・高崎安中拡幅は、高崎市から安中市間の交通混雑の緩和と、交通安全の向上を目的とした、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率：約97%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	2,140	2,640	2,361	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 2,469億円 走行経費減少便益： 118億円 交通事故減少便益： 53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：16,000～ 23,700台/日</p>	<p>1 交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・並行する（主）成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所に選定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。並行する（主）成田小見川鹿島港線及び（主）成田松尾線の交通事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約4割を占める。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により現道からの転換が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>2 企業活動・地域づくりへの貢献 ・成田国際空港は、国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約4割を占める重要な拠点。 ・圏央道（大栄～横芝）の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積に寄与。 ・ミッシングリンクの解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。</p> <p>3 農林水産物の輸出への貢献 ・令和4年1月に新成田市場が新たに開場。新成田市場は「ワンストップ輸出拠点機能」を備えた日本初の物流拠点であり、農林水産物の輸出拡大に貢献。 ・圏央道の整備によって市場へのアクセスが向上し、産業の活性化に寄与。</p>	<p>・単価・労務費の上昇、地質条件を踏まえた対策工法の追加等により総事業費を変更するため、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、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本の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、自都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・大栄～横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等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、首都圏の道路交通の円滑化、沿道環境の改善、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5km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20年度 ・事業進捗率：約46%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・下層路盤をセメント安定処理から鉄鋼スラグへ変更することによりコストを縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏) 高速道路課 (課長 渡邊 良一)
一般国道51号 成田拡幅 関東地方整備局	その他	273	1,338	1,295	1.03	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,232億円 走行経費減少便益： 94億円 交通事故減少便益： 12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：18,300～ 40,900台/日</p>	<p>1 物流交通の支援 ・成田市の製造品出荷額等はコロナ禍で減少したものの、近年は再び増加傾向に転じている。 ・成田拡幅区間を利用している企業からは開通に期待する意見があり、当該区間の整備により、物流の効率化が図られ、産業への支援が期待される。</p> <p>2 災害時のリダンパンシー効果 ・国道51号と並行する東関東自動車道では、災害や事故に伴い、毎年数回程度の通行止めが発生。 ・「令和元年房総半島台風（台風15号）」が千葉県に襲来した際にも、東関東自動車道で約16時間にわたる通行止めが発生し、並行する国道51号が代替路として機能。交通需要が一時的に増加する中、成田拡幅による交通容量の増大が災害時の移動負担の軽減に寄与。</p> <p>3 電線共同溝の整備による効果 ・国道51号成田拡幅区間は第一次緊急輸送道路に指定されており、千葉県道路啓閉計画における啓閉候補路線にも指定されている。無電柱化により電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、迅速な道路啓閉を支援し防災に寄与する。 ・電線共同溝の整備によって歩行者通行空間の安全性・快適性が確保されるうえ、景観向上にも寄与する。 ・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確保により、緊急輸送道路ネットワークが強化される。</p>	<p>・河川協議、物流機能の強化、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道51号は、千葉県千葉市から茨城県水戸市に至る主要幹線道路である。 ・成田拡幅は、国道51号の交通混雑の緩和、安全で快適な生活環境の確保を目的とした延長5.8km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：昭和45年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・機能強化道路の構造変更によりコストを縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 東京外かく環状道路(関越～東名)	再々評価	27,625	363,108	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 334,732億円 走行経費減少便益 : 24,519億円 交通事故減少便益 : 3,857億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 : 37,200～103,500台/日</p>	82,744	<p>【内訳】 事業費 : 77,069億円 維持管理費 : 4,574億円 更新費 : 1,102億円</p>	4.4 (1.2) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。 2 交通安全の確保 ・外環(関越～東名)の整備により、環状8号線などを利用していったん通過交通が外環に転換され、生活道路等の交通量が軽減し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。 3 災害時の迂回機能の確保 ・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通になってしまっても、外環(関越～東名)の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。 4 臨海部(羽田空港等)とアクセス性向上 ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。</p>	<p>・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】 ・東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 ・関越～東名間は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。</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51%(うち用地進捗率約94%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・バイブルーフ接続方法の見直し、仮設部の構造変更によりコスト縮減を実施。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
関東地方整備局 東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社									継続 高速道路課 (課長 渡邊 良一)				
一般国道14号 亀戸小松川立体 関東地方整備局	再々評価	456	730	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 666億円 走行経費減少便益 : 61億円 交通事故減少便益 : 3.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 : 37,900～60,400台</p>	633	<p>【内訳】 事業費 : 619億円 維持管理費 : 14億円</p>	1.2	<p>1 交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中しており、東小松川交差点は主要渋滞箇所に位置付けられている。特に、現道拡幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 ・亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>2 安全安心な通行の確保 ・事故類型では、追突事故が約3割を占めている。 ・特に現道拡幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い傾向。</p> <p>・亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>3 良好的な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。</p> <p>・未整備区間である小松川地区1期においては自転車事故件数が整備区間である亀戸地区の約4倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。</p> <p>4 防災ネットワークの機能強化 ・国道14号は、首都直下地震対策(八方向作戦)の北東方向啓閉ルートに選定されている。 ・亀戸小松川立体の整備により、震災等の際に緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消防活動、救命活動を行うベースと緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保される。 ・また、無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、速やかな道路啓閉が可能となる。</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】 ・一般国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市に至る主要幹線道路である。 ・亀戸小松川立体は、東京都江東区から江戸川区までの延長2.5kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度 : 昭和60年度(亀戸地区) 平成元年度(小松川地区) ・事業進捗率 : 約46%(うち用地進捗率約46%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・プレキャストボックスカルバート構造とRC現場打ちボックスカルバート構造の併用から、全線プレキャストボックスカルバート構造へ変更することでコストを縮減。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道20号 日野バイパス（延伸） 関東地方整備局	その他	355				<p>1. 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3割が追突事故。 ・事業の整備により、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期待。</p> <p>2. 救急医療施設への連携性向上 ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏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約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍（約101万人→約150万人）に増加することが期待。</p> <p>3. 主要観光地へのアクセス性向上 ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。</p> <p>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・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。</p> <p>5. 路線バスの定時性向上 ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。</p> <p>6. 災害発生時の復旧支援 ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓閉候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。</p>	<p>・材料単価・労務費の上昇、バリアフリー対策及び地下排水溝の追加により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・日野バイパス（延伸）は、日野市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）Ⅱ期と一体となり圈央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日野市川辺堀之内から日野市西平山三丁目までを結ぶ延長3.8kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約94%（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取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道20号 日野バイパス（延伸）Ⅱ期 関東地方整備局	その他	300	4,427	3,693	1.2 (2.5) ※	<p>1. 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3割が追突事故。 ・事業の整備により、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期待。</p> <p>2. 救急医療施設への連携性向上 ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏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約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍（約101万人→約150万人）に増加することが期待。</p> <p>3. 主要観光地へのアクセス性向上 ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。</p> <p>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・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。</p> <p>5. 路線バスの定時性向上 ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。</p> <p>6. 災害発生時の復旧支援 ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓閉候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。</p>	<p>・一般国道20号、日野バイパス（延伸）、八王子南バイパス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20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・日野バイパス（延伸）Ⅱ期は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）上と一体となり圈央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした。日野市西平山三丁目から八王子市北野町までを結ぶ延長1.5km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：平成29年度 ・事業進捗率：約7%（うち用地進捗率約36%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局	その他	2,257				1. 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3割が追突事故。 ・事業の整備により、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期待。 2 救急医療施設への連携性向上 ・事業の整備により、日野市役所から南多摩医療圏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約24分短縮され、圏域内の30分カバー人口が約1.5倍（約101万人→約150万人）に増加することが期待。 ・搬送時の利用ルートが国道20号からバイパスに変化することで、通過する信号交差点数が約5割（44箇所→21箇所）に減少し、傷病者の負担軽減が期待。 3 主要観光地へのアクセス性向上 ・高尾山の登山客数は、年間約190万人の観光客が来訪。 ・事業の整備により、日野駅から高尾山までの所要時間が短縮され、高尾山へのアクセス性が向上し、観光入込客数の増加が期待。 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・雪や災害等により、過去10年で11回通行止めが発生。 ・事業の整備により、中央道の通行止めが発生した際の代替路が確保され、並行する国道20号への交通集中が抑制され、交通の円滑化が期待。 5 路線バスの定時性向上 ・国道20号は、複数の路線バスが利用しており、朝ピーク時間帯において平均で約13分、最大で約21分の遅延が発生。 ・事業の整備により、路線バスの定時性が向上し、地域住民の利便性向上が期待。 6 災害発生時の復旧支援 ・国道20号は第一次緊急輸送道路に指定されており、八方向作戦において道路啓閉候補路線に選定。 ・発災時には救命活動や支援物資輸送等の復旧活動を行うため、幅員の確保が必要。 ・事業の整備により、十分な幅員が確保されることで、支援物資輸送の円滑化による復旧支援を期待。	1.2 (1.02) ※	・材料単価・労務費の上昇、現場条件の変更により総事業費を変更するため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・八王子南バイパスは、八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期と一緒に、園央道と八王子市域や日野市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、八王子市北野町から同市南浅川町までを結ぶ延長9.6kmのバイパス事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：約68%（うち用地進捗率約98%）  【コスト縮減等】 ・発生土の有効活用・再利用によりコスト縮減。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局	その他	331	857	【内訳】 走行時間短縮便益：717億円 走行経費減少便益：106億円 交通事故減少便益：34億円  【主な根拠】 計画交通量：35,100～47,800台	635	【内訳】 事業費：623億円 維持管理費：11億円	1.4	1 交通渋滞の緩和 ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。 ・立体開通後、主要渋滞箇所であった南蒲田交差点付近の速度は20km/h以上に改善。 2 歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上、交通結節点の機能強化 ・無電柱化の実施や自転車通行帯の整備により、歩行者と自転車の通行空間が分離され、歩行者及び自転車利用者の安全性・快適性が向上。 ・京急蒲田駅東口駅前広場と連携した横断歩道橋の整備により、京急蒲田駅の交通結節点機能が強化。 3 防災ネットワークの機能強化 ・国道15号は、首都直下地震対策（八方向作戦）の南方向啓閉ルートに選定されている。 ・蒲田駅周辺整備の整備により、震災等の際に緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、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が確保される。 ・また、無電柱化により、緊急輸送道路における電柱倒壊による交通阻害を防ぎ、速やかな道路啓閉が可能となる。	・擁壁施工時の支障物撤去による変更、自転車通行帯の追加及び道路照明の変更、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道15号は東京都中央区から神奈川県横浜市に至る主要幹線道路である。 ・蒲田駅周辺整備は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、並行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約98%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
中部横断自動車道 (富沢～六郷) 関東地方整備局	その他	3,222	16,249	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 14,424億円 走行経費減少便益 : 1,565億円 交通事故減少便益 : 260億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 6,400～15,200台/日</p>	11,093	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 10,375億円 維持管理費 : 633億円 更新費 : 85億円</p>	1.5 (0.7) ※	<p>1 物流の効率化 ・中部横断自動車道の開通により、移動・輸送時間が短縮され、山梨県を中心に経済活動が活性化。 ・経済効果は、全体で約367億円/年。</p> <p>2 地域産業の活性化 ・開通により、沿線での企業立地が、直近6カ年で9件、今後5カ年の計画として5件あり、地域の雇用を創出。</p>	<p>・要対策土の処分及び流出対策、工事用道路の撤去、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約132kmの高速自動車国道である。 ・富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡川三郷町までの延長28.3kmの事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 (整備計画変更) : 平成17年度 ・事業進捗率 : 約99% (うち用地進捗率100%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道138号 新屋拡幅 関東地方整備局	その他	107	186	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 177億円 走行経費減少便益 : 5.5億円 交通事故減少便益 : 3.3億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 21,100～29,000台/日</p>	92	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 85億円 維持管理費 : 6.6億円</p>	2.0	<p>1 周遊観光の支援 ・富士吉田周辺には山梨県全体の観光客の約3割が集中。国道138号は観光周遊バスの走行ルートになっている。 ・優れた観光資源を連携させた自転車による国際観光促進のため、安全で快適な自転車走行空間の整備が検討されている。 ・新屋拡幅の整備により、周遊バスや自転車の走行環境が向上し、富士北麓地域における更なる周遊観光が期待。</p> <p>2 救急医療アクセスの向上 ・安全で円滑な搬送が可能となり地域の救急活動を支援。</p> <p>3 災害時の支援 ・中央道河口湖ICや富士吉田忍野スマートICから富士山アリーナへの救援物資集積後、指定避難所への円滑なアクセスを確保。</p>	<p>・電線共同溝の追加、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道138号は、山梨県富士吉田市から神奈川県小田原市に至る主要幹線道路である。 ・新屋拡幅は、慢性的な渋滞の緩和、交通安全の向上、観光産業等地域経済への貢献、地域生活の快適性向上を目的とした、富士吉田市上宿交差点から同市富士見公園前交差点までの延長2.6km、4車線の現道拡幅事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成24年度 ・事業進捗率 : 約47% (うち用地進捗率約23%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・複数箇所での横断水路を整備予定であったが、横断箇所を集約することによりコストを縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局	再々評価	260	436	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 391億円 走行経費減少便益 : 40億円 交通事故減少便益 : 5.2億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 30,300～34,200台/日</p>	344	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 327億円 維持管理費 : 17億円</p>	1.3	<p>1 交通安全性の向上 ・暫定2車線開通により、柳原北交差点・エムウェーブ交差点間を通過する交通について、生活道路を利用した抜け道交通の約9割が長野東バイパスに転換。 ・長野東バイパスと国道18号現道の間の抜け道での死傷事故発生件数は、暫定2車線整備前後で年度平均11件から平均5.5件に減少。 ・今後の4車線整備および柳原北交差点の立体化により、交通の転換が更に促進され、並行する国県道や生活道路の安全性向上に期待。</p> <p>2 農産物の物流効率化の支援 ・長野東バイパスの沿線および北側の国道18号沿線は、りんごを主とした果樹園が多く、集荷場も点在。 ・長野東バイパスの暫定2車線整備により、須坂長野東ICへのアクセスが向上。</p> <p>3 農産物の物流効率化の支援 ・長野東バイパスの完成により、周辺のりんご農家から集荷場や集荷場から集出荷場へのアクセス性の向上や定時性の確保、更には首都圏等への出荷時の須坂長野東ICへのアクセス性の向上など、効率的な輸送の支援が期待。</p> <p>4 環状道路ネットワークの構築 ・長野東バイパスは、長野市街地の通過交通を排除し、交通混雑の緩和、円滑な交通確保、地域間連携の強化、都市の活性化などを目的とした長野環状道路の一部を構成。 ・上信越自動車道では(仮称)若穂スマートインターチェンジが事業中であり、令和8年には五輪大橋の無料化、合わせて(一) 三才大豆島中御所線の4車線化が予定されていることから、長野東バイパスの完成による環状道路ネットワークとしてのさらなる機能強化に期待。</p> <p>5 電線共同溝の整備効果 ・当該路線は、第一次緊急輸送道路に指定。 ・電線共同溝の整備により災害発生時における通行止めリスクが低下し、速やかな道路啓開が可能となるとともに、安全で快適な通行空間や良好な景観を確保。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る主要幹線道路である。 ・長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保を目的とした、長野市北長池から同市柳原までの延長2.8km、4車線のバイパス事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成12年度 ・事業進捗率 : 約81% (うち用地進捗率約98%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・他事業からの流用土の活用によりコスト縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C				
一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局	その他	244			2.4 (1.2) ※	<p>1 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 ・一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 ・バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。</p> <p>2 産業の輸送円滑化に寄与 ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号（現道）を利用。 ・バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。</p> <p>3 観光活性化の支援 ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号（現道）を利用。 ・バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。</p>	<p>・材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・坂室バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県茅野市金沢から同市宮川までの延長3.7km、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10年度 ・事業進捗率：約78%（うち用地進捗率約98%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・電線共同溝の管路材の見直しによりコストを縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道20号 諏訪バイパス 関東地方整備局	一定期間、 未着工	900	7,656	3,132	2.4 (0.9) ※	<p>1 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 ・一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 ・バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。</p> <p>2 産業の輸送円滑化に寄与 ・諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。 ・バイパスの一体整備により、高速ICへの10分アクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与。</p> <p>3 観光活性化の支援 ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号（現道）を利用。 ・バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。</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20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・諏訪バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県諏訪市上諏訪から諏訪郡下諏訪町東町までの延長5.6km、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：令和5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】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	その他	569			2.4 (1.2) ※	<p>1 地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保 ・諏訪地域の幹線道路周辺には、観光・工業・生活を支える主要な拠点が集積。 ・一方で、諏訪地域の幹線道路は災害に対する信頼性が低く、集中豪雨による道路冠水発生時は通行止めとなり、地域の分断・孤立が発生。 ・バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保。</p> <p>2 産業の輸送円滑化に寄与 ・諏訪地域には、精密機械業や非鉄金属製造業を中心とする工場が数多く立地しており、第二次産業の就業人口は、長野県平均を上回る割合。</p> <p>3 観光活性化の支援 ・諏訪地域には、上諏訪温泉・諏訪大社など、長野県における主要観光地が集積。 ・山梨県方面や愛知県方面からの来訪者が多く、観光地へのアクセスには国道20号（現道）を利用。 ・バイパスの一体整備により、主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援。</p>	<p>・仮設工の追加、材料単価・労務費の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る主要幹線道路である。 ・下諏訪岡谷バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、自然災害に強い道路網の形成を目的とした、長野県諏訪郡下諏訪町東町から岡谷市今井までの延長5.4km、2~4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4年度 ・事業進捗率：約78%（うち用地進捗率約96%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
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	その他	3,100	7,163	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 5,749億円 走行経費減少便益 : 1,073億円 交通事故減少便益 : 341億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 3,000~17,800台/日</p>	7,625	<p>0.9 (0.7) (残事業 =1.4 (1.4) )*</p> <p><b>【内訳】</b> 事業費 : 6,523億円 維持管理費 : 1,062億円 更新費 : 40億円</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 ・朝日温海道路の整備により、迂回のリスクが解消されることで、地域防災力の向上が期待される。 2 救急医療の支援 ・朝日温海道路の整備により、現道区間の急カーブ区間等の改善が図られることで、救急搬送時間の短縮や走行環境の改善が図られる。 3 安定的な物流ルートの確保 ・朝日温海道路の整備により、安定的な物流ルートが確保されることで、輸送時間の短縮等が期待される。 4 観光振興の支援 ・朝日温海道路の整備により、観光客の移動円滑化等が実現することで、観光振興への支援が期待される。 5 時間信頼性の向上 ・朝日温海道路が整備され日本海沿岸東北自動車道としてのネットワークが強化されることにより、00間の所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性の向上が期待される。 6 カーボンニュートラル実現への貢献 ・朝日温海道路が整備され日本海沿岸東北自動車道としてのネットワークが強化されることにより、00間の時間効率化を通して便益エリア全体において、CO2排出量を年間約32,000トン削減することが期待される。</p>	<p>・トンネル補助工法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。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・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><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成25年度 ・事業進捗率 : 約51% (うち用地進捗率約82%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道8号 柏崎バイパス 北陸地方整備局	再々評価	949	1,525	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 1,307億円 走行経費減少便益 : 181億円 交通事故減少便益 : 37億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 11,400~30,500台/日</p>	1,813	<p>0.8 (残事業 =2.6)</p> <p><b>【内訳】</b> 事業費 : 1,645億円 維持管理費 : 168億円</p>	<p>1 地域産業の支援 ・柏崎バイパスの整備により、起点側の物流円滑化が期待され、地域産業の更なる発展を支援する。 2 観光支援 ・柏崎バイパスの整備により、海水浴場や周辺観光施設等へのアクセス性向上が期待される。 3 災害時における交通の確保 ・整備により第一次緊急輸送道路としての機能向上が図られ、災害時の交通確保に寄与する。 4 時間信頼性の向上 ・柏崎バイパスの整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上する。 5 カーボンニュートラル実現への貢献 ・整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約9,200トン削減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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 昭和62年度 ・事業進捗率 : 約82% (うち用地進捗率約95%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・トンネル掘削残土の再利用や、関係機関及び地元との調整による横断ボックスの集約など、事業の省力化・効率化を図りながら事業を進めている。 ・今後も各施工段階において、他事業・他機関からの建設発生土の再利用や、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減の可能性を検討し、事業を進める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局	再々評価	377	319	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 251億円 走行経費減少便益 : 53億円 交通事故減少便益 : 14億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 10,100~14,700台/日</p>	614	<p>0.5 (残事業 =2.0)</p> <p><b>【内訳】</b> 事業費 : 566億円 維持管理費 : 48億円</p>	<p>1 観光産業と中心市街地の活性化支援 ・六日町バイパスの整備により、観光地へのアクセス性が向上するほか、通過交通がバイパスへ転換する事で中心市街地の賑わい創出に寄与する。 2 定住自立圏の都市間交流を支援 ・六日町バイパスの整備により、持続可能な地域社会の確立を充実させ、市民の利便性向上に寄与する。 3 救急医療施設へのアクセス向上 ・六日町バイパスの整備により、救急医療施設への更なるアクセス向上が期待される。 4 冬期除雪時の円滑な交通確保 ・六日町バイパスの整備により、路肩の広いバイパスでは運搬除雪が不要になり、冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・時間信頼性が向上する。 5 緊急輸送道路の機能強化 ・六日町バイパスの整備により道路冠水リスクが低減し、緊急輸送道路の機能強化が期待される。 6 時間信頼性の向上 ・六日町バイパスの整備により、所要時間のばらつきが小さくなり時間信頼性が向上する。 7 カーボンニュートラル実現への貢献 ・六日町バイパスの整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約2,700トン削減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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成6年度 ・事業進捗率 : 約74% (うち用地進捗率約90%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・施工にあたっては、新技術や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道18号 上新バイパス 北陸地方整備局	再々評価	944	4,407	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 3,782億円 走行経費減少便益：528億円 交通事故減少便益：98億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：14,400～51,200台/日</p>	3,283	<p><b>【内訳】</b> 事業費：2,892億円 維持管理費：391億円</p>	1.3	<p>1 緊急輸送道路としての信頼性向上 ・国道18号上新バイパスは、上越地域の防災拠点を上信越道及び北陸道とのダブルネットワークで連絡する。 ・上新バイパスに接続している道の駅あらいは、災害時の円滑な物資輸送、救援活動の拠点となっており、上新バイパスの整備により広域的な防災機能の強化、緊急輸送道路としての信頼性が向上する。</p> <p>2 冬期間における基幹的な道路ネットワークの強化 ・近年多発する集中的な大雪の影響回避のため、上新バイパスの整備により基幹的な道路ネットワークが強化される。</p> <p>3 救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・上新バイパスの整備により、国道18号沿いに立地している県立中央病院までのアクセス性が向上し、上越地域の救急救命活動への寄与が期待される。</p> <p>4 重要な港湾直江津港へのアクセス向上 ・新潟一長野県境における物流の軸となる上新バイパスの4車線化により、物流の速達性、安全性、信頼性が向上し、更なる物流効率化が期待される。</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。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道18号上新バイパスは、交通渋滞の緩和、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化、防災機能の向上などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率：約63%（うち用地進捗率約72%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用、コンクリート二次製品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 西川 昌宏)
一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局	再々評価	959	2,001	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 1,752億円 走行経費減少便益：230億円 交通事故減少便益：20億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：19,300～34,000台/日</p>	1,846	<p><b>【内訳】</b> 事業費：1,648億円 維持管理費：198億円</p>	1.1	<p>1 國際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・入善黒部バイパスの4車線化により、工業施設（入善町周辺）から国際拠点港湾伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>2 地域産業の活性化・物流効率化 ・入善黒部バイパスの4車線化により、バイパス区間の交通混雑が緩和。所要時間の短縮効果により、地域産業の活性化や物流の効率化が期待される。</p> <p>3 救急医療施設へのアクセス向上 ・入善黒部バイパスの整備後は、バイパスの利用による時間短縮が図られた他、市街地内の混雑緩和によりスマーズな搬送が可能になるなど、地域の救急活動が効率化。</p> <p>4 夜間騒音の低減 ・入善黒部バイパスの4車線化により、出勤・病院搬送時間が短縮し、更なる救急活動の支援効果が期待される。</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。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地進捗率約99%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道8号 豊田新屋立体 北陸地方整備局	その他	510	1,451	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 1,327億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：19億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：49,900～72,800台/日</p>	917	<p><b>【内訳】</b> 事業費：867億円 維持管理費：51億円</p>	1.6 (1.5) ※	<p>1 國際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、国道8号沿線の工業団地等から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>2 第三次医療施設へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、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と短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。</p> <p>3 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、富山市街地～滑川、富山市街地～高岡市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>4 CO2排出量減少による環境負荷の低減 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約1.1万トン削減することが期待される。</p>	<p>・一般国道8号 中島本郷立体と一体評価の事業であるため、再評価を実施。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道8号豊田新屋立体は、「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。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率約99%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道8号 中島本郷立体 北陸地方整備局	長期間継続中	450			917		1.6 (1.7) ※	<p>1 國際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、国道8号沿線の工業団地等から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>2 第三次医療施設へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、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と短縮するなど、円滑な救命救急活動の支援が期待される。</p> <p>3 日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備により、富山市街地～滑川、富山市街地～高岡市街地間の走行時間が短縮し、日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>4 CO2排出量減少による環境負荷の低減 ・豊田新屋立体及び中島本郷立体の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約1.1万トン削減することが期待される。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道8号中島本郷立体は、「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7.4kmの交差点立体化事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・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><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道8号 小松バイパス 北陸地方整備局	再々評価	130	1,884	288	6.5	<p>1. 物流の円滑化 ・暫定2車線供用区間（栗津～箱宮）の整備により、物流ネットワークの強化を図ることで、企業誘致を促進するとともに工業をはじめとした地域産業の更なる活性化が期待。</p> <p>2. 災害に強いネットワークの向上 ・石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスは、高盛土構造のため、浸水被害を受けない。令和4年8月豪雨では北陸自動車道通行止め発生後に利用が増加していることから、暫定2車線供用区間（栗津～箱宮）の整備により緊急時の道路ネットワークのさらなる強化が期待。</p> <p>3. 迅速な人命救助活動の支援 ・暫定1車線区間（栗津～箱宮）の整備により、緊急輸送道路としての機能を向上させ、円滑な救急活動を支援。</p> <p>4. 日常生活圈の各都市間の連携強化 ・暫定1車線供用区間（栗津～箱宮）の整備により、交通混雑が緩和され、加賀市と小松市・金沢方面間の通勤に要する時間が短くなることで、地域間の連携強化が期待できる。</p> <p>5. カーボンニュートラル実現への貢献 ・暫定1車線供用区間（栗津～箱宮）の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約8,771トン削減することが期待。</p> <p>6. 地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・暫定2車線供用区間（栗津～箱宮）の整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、「ダブルデーター輝きの美知」整備構想の実現に大きく貢献。</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8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした、延長約15.6kmの4車線化事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約95%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期） 北陸地方整備局	その他	650	15,482	15,836	0.98 (0.5) (残事業 =1.03 (0.9) ※	<p>1. 観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・能越自動車道の交通量は震災前の約9割まで回復しており、当事業の整備により、災害にも強い広域的なネットワークを構築することで、観光地までのアクセス性を向上させ、観光産業を道路整備の面から支援。</p> <p>2. 時間信頼性の向上 ・能越自動車道の整備により、同様に所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上する。</p> <p>3. カーボンニュートラル実現への貢献 ・能越自動車道の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約12,431トン削減することが期待される。</p> <p>4. 災害時の不安感軽減への貢献 ・能越自動車道の整備により、災害時の不安感便益が期待される。</p> <p>5. 能登地域における生産性向上への貢献 ・能越自動車道の整備により、労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性が向上が期待される。</p> <p>6. 幹線道路ネットワークの強化（石川県成長戦略）の支援 ・石川県成長戦略（令和5年9月策定）において、能越自動車道は、人やものの交流を一層盛んにすることを目的とした、幹線道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>・細長い県土のさらなる一体化・高速化の促進につながるとともに、緊急時の救急・支援活動を支える骨太で多重な幹線道路ネットワークの強化に貢献する。</p>	<p>・令和6年能登半島地震に伴う事業計画の変更により、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道470号輪島道路（Ⅱ期）は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長6.8kmの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24年度 ・事業進捗率：約71%（うち用地進捗率約87%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・隣接施設との調整による法面対策縮減や横断施設統合、地すべり対策の回避、構造の見直しにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道470号 田鶴浜七尾道路 北陸地方整備局	その他	235			0.98 (0.8) (残事業 =1.03 (1.3) ※	<p>1. 観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・能越自動車道の交通量は震災前の約9割まで回復しており、当事業の整備により、災害にも強い広域的なネットワークを構築することで、観光地までのアクセス性を向上させ、観光産業を道路整備の面から支援。</p> <p>2. 時間信頼性の向上 ・能越自動車道の整備により、同様に所要時間のばらつきが小さくなり、時間信頼性が向上する。</p> <p>3. カーボンニュートラル実現への貢献 ・能越自動車道の整備による時間効率化を通して、便益エリア全体においてCO2排出量を年間約12,431トン削減することが期待される。</p> <p>4. 災害時の不安感軽減への貢献 ・能越自動車道の整備により、災害時の不安感便益が期待される。</p> <p>5. 能登地域における生産性向上への貢献 ・能越自動車道の整備により、労働力や企業の集積等による財・サービスの生産性が向上が期待される。</p> <p>6. 幹線道路ネットワークの強化（石川県成長戦略）の支援 ・石川県成長戦略（令和5年9月策定）において、能越自動車道は、人やものの交流を一層盛んにすることを目的とした、幹線道路ネットワークに位置付けられている。</p> <p>・細長い県土のさらなる一體化・高速化の促進につながるとともに、緊急時の救急・支援活動を支える骨太で多重な幹線道路ネットワークの強化に貢献する。</p>	<p>・一般国道470号 輪島道路（Ⅱ期）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470号田鶴浜七尾道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長3.4km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28年度 ・事業進捗率：約42%（うち用地進捗率約97%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・隣接施設との調整による法面対策縮減や横断施設統合、地すべり対策の回避、構造の見直しにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道153号 飯田南バイパス 中部地方整備局	一定期間 未着工	404	441	293	1.5	<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。            - 特急停車駅（JR飯田駅）へのアクセス向上が見込まれる。            - 新幹線駅（リニア長野県（仮称）駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>2 個性ある地域の形成            - アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区の支援をする。            - 主要な観光地（星神温泉）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>3 安全で安心できるくらしの確保            - 三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>4 災害への備え            - 並行する中央自動車道の代替路線として機能する。</p> <p>5 地球環境の保全            - CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>6 生活環境の改善・保全            - NO2排出量の削減が見込まれる。            - SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・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号飯田南バイパスは、長野県飯田市竹佐から長野県飯田市北方に至る延長4.5kmの主要幹線道路である。本事業は、一般国道153号現道の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援等を目的に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：令和5年度            -事業進捗率：約1%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】            - UAVレーザー測量を用いて、3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで事業効率化・高度化を図る。            - 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する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局	再々評価	490	636	563	1.1	<p>1 円滑なモビリティの確保            - 現道等の年間渋滞損失時間（人・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（濃飛バス 高山・下呂線）が存在する。</p> <p>2 特急停車駅（JR高山駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>3 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が見込まれる。</p> <p>4 地域ネットワークの構築            - 高規格道路「高山下呂連絡道路」の一部として、全区間が指定されている。</p> <p>5 日常活動圏の中心都市（高山市）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>6 個性ある地域の形成            - 主要な観光地（高山市等）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>7 安全で安心できるくらしの確保            - 三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>8 災害への備え            - 第一次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画）に位置づけられている。</p> <p>9 緊急輸送道路（国道41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。            - 現道等の防災点検箇所における通行規制等の解消が見込まれる。</p> <p>10 地球環境の保全            - CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>11 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号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から同市千鳥町に至る延長9.2kmの道路である。石浦バイパスは、高規格道路高山下呂連絡道路の一部を構成し、急カーブや急勾配区間を回避することによる冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援を主な目的とした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12年度・平成15年度            -事業進捗率：約49%（うち用地取得率約72%）</p> <p>【コスト縮減等】            - ICTによる法面整形や転圧管理を行うことで、起工測量や出来形管理に係る作業時間を短縮するなど、作業の効率化を図る。            - 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する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路 中部地方整備局	その他	2,568				<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（人・時間）の削減が見込まれる。 ・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。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス 白川郷線等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>2 物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>3 地域・地域ネットワークの構築</p> <p>4 個性ある地域の形成</p> <p>5 日常活動圏の中心都市（高山市）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（高山赤十字病院）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として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道158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>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。</p>		<p>・トンネルにおける支工・補助工法の見直し、労務費・材料単価の上昇に伴い、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号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市的主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格道路である。 本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から同市丹生川町坊方に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（効率的な物流網の構築、観光の周遊性向上）や並行する国道158号現道の交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援、地域安全保障として高山地域生活圏の人口の維持を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約62%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・発土受入地の変更を行い、運搬費の削減を行うことで、コスト縮減を図っている。 ・BIM/CIMの活用を行い、施工時の干渉チェックや品質管理情報を付与することで維持管理にも活用し、事業全体の円滑化・効率化を図っている。 ・今後も、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>		道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山東道路（平湯～久手） 中部地方整備局	その他	1,076	【内訳】 走行時間短縮便益： 14,730億円 走行経費減少便益： 1,846億円 交通事故減少便益： 138億円  【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日	16,714	9,680	<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（人・時間）の削減が見込まれる。</p> <p>2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>3 個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（奥飛騨温泉郷等）が存在する。</p> <p>4 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</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（国道158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 ・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 ・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>・労務費・材料単価の上昇に伴い、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号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市的主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格道路である。 本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山東道路（平湯～久手）は、岐阜県高山市奥飛騨温泉郷平湯から同市丹生川町久手に至る延長5.6kmの道路であり、高速アクセス性の向上（効率的な物流網の構築、観光の周遊性向上）や並行する国道158号現道の交通渋滞の緩和、救急医療活動の支援、地域安全保障として高山地域生活圏の人口の維持を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地取得率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していく。</p>		道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道256号 堀越峠道路 中部地方整備局	一定期間 未着工	448	2,401	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 2,223億円 走行経費減少便益 : 171億円 交通事故減少便益 : 6.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日</p>	<p>【内訳】 事業費 : 1,517億円 維持管理費 : 61億円 更新費 : 39億円</p>	1.5 (0.8) ※	<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（人・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（八幡観光バス 和良線）が存在する。 ・特急停車駅（JR下呂駅）、新幹線駅（リニア岐阜県駅（仮称））、へのアクセス性向上が見込まれる。</p> <p>2 國土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「濃飛横断自動車道」の一部として、高規格道路に位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（郡上市、下呂市）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（和良地区～郡上市）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 ・拠点開発プロジェクト（和良地域振興施設基本構想）を支援する。 ・主要な観光地（下呂温泉等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>4 災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による道路寸断で孤立化する集落（和良地区）の解消が見込まれる。 ・第二次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画）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を形成する。 ・現道等の事前通行規制区間の解消が見込まれる。</p> <p>5 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>6 生活環境の改善・保全 ・新規整備の公共交通施設（新「道の駅 和良」）へ直結する道路である。</p> <p>7 他プロジェクトとの関係 ・岐阜県の「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略」（R5.3）において、岐阜県駅へのアクセス道路（第二次整備計画道路）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256号・257号濃飛横断自動車道は、岐阜県郡上市を起点とし、岐阜県中津川市に至る延長約80kmの高規格道路です。 本事業の一般国道256号堀越峠道路は、岐阜県郡上市八幡町初納を起点とし、郡上市八幡町入間に至る延長5.9kmの道路であり、東海北陸自動車道・国道41号を東西で結び、災害時等における代替性の確保を図るとともに、山間地域の暮らしを支える信頼性の高い道路機能の確保、リニア中央新幹線の観光活性化効果を広域に波及させるためのアクセス強化を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和5年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・3次元モデルを用いて構造を視覚的にイメージしやすくなることで、地元や関係者と円滑な協議の推進を図っている。 ・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する。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道1号 静清バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,865	4,120	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 3,709億円 走行経費減少便益 : 327億円 交通事故減少便益 : 85億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 60,400台/日</p>	<p>【内訳】 事業費 : 3,343億円 維持管理費 : 103億円</p>	1.2	<p>1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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（静鉄バス中部国道線等）が存在する。</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性向上が見込まれる。</p> <p>3 都市の再生 ・中心市街地で行う事業である。</p> <p>4 國土・地域ネットワークの構築 ・「静岡東西道路」の一部として高規格道路に位置づけられている。</p> <p>5 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（清水港長期構想）を支援する。</p> <p>6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設である静岡県立総合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として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道149号、国道150号（清水駅前交差点～中島交差点）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>8 地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>9 生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのN02排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</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1号静清バイパスは、静岡県静岡市清水区奥津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスで、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。本事業は、静岡市の環状道路の一部として、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地取得率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・地盤改良工において、深層混合処理工法を採用することで、施工効率を向上させ、作業時間短縮を図る。 ・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する。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	その他	460			2.6 (3.3) ※	<p>1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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（とよたおいでんバス等）が存在する。</p> <p>2 都市の再生 ・区画整理（豊田浄水特定土地区画整理事業）の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>3 国土・地域ネットワークの構築 ・一般広域道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>6 災害への備え ・既開通区間の平戸大橋が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も第1次緊急輸送道路（計画路線）に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路である国道153号（現道）が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>7 地球環境の保全 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路（一般国道155号 豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。</p>	<p>・盛土材料の土質改良費の増加及び盛土材料の不足、労務費・材料単価の上昇に伴い、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153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勤八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状道路の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勤八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度、平成20年度 ・事業進捗率：約64%（うち用地取得率約93%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も、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 西川 昌宏)				
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	その他	1,012	7,787	2,922	2.6 (2.6) ※	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,158億円 走行経費減少便益：597億円 交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 44,500台/日</p> <p>事業費：2,786億円 維持管理費：187億円 更新費：19億円</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（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・中部国際空港（第一種空港）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 ・名古屋港（国際拠点港湾）、衣浦港（重要港湾）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（豊田土橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>4 国土・地域ネットワークの構築 ・一般広域道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。</p> <p>5 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>6 安全で安心できるくらしの確保 ・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>7 災害への備え ・既開通区間が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も第1次緊急輸送道路（計画路線）に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画）である国道155号（現道）が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>8 地球環境の保全 ・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>10 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路（一般国道153号 豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。</p>	<p>・労務費・材料単価の上昇に伴い、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155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状道路の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。</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85%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・支承と橋梁伸縮装置において使用する製品の経済性、施工性、走行性を考慮して設計段階において比較を実施し、コンバクト省、荷重支持型（鋼製）の伸縮装置の採用などで工期やコストの縮減を図る。 ・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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道42号 松阪多気バイパス 中部地方整備局	再々評価	563	3,159	1,313	2.4	<p>1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通 飯南松阪高校線等）が存在する</p> <p>2 物流効率化の支援 ・重要港湾（津松阪港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>3 都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する ・DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・鉄道（JR紀勢線）により一體的の発展が阻害されている地区を解消する。</p> <p>5 災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている</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>【内訳】 走行時間短縮便益：2,967億円 走行経費減少便益：181億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,800台/日</p> <p>【内訳】 事業費：1,197億円 維持管理費：116億円</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42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのハイバスで、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。</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90%（うち用地取得率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。 ・橋梁上部工事において、狭隘な現場での架設設計画にBIM/CIMモデルを活用することで、作業性を向上し、作業時間の短縮を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	その他	1,763			2.1 (1.9) ※	<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（三重交通）が存在する。</p> <p>2 物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）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 ・みえリニア戦略プラン（仮称）に位置付けられている。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>4 安全で安心できるくらしの確保 ・県立総合医療センターへのアクセス向上が期待される。</p> <p>5 災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道1号、国道23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>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>・都市計画変更による道路構造の変更及び地質調査に伴う法面勾配の変更、工務費・材料単価の上昇に伴う総事業費、事業期間の変更を行ったため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市市来町に至る延長21.0kmのハイバスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。</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77%（うち用地取得率約82%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・当初計画は、沿道とのアクセス性を考慮し、市道川島松本線と北勢バイパスが平面交差点で計画していた。 ・地元調整の結果、生活道路への交通流入を回避するため、平面交差点をアンダーボックス交差に構造を見直し、コスト縮減が図られた。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道23号 鈴鹿四日市道路 中部地方整備局	その他	910	15,980	7,791	2.1 (3.4) ※	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 13,510億円 走行経費減少便益： 2,037億円 交通事故減少便益： 433億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 48,100台/日</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（三重交通）が存在する。</p> <p>2 物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）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 ・日常活動圏中心都市間（四日市市～津市）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 ・みえリニア戦略プラン（仮称）に位置付けられている。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>5 災害への備え ・緊急輸送道路（国道23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>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 ・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>・労務費・材料単価の上昇に伴い、総事業費、事業期間の変更を行いうため、再評価を実施。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稻生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。 一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢ハイバス（事業中）や中勢道路（事業中）と連絡し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地取得率0%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)			
一般国道23号 中勢道路 中部地方整備局	その他	2,068			2.1 (3.0) ※		<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（三重交通）が存在する。</p> <p>2 物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）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 ・日常活動圏中心都市間（四日市市～津市）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 ・みえリニア戦略プラン（仮称）に位置付けられている。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>5 災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道23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>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 ・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>・労務費・材料単価の上昇に伴い、総事業費、事業期間の変更を行いうため、再評価を実施。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小瀬町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。 並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。 本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：昭和59年度～平成19年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地取得率100%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
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	その他	1,083			1.2 (2.3) ※	<p>1 旅行速度の向上 ・大野油坂道路の未開通区間の国道158号には、線形不良箇所が多くあり旅行速度が低い。 ・中部縦貫自動車道の開通済区間では、並行する国道158号に対して旅行速度が向上。 ・福井大野油坂道路の全線開通により、更なる所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の確保 ・未開通区間の国道158号では、線形不良が起因と想定される車両単独事故の割合が約5割。 ・中部縦貫自動車道の開通に伴い、国道158号の死傷事故は減少。 ・大野油坂道路の全線開通により、更なる交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 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が形成され、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網が新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向こむ。</p> <p>4 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5年間で252回発生している。 ・中部縦貫自動車道の整備により、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</p> <p>5 異常気象時の交通の確保 ・大野油坂道路区間内には、線形不良箇所が74箇所存在する。 ・また、開通済区間では国道158号と大野油坂道路の同時通行止めが約9割減少している。 ・未開通区間では約389時間/年の交通遮断が依然として発生。 ・大野油坂道路の整備により、事業区間に内における異常気象時の交通の確保が期待される。</p> <p>6 観光周遊機能の向上 ・大野油坂道路(大野IC～九頭竜IC)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が近年最大。 ・全線開通により、東西の周遊機能が向上し、沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。</p> <p>7 高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市和泉地域交流センターから第三次救急医療施設の福井県立病院には、中部縦貫自動車道を利用して救急搬送。大野～九頭竜間の開通により、和泉地区の全人口が第三次救急医療機関に時間で到達可能。 ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、走行時の揺れの減少による患者、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(和泉・油坂区間)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】 ・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ます。 ・「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、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路です。</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99%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
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	その他	1,959	11,284	9,221	1.2 (0.7) ※	<p>1 旅行速度の向上 ・大野油坂道路の未開通区間の国道158号には、線形不良箇所が多くあり旅行速度が低い。 ・中部縦貫自動車道の開通済区間では、並行する国道158号に対して旅行速度が向上。 ・福井大野油坂道路の全線開通により、更なる所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の確保 ・未開通区間の国道158号では、線形不良が起因と想定される車両単独事故の割合が約5割。 ・中部縦貫自動車道の開通に伴い、国道158号の死傷事故は減少。 ・大野油坂道路の全線開通により、更なる交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 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が形成され、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網が新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向こむ。</p> <p>4 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5年間で252回発生している。 ・中部縦貫自動車道の整備により、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。</p> <p>5 異常気象時の交通の確保 ・大野油坂道路区間内には、線形不良箇所が74箇所存在する。 ・また、開通済区間では国道158号と大野油坂道路の同時通行止めが約9割減少している。 ・未開通区間では約389時間/年の交通遮断が依然として発生。 ・大野油坂道路の整備により、事業区間に内における異常気象時の交通の確保が期待される。</p> <p>6 観光周遊機能の向上 ・大野油坂道路(大野IC～九頭竜IC)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が近年最大。 ・全線開通により、東西の周遊機能が向上し、沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。</p> <p>7 高度医療機関へのアクセス向上 ・大野市和泉地域交流センターから第三次救急医療施設の福井県立病院には、中部縦貫自動車道を利用して救急搬送。大野～九頭竜間の開通により、和泉地区の全人口が第三次救急医療機関に時間で到達可能。 ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。</p>	<p>・橋梁工事の課題対策、物価上昇による資機材費、労務費の増、国道158号斜面崩落の影響、トンネル施工に伴う総事業費、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】 ・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ます。 ・「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、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路です。</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72%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局	再々評価	97	153	【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行経費減少便益：5.2億円 交通事故減少便益：1.4億円  【主な根拠】 計画交通量 13,800台/日	100	1.5	1 交通混雑の緩和 ・国道307号の交通量は、交通容量の約1.6倍。 ・ピーク時間帯には交差点部などで交通混雑が発生している。 ・信楽道路の整備後は、交通容量が拡大され交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。 2 交通安全の確保 ・国道307号では、滋賀県内の一般国道と比較して、正面衝突事故の発生割合が高い。 ・また、人対車両事故の発生割合が高く、歩行者等の安全確保が課題となっている。 ・信楽道路の整備後は、中央帯の設置や歩道整備により、交通事故の減少が期待される。 3 観光振興の支援 ・甲賀市信楽町は、外国人を含む年間100万人を超える観光客が来訪するなど、多くの観光資源が立地している。 ・信楽道路の整備により、新名神高速道路へのアクセス性の向上、交通の円滑化が図られ、観光入込客数の増加など、地域の活性化が期待される。	・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  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る延長約110kmの幹線道路であり、沿線市町間を連携する重要な路線である。 ・信楽道路は、一般国道307号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、新名神高速道路へのアクセス強化や、観光振興の支援を目的とした延長2.9kmの道路である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：(1工区)平成12年度(2工区)平成16年度 ・事業進捗率：約18%(うち用地進捗率約26%)  【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道312号 大宮峰山道路 近畿地方整備局 京都府道路公社	その他	305			1.6 (0.8) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・大宮峰山道路の並行区間である国道312号では、沿道施設の開発や交差道路が多く信号交差点が多いことにより交通混雑が発生している。 ・本事業の整備後は、大宮峰山道路を利用した新たなルートが確保され、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全性の向上 ・大宮峰山道路の並行する国道312号では、交通事故の発生割合が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約6割を占めている。 ・本事業の整備後は、大宮峰山道路への交通の転換による交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 救急医療体制の支援 ・与謝野町の京都府立医科大学附属北部医療センターが平成21年より医療機能を充実・強化し、町内外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約2倍に増加。豊岡病院への救急搬送数も増加傾向。 ・大宮峰山道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。</p> <p>4 ミッシングリンクの解消 ・大宮峰山道路の整備により、北近畿豊岡自動車道や京都縦貫自動車道に接続し、日本海側のミッシングリンク解消に寄与し災害時等の代替路の確保や被災時の道路啓開のための基幹ルートの確保、主要拠点への進出に貢献。</p> <p>5 観光資源へのアクセス強化 ・但馬・丹後・中丹地域には、魅力的な観光資源を有し、年間1,500万人万人を超える観光客が来訪している。 ・大宮峰山道路の整備により日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性が向上し、観光振興への支援が期待される。</p>	<p>・物価上昇による資機材費、労務費の増、環境対策、埋蔵文化財調査、橋梁構造の変更に伴う総事業費、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】 ・山陰近畿自動車道は、鳥取県東部、但馬、京都府北部の各地方生活圏を連絡するとともに、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道等との連携により広域的なネットワークの形成を図る延長約120kmの路線です。 ・そのうち、大宮峰山道路は、ミッシングリンクの解消により、災害に強い道路ネットワークの確保、走行時間短縮による救急医療活動、観光振興の支援を目的とした道路であり、国による直轄権限代行により整備を行っています。</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33%(うち用地進捗率約99%)</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>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏) 継続	高速道路課 (課長 渡邊 良一)				
一般国道178号 城崎道路 近畿地方整備局	一定期間 未着工	1,150	10,811	6,846	1.6 (0.3) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・城崎道路の並行区間である国道178号では、沿道施設の開発や交差道路が多く信号交差点が多いことにより交通混雑が発生している。 ・本事業の整備後は、城崎道路を利用した新たなルートが確保され、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全性の向上 ・城崎道路の並行する国道178号では、交通事故の発生割合が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約6割を占めている。 ・本事業の整備後は、城崎道路への交通の転換による交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 救急医療体制の支援 ・与謝野町の京都府立医科大学附属北部医療センターが平成21年より医療機能を充実・強化し、町内外の広域的な受け入れを開始。京丹後市からの救急搬送数は約2倍に増加。豊岡病院への救急搬送数も増加傾向。 ・城崎道路の整備により、救急搬送時間の短縮、搬送患者の負担軽減が期待。</p> <p>4 ミッシングリンクの解消 ・城崎道路の整備により、北近畿豊岡自動車道や京都縦貫自動車道に接続し、日本海側のミッシングリンク解消に寄与し災害時等の代替路の確保や被災時の道路啓開のための基幹ルートの確保、主要拠点への進出に貢献。</p> <p>5 観光資源へのアクセス強化 ・但馬・丹後・中丹地域には、魅力的な観光資源を有し、年間1,500万人を超える観光客が来訪している。 ・城崎道路の整備により日本海沿岸地域の観光資源へのアクセス性が向上し、観光振興への支援が期待される。</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】 ・山陰近畿自動車道は、鳥取県東部、但馬、京都府北部の各地方生活圏を連絡するとともに、中国横断自動車道姫路鳥取線、北近畿豊岡自動車道及び京都縦貫自動車道等との連携により広域的なネットワークの形成を図る延長約120kmの路線です。 ・そのうち、城崎道路は、ミッシングリンクの解消により、災害に強い道路ネットワークの確保、走行時間短縮による救急医療活動、観光振興の支援を目的とした道路であり、国による直轄権限代行により整備を行っています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和5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】 ・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>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏) 継続					

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						
一般国道165号 香芝柏原改良 近畿地方整備局	再々評価	178	241	【内訳】 走行時間短縮便益：224億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：1.4億円  【主な根拠】 計画交通量 22,700台/日	164	【内訳】 事業費：147億円 維持管理費：17億円	1.5	<p>1 交通の円滑化 ・国道165号の奈良・大阪府県境付近では、奈良県側で3路線（8車線）が合流するため、2車線の香芝柏原改良区間では、交通容量の不足により交通混雑が発生。 ・香芝柏原改良区間を4車線に拡幅することで、交通容量が拡大され、交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通事故削減 ・国道165号の奈良・大阪府県境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続し、大阪・奈良の一般国道と比較して正面衝突・すれ違い時の車両接触や追突事故の発生割合が高い。 ・香芝柏原改良の整備後は、急カーブ・急勾配箇所の解消や中央帯の設置や交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 異常気象時通行規制区間の回避 ・国道165号は奈良と大阪を結ぶ主要幹線道路であるが、防災点検要対策箇所等が多数存在し、災害発生による通行止めや大雨の際の事前通行規制などにより、人流・物流の停滞のリスクがある。 ・香芝柏原改良の整備により、事前通行規制区間が解消し幹線道路の信頼性が確保される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和野地域の南部を経由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路です。 ・香芝柏原改良は、一般国道165号、大和高田バイパス、中和幹線から集中する交通を円滑に処理するとともに、交通事故の危険性が高い厳しい線形を改良することによる交通事故の削減、異常気象時通行規制区間の回避等を目的とした延長2.8kmの道路です。</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32%（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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道2号 相生有年道路 近畿地方整備局	再々評価	505	1,060	【内訳】 走行時間短縮便益：998億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量 23,500台/日	736	【内訳】 事業費：692億円 維持管理費：43億円	1.4	<p>1 交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の約1.3倍。 ・ピーク時間帯には交差点部などでは渋滞が発生している。 ・相生有年道路の整備後は、交通容量が拡大され交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の確保 ・未開通区間の国道2号では、兵庫県内の直轄国道と比較し正面衝突の発生割合が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が50%を占める。また歩道未整備区間の歩行者等の安全確保が課題。 ・相生有年道路の整備後は、中央帯の設置や交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 沿道騒音の改善 ・未開通区間の国道2号では、大型車混入率が高く、昼間・夜間ともに沿道騒音が環境基準を超過している。 ・相生有年道路の整備後は、遮音壁の整備により沿道騒音の改善が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、瀬戸内海沿いに岡山市・広島市などの主要都市を経由して、福岡県北九州市門司区に至る全長約683kmの幹線道路です。西日本においては、国土軸に位置する東西交通の要となる重要な路線である。 ・相生有年道路は、相生市～赤穂市間の国道2号の交通混雑を緩和するとともに、交通の安全を確保し、沿道騒音を改善することを目的に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：昭和60年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率約89%）</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 西川 昌宏)
一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	281	558	【内訳】 走行時間短縮便益：524億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：10億円  【主な根拠】 計画交通量 21,800台/日	468	【内訳】 事業費：428億円 維持管理費：40億円	1.2	<p>1 交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の約1.3倍。 ・ピーク時間帯には交差点部などでは渋滞が発生している。 ・姫路北バイパスの整備後は、交通が転換し交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の確保 ・未開通区間の国道29号では、兵庫県内の直轄国道と比較し渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が高い。 ・姫路北バイパスの整備後は、交通混雑の緩和により、交通事故の減少が期待される。</p> <p>3 沿道環境の改善 ・未開通区間の国道29号では、家屋が近接し遠藤騒音が環境基準を超過している。 ・開通済区間では現道の交通がバイパスに転換し、沿道周辺の騒音レベルが低下。 ・姫路北バイパスの整備による交通の転換により、沿道騒音の改善が期待。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ約118kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路です。 ・姫路北バイパスは、姫路市域の国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスです。</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57%（うち用地進捗率約67%）</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 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
一般国道2号 神戸西バイパス 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	2,970	6,025	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 5,515億円 走行経費減少便益 : 465億円 交通事故減少便益 : 45億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 31,300台/日</p>	5,605	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 5,384億円 維持管理費 : 221億円</p>	1.1	<p>1 交通混雑の緩和 ・神戸西バイパス整備済区间と並行する第二神明道路では部分供用(H10)により交通混雑が緩和され、渋滞回数が大幅に減少。 ・一方、未整備区间と並行する第二神明道路では交通容量を超過した交通が発生しており、年間で353回の渋滞(令和3年)が発生。 ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の渋滞回数が減少し、旅行速度の向上に期待。</p> <p>2 交通安全の確保 ・神戸西バイパス未整備区间と並行する第二神明道路は、整備済区间に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約8割を占め、交通安全に課題。 ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の交通混雑が緩和され、事故の減少が期待。 ・また、第二神明道路が通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。</p> <p>3 物流の効率化 ・兵庫県の製造品出荷額等は全国5位と高く、その約9割が阪神・播磨地区から出荷。 ・阪神・播磨地区には、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、第二神明道路を走行する大型車の発着地は、阪神(兵庫)地区と播磨地区的臨海部で約7割を占める。 ・神戸西バイパスの整備により、所要時間のばらつきが緩和する等、東西方向の物流の効率化が期待される。</p>	<p>・価格上昇による資機材費、労務費の増、橋梁構造の変更、地盤条件への対応による構造見直し、基礎杭施工時の対策、現地発生土の改良等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 ・第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路として機能。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 昭和63年度 ・事業進捗率 : 約60%(うち用地進捗率約99%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	継続
一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局	その他	535	972	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 916億円 走行経費減少便益 : 52億円 交通事故減少便益 : 3.8億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 11,600台/日</p>	1,075	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 1,045億円 維持管理費 : 29億円</p>	0.9 (残事業 =2.4)	<p>1 交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の約1.4倍であり、交差点部などで渋滞が発生している。 ・洲本バイパスの整備により交通が転換し交通混雑の緩和による旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の確保 ・未開通区間の国道28号では、渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が約5割。 ・洲本バイパスの開通済区间では、死傷事故件数が減少。</p> <p>3 災害時の代替路の確保 ・未開通区間で国道2号では、大型車混入率が高く、屋間ともに沿道騒音が環境基準を超過。 ・整備後は、遮音壁の整備により沿道騒音の改善が期待される。</p> <p>4 地域医療の支援 ・洲本インターチェンジ前交差点から淡路島唯一の三次救急医療施設までの到着時間は、開通前の約16分から現況で約13分に短縮されており、全線開通するとさらに約11分まで短縮される。 ・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>・価格上昇による資機材費、労務費の増、建設発生土の受入地の変更、家屋調査、法面崩落対策、橋梁架設費用等の増に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・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のアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市の国道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等を目的とした延長6.0kmのバイパスである。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 昭和60年度 ・事業進捗率 : 約77%(うち用地進捗率100%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	継続
一般国道24号 大和北道路(奈良 ～奈良北) 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	2,050					2.3 (1.7) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過。 ・また26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 ・事業の整備後は、交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の向上 ・未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞が起因と想定される追突事故の発生割合が約6割を占めている。</p> <p>3 事業区間の整備 ・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区间と同様に交通事故の減少が期待。</p> <p>4 企業立地への支援 ・京奈和自動車道の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19年で約530件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待。</p> <p>5 周遊観光の支援 ・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 ・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待。</p>	<p>・一般国道24号 大和北道路、大和御所道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・奈良と自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。 ・大和北道路は、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、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成30年度 ・事業進捗率 : 約2%(うち用地進捗率約1%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	継続

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道24号 大和北道路	その他	1,430	69,758	30,100	2.3 (3.2) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過。 ・また26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 ・事業の整備後は、交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の向上 ・未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞が起因と想定される追突事故の発生割合が約6割を占めている。 ・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待。</p> <p>3 企業立地への支援 ・京奈和自動車道の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19年で約530件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待。</p> <p>4 周遊観光の支援 ・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 ・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待。</p>	<p>・物価上昇による資機材費、労務費の増、埋蔵文化財調査、地質条件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】 ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。 ・大和北道路は、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、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</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45%(うち用地進捗率約98%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	継続				
一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	その他	6,136			2.3 (0.95) ※	<p>1 交通混雑の緩和 ・国道24号(現道)の交通量は交通容量を超過。 ・また26箇所の交差点が主要渋滞箇所とされるなど交通混雑が発生している。 ・事業の整備後は、交通の転換により、旅行速度の向上や所要時間の短縮が期待される。</p> <p>2 交通安全の向上 ・未開通区間に並行する国道24号(現道)では、渋滞が起因と想定される追突事故の発生割合が約6割を占めている。 ・事業区間の整備により交通混雑が緩和し、開通済み区間と同様に交通事故の減少が期待。</p> <p>3 企業立地への支援 ・京奈和自動車道の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19年で約530件増加しており、今後の道路開通による利便性の向上により、さらなる企業立地の進展が期待。</p> <p>4 救急医療の体制への支援 ・H29年度に開通した区間(御所南IC～五條北IC)により、五條市内から第三次救急医療施設である奈良県立医科大学附属病院への救急搬送時間が約6分短縮、患者への負担軽減に繋がっている。 ・大和御所道路の残る区間の開通により、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など救急医療への支援が期待される。</p> <p>5 周遊観光の支援 ・京奈和自動車道沿線地域は、世界遺産「東大寺」「平城宮跡」など多くの観光資源を有し、奈良県内では外国人を含む年間3,000万人を超える観光客が来訪している。 ・今後、京奈和自動車道の整備の進展により、交通の円滑化による周遊性の向上が図られ、観光入り込み客数の増加など、地域観光の活性化が期待。</p>	<p>・物価上昇による資機材費、労務費の増に伴う総事業費、近接物件管理者との協議やその対策に伴い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】 ・京奈和自動車道は、京都、奈良、和歌山の都市間の連携強化を図る延長約120kmの高規格道路です。 ・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、広域的なアクセス性向上などを通じ、地域の活性化を図ることを目的とした道路です。</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78%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	継続				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
一般国道9号 福光・浅利道路 中国地方整備局	再々評価	490	16,016	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 14,133億円 走行経費減少便益 : 1,554億円 交通事故減少便益 : 328億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 3,200~21,300台/日</p>	7,822	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 7,022億円 維持管理費 : 498億円 更新費 : 302億円</p>	2.0 (1.2) ※	<p>1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>2 物流効率化の支援 ・出雲市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される</p> <p>3 國土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられる ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される ・島根県西部から石見銀山（R6観光入込み客数26.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>6 災害への備え ・第一次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</p> <p>7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される【816千t-C02/年→810千t-C02/年】</p> <p>8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される【1,665t-N0/年→1,653t-N0/年】 ・SPM排出量の削減が期待される【88t/年→87t/年】</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約70kmの主要幹線道路である。 ・一般国道9号福光・浅利道路は、島根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成28年度 ・事業進捗率 : 約34%（うち用地進捗率約99%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道180号 総社・一宮バイパス 中国地方整備局	再々評価	750	2,412	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 2,120億円 走行経費減少便益 : 238億円 交通事故減少便益 : 54億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 20,500~53,800台/日</p>	993	<p><b>【内訳】</b> 事業費 : 908億円 維持管理費 : 85億円</p>	2.4	<p>1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>2 混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</p> <p>3 国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される</p> <p>4 高梁市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される ・総社市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される</p> <p>5 地域高規格道路（岡山環状道路）に位置づけられている ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（総社市→岡山市）</p> <p>6 個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺（R6観光入込客数：約132万人）、総社・宝福寺（R6観光入込客数：約36万人）へのアクセス向上が期待される</p> <p>7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される【3,561千t-C02/年→3,547千t-C02/年】</p> <p>8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される【8,256t-N0/年→8,217t-N0/年】 ・SPM排出量の削減が期待される【424t/年→421t/年】</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道180号は、岡山県岡山市から島根県松江市までを結ぶ延長約180kmの主要幹線道路である。 ・一般国道180号総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区榎津と総社市井尻戸を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。 ・事業目的は、一般国道180号の岡山市北区榎津から総社市井尻戸の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 昭和48年度 ・事業進捗率 : 約47%（うち用地進捗率約51%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道2号 福山道路 中国地方整備局	その他	751	41,778	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 36,460億円 走行経費減少便益： 4,272億円 交通事故減少便益： 1,046億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：43,900～ 97,800台/日</p>	10,668	<p><b>【内訳】</b> 事業費：9,745億円 維持管理費：709億円 更新費：214億円</p>	<p>3.9 (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。 ・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 ・国道2号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる ・広島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 ・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される 3 都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある福山環状道路の一部を形成する 4 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている ・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（福山市～三原市） ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる（尾道市～福山市） 5 個性ある地域の形成 ・鞆の浦（R6 観光客数：約48万人/年）等へのアクセス向上が期待される 6 災害への備え ・第一次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する 7 地球環境の保全 ・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される【4,443千t-CO<sub>2</sub>/年→4,440千t-CO<sub>2</sub>/年】 8 生活環境の改善・保全 ・NO<sub>x</sub>排出量の削減が期待される【10,638t-NO<sub>x</sub>/年→10,627t-NO<sub>x</sub>/年】 ・SPM排出量の削減が期待される【537t/年→536t/年】</p>	<p>・切土区間の土質変更、労務費・物価上昇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2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 ・一般国道2号福山道路は、広島県福山市瀬戸町から赤坂町を結ぶ延長約3.3kmのハイウェイである。 ・事業目的は、福山都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、物流の効率化支援や周辺地域との連携強化である。  【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38%（うち用地進捗率約99%）  【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			費用:C(億円)	B/C									
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局	再々評価	4,574	【内訳】 走行時間短縮便益： 18,030億円 走行経費減少便益： 2,467億円 交通事故減少便益：488億円	1.4 (1.2) ※	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる ・廿日市市から広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 ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市ICへの所要時間が1分短縮【29分→28分】される 3 都市の再生 ・中心市街地（人口集中地区）内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【1.59km/km <sup>2</sup> →1.62km/km <sup>2</sup> 】 4 地域・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ 5 個性ある地域の形成 ・宮島（R6 来島者数：485万人/年）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 ・廿日市役所から三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【27分→25分】短縮される 7 災害への備え ・災害直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第一次緊急輸送道路として機能する 8 地球環境の保全 ・CO <sub>2</sub> 排出量が1.6%削減される【3,262千t-CO <sub>2</sub> /年→3,210千t-CO <sub>2</sub> /年】 9 生活環境の改善・保全 ・NO <sub>x</sub> 排出量が2.2%削減される【7,559t-NO <sub>x</sub> /年→7,390t-NO <sub>x</sub> /年】 ・SPM排出量が2.6%削減される【392t/年→382t/年】	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約860kmの主要幹線道路である。 ・一般国道2号広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 ・事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率98%）  【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)						
					20,985	15,319	【内訳】 事業費：14,191億円 維持管理費：887億円 更新費：241億円						
一般国道2号 広島南道路（木材港西～廿日市） 中国地方整備局	その他	400	【主な根拠】 計画交通量：8,300～ 67,700台/日	1.4 (0.4) ※	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される 2 物流効率化の支援 ・廿日市ICから広島港（国際拠点港湾）への所要時間が9分短縮【29分→20分】される。 3 都市の再生 ・中心市街地（人口集中地区）内で行う事業 ・市街地の都市計画道路網密度が向上【2.01km/km <sup>2</sup> →2.08km/km <sup>2</sup> 】 4 地域・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ 5 個性ある地域の形成 ・宮島（R6 来島者数：485万人/年）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 ・広島市役所から三次救急医療機関（廣島総合病院）への所要時間が3分【37分→34分】短縮される 7 安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される 8 災害への備え ・災害直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第一次緊急輸送道路として機能する。 9 地球環境の保全 ・CO <sub>2</sub> 排出量が0.1%削減される【1,851千t-CO <sub>2</sub> /年→1,849千t-CO <sub>2</sub> /年】 10 生活環境の改善・保全 ・NO <sub>x</sub> 排出量が0.2%削減される【4,106t-NO <sub>x</sub> /年→4,098t-NO <sub>x</sub> /年】 ・SPM排出量が0.2%削減される【215t/年→215t/年】	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号 広島南道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率1%）  【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)						

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道191号 益田・田万川道路 中国地方整備局	長期間継続中	370			1.3 (0.7) ※	1 円滑なモビリティの確保 - 萩市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される 2 物流効率化の支援 - 萩市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される 3 地域ネットワークの構築 - 高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている 4 構造接した日常活動圏中心都市間（萩市須佐～益田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する 5 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される 6 個性ある地域の形成 - 当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される 7 災害への備え - 第一次緊急輸送道路に位置づけされている - 第一次緊急輸送道路である国道191号の代替路を形成する 8 並行する現道の要防災対策箇所が回避される（2箇所） 9 地球環境の保全 - CO2排出量の削減が期待される 10 生活環境の改善・保全 - NOx排出量削減が期待される 11 SPM排出量削減が期待される	1 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  <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る約290kmの主要幹線道路である。 - 一般国道191号益田・田万川道路は、山口県萩市下田万から益田市戸田町に至る延長7.1kmの自動車専用道路である。 - 事業目的は、安全性・走行性の向上、信頼性の高い道路ネットワークの確保により、救急医療活動の支援や物流効率化による地域産業の支援、周遊向上による地域振興の支援を目的とした事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道191号 大井・萩道路 中国地方整備局	長期間継続中	660	【内訳】 走行時間短縮便益：11,204億円 走行経費減少便益：2,145億円 交通事故減少便益：562億円  【主な根拠】 計画交通量：8,800～28,400台/日	13,910 10,348	1.3 (1.3) ※	1 円滑なモビリティの確保 2 物流効率化の支援 3 地域ネットワークの構築 4 高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている 5 構造接した日常活動圏中心都市間（阿武町～萩市間）を最短時間で連絡する路線を構成する 6 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される 7 個性ある地域の形成 - 当該事業沿線及び沿線周辺に位置する観光施設へのアクセス向上が期待される 8 災害への備え - 第一次緊急輸送道路である国道191号の代替路を形成する 9 並行する現道の要防災対策箇所が回避される（10箇所） 10 地球環境の保全 - CO2排出量の削減が期待される 11 生活環境の改善・保全 - NOx排出量削減が期待される 12 SPM排出量削減が期待される	1 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  <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 一般国道191号は、山口県下関市から萩市、島根県益田市を経由し広島県広島市に至る約290kmの主要幹線道路である。 - 一般国道191号大井・萩道路は、一般国道191号の萩市椿から萩市大井に至る延長11.1kmの道路である。 - 事業目的は、高速ネットワークを形成することを目的とした事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B / C				
一般国道491号 俵山・豊田道路 中国地方整備局	再々評価	1,110				<p>1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される</p> <p>2 物流効率化の支援 ・長門市水産品的主要出荷先である下関市・九州方面への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>3 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。 ・新たに拠点都市間（長門市～下関市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。（長門市俵山地区～長門市中心部）</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・山口県南部から湯本温泉（R4観光入込客数：56.1万人/年）・俵山温泉（R4観光入込客数：13.1万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・長門市から第三次救急医療機関（関門医療センター（下関市））へのアクセス向上が期待される</p> <p>6 災害への備え ・災害により孤立化する集落を解消する。（長門市俵山地区） ・第一次緊急輸送道路である（主）下関長門線の代替路線を形成する。 ・現道区間の要防災対策箇所（4箇所）による通行規制等が解消される。 ・現道区間である（主）下関長門線の事前通行規制区間（俵山大石～俵山大羽山）を回避できる。</p> <p>7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>8 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</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491号は、山口県下関市から長門市までを結ぶ延長約60kmの主要幹線道路である。 ・俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市俵山小原を結び山陰自動車道の一部を構成する延長13.9kmの道路である。 ・事業目的は、要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、緊急時の代替路線の確保や、観光・救急医療活動の支援、生活圏間の連携促進である。</p> <p>【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23%（うち用地進捗率約82%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局	その他	2,245				<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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる ・徳島阿波おどり空港（共用飛行場）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 ・徳島小松島港（国際コンテナ航路の発着港湾：韓国航路）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向上が見込まれる</p> <p>3 国土・地域ネットワークの構築 ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心都市である徳島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 ・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、徳島県南部健康運動公園の利活用を支援する ・徳島県次世代LEDパレイ構想を支援する ・徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・徳島赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え ・徳島県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・現道である国道11号、国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する ・並行する徳島自動車道の代替路線としての機能が見込まれる</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 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携 ・マリンビア沖洲整備計画と連携 ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる ・阿南安芸自動車道等と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する</p>	<p>・物価上昇による事業費増のほか事業実施環境の変化等に伴う総事業費の変更を行ふため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る高規格道路であり、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。 阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、四国東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている高規格道路「阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道」と相まって、四国東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：阿南～小松島 平成15年度 小松島～徳島東 平成10年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率約98%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	その他	512				<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            - 現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる            - JR徳島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる            - 徳島阿波おどり空港（共用飛行場）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            - 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向上が見込まれる</p> <p>3 国土・地域ネットワークの構築            - 地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する            - 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する            - 日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>4 個性ある地域の形成            - 「次世代LEDパレイ構想」「地域資源を生かした新たにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する            - 徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保            - 徳島赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 安全な生活環境の確保            - 死傷事故率が500件/億台キロ以上である国道55号・津乃峰簡略交差点において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>7 災害への備え            - 徳島県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている            - 現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する</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            - 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>10 他のプロジェクトとの関係            - 四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する            - 「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四十万線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。            桑野道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、四国東南地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。            また、南海トラフ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速達性の向上、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23年度            ・事業進捗率：約30%（うち用地進捗率約87%）</p> <p>【コスト縮減等】            想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道55号 福井道路 四国地方整備局	その他	460				<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            - 現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる            - JR徳島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる            - 徳島阿波おどり空港（共用飛行場）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            - 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向上が見込まれる</p> <p>3 国土・地域ネットワークの構築            - 地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する            - 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する            - 日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>4 個性ある地域の形成            - 「次世代LEDパレイ構想」「地域資源を生かした新たにぎわいと活力を創出するまちづくり」を支援する            - 徳島県南部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保            - 徳島赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え            - 徳島県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている            - 現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する            - 国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される</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            - 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>9 他のプロジェクトとの関係            - 四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する            - 「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四十万線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。            福井道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、四国東南地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。            また、南海トラフ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速達性の向上、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：約20%（うち用地進捗率約90%）</p> <p>【コスト縮減等】            想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道55号 海部野根道路 四国地方整備局	その他	775			1.1 (0.3) ※	<p>1 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の路線バス及び高速バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR徳島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・徳島阿波おどり空港（共用飛行場）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>2 物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・徳島県南部及び高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>3 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する</li> </ul> <p>4 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島県南部及び高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>5 安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島赤十字病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>6 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる</li> <li>・徳島県地域防災計画、高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置付けられている</li> <li>・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・国道55号の防災点検箇所を回避したルートを形成する</li> </ul> <p>7 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>8 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>9 他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8のネットワークの一部を構成する</li> <li>・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</li> </ul>	<p>・四国横断自動車道 阿南四十万線 阿南～徳島東、一般国道55号、安芸道路、一般国道55号、南国安芸道路（芸西西～芸西西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>海部野根道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国8のネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の支援を支える「命の道」として機能するよう津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡する道路である。また、都市部や空港からのアクセスを改善し、四国東南地域における観光振興や地域産業の育成、発展の支援、高次救急医療機関へのアクセス向上による緊急搬送など医療活動の支援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31年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率約41%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道55号 奈半利安芸道路 (奈半利～安田) 四国地方整備局	その他	265				<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 ・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>3 國土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・現道の大型車のすれ違い困難区間の解消が見込まれる ・日常生活圏中心都市である安芸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 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する ・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される</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 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8のネットワークの一部を構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、宍戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 奈半利安芸道路（奈半利～安田）は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。</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：約1%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道55号 奈半利安芸道路 (安田～安芸) 四国地方整備局	その他	522	<p>【主な根拠】 計画交通量 2,600～30,300台／日</p>	<p>【内訳】 事業費：14,106億円 維持管理費：675億円 更新費：254億円</p>	15,035	<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 ・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>3 國土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心都市である安芸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 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する ・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される</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 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8のネットワークの一部を構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、宍戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 奈半利安芸道路（安田～安芸）は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の輸送を支える「命の道」として機能する信頼性の高い道路ネットワークを形成するとともに、物流拠点や空港、高次救急医療機関等へのアクセス向上により、産業振興や観光振興、緊急搬送など医療活動を支援するものである。</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：約2%（うち用地進捗率約1%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	その他	426				<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            - 路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる            - JR後免駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる            - 高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援            - 高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる            - 高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>3 地域・地域ネットワークの構築            - 地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を構成する            - 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する</p> <p>4 個性ある地域の形成            - 「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する            - 高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保            - 高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え            - 道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる            - 高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている            - 現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する            - 国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される</p> <p>7 地球環境の保全            - CO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれる</p> <p>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</p> <p>9 他のプロジェクトとの関係            - 四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する            - 安芸市都市計画マスターPLANに位置付けられている            - 「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・物価上昇による事業費増のほか事業実施環境の変化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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。            安芸道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一緒に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。            また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業の活性化支援などを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            - 事業化年度：平成24年度            - 事業進捗率：約62%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】            想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道55号 南国安芸道路 (芸西西～安芸西) 四国地方整備局	その他	608				<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            - 路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる            - 高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援            - 高知港（国際コンテナ航路の発着港湾：韓国航路）へのアクセス向上が見込まれる            - 高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>3 地域・地域ネットワークの構築            - 高規格幹線道路「高知東部自動車道」の一部を構成する            - 日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する            - 日常生活圏中心都市である安芸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            - 「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する            - 高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保            - 高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え            - 高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている            - 現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する            - 並行する高知自動車道の代替路線としての機能が見込まれる</p> <p>7 地球環境の保全            - CO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれる</p> <p>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</p> <p>9 他のプロジェクトとの関係            - 安芸市都市計画マスターPLANに位置付けられている            - 「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる            - 阿南安芸自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する</p>	<p>・物価上昇による事業費増のほか事業実施環境の変化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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。            南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道、阿南安芸自動車道及び四国横断自動車道と一緒に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。            また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            - 事業化年度：平成23年度            - 事業進捗率：約64%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】            想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局	その他	712				<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 ・路線バスの速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援 ・高知港（国際コンテナ航路の発着港湾：韓国航路）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>3 國土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路 高知東部自動車道の一部を構成する ・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 ・日常生活圏中心都市である高知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 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する ・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する 並行する高知自動車道の代替路線としての機能が見込まれる</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 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・第二次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる ・阿南安芸自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四十万線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約238kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 南国安芸道路は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道や阿南安芸自動車道及び四国横断自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次医療施設への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約82%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道493号 野根安倉道路 四国地方整備局	その他	538				<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 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>2 物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ・総重量25tの車両の規制またはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行規制の解消が見込まれる</p> <p>3 國土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成する ・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 ・現道の大型車のすれ違い困難箇所の解消が見込まれる ・日常生活圏中心都市である安芸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 ・高知県東部の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>5 安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>6 災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道である国道493号及び国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道493号の防災点検箇所を回避したルートが形成される ・国道493号の事前通行規制区間を回避したルートが形成される</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 ・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>9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道等と一緒に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる</p>	<p>・四国横断自動車道 阿南四十万線 阿南～徳島東、一般国道55号 安芸道路、一般国道55号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）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493号は、高知県高知市を起点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約104kmの道路であるが、この大半は一般国道55号との重複区間であり、美質的には奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡する一般国道55号のバイパス経路として機能している。 野根安倉道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南安芸自動車道及び高知東部自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、南海トラフ地震による津波や豪雨等による土砂災害発生時に国道493号及び国道55号の代わりに地域の分断・孤立を解消し、円滑な救命・救急活動のアクセスを確保することで、地域住民の安全性・利便性の向上や産業・観光振興を支援するものである。 なお、当事業箇所は急峻な地形、脆弱な地質等の様々な技術的な課題があることを踏まえ、直轄権限代行事業として事業を進めている道路である。</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4%（うち用地進捗率約28%）</p> <p>【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増等においても、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、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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B／C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	その他	955	2,278	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 2,137億円 走行経費減少便益：133 億円 交通事故減少便益：8.1 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 33,200～53,500台/日</p>	1,845	1.2	<p>1 交通混雑の緩和 ・黒崎バイパスの整備により、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。</p> <p>2 生活道路の安全性向上 ・黒崎バイパスの整備により、国道3号以南の黒崎・八幡地区における通過交通が排除され、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>3 地域活力の向上 ・黒崎バイパスの部分供用以降、企業進出や宅地開発、世帯数の増加など、地域活力の向上に寄与。北九州市が誘致活動中の遊休地が点在しており、今後も更なる地域活力の向上が期待される。</p> <p>4 地域産業の支援 ・高規格道路等との一体的なネットワーク構築により、半導体関連企業等の更なる誘致など地域産業の支援が期待される。</p> <p>5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ランプ橋下部工の湧水対策、資機材単価・労務費単価の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・高規格道路である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、地域産業活性化等を目的とした事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：約97% (うち用地進捗率100%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)			
一般国道201号 香春拡幅 九州地方整備局	その他	110	139	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益：114 億円 走行経費減少便益：23億 円 交通事故減少便益：1.5 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 28,200～29,000台/日</p>	134	1.04	<p>1 地域産業の支援 ・香春拡幅の整備により、速達性・定時性の向上が図られ、物流強化・産業支援に寄与。</p> <p>2 交通混雑の緩和 ・香春拡幅の整備とともに、交差道路が4車線化されることで、交通容量が拡大し、交差点処理能力の向上が図られ、鏡山東交差点における混雑緩和が期待される。</p> <p>3 交通安全性の向上 ・香春拡幅の整備により、交通混雑が緩和されることで、渋滞に起因する事故の減少が見込まれ、交通安全性向上が期待される。</p> <p>4 信頼性の高いネットワークの構築 ・香春拡幅の整備により、通行止めリスクを回避でき、信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。</p> <p>5 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設橋台撤去の工法変更、地盤改良の追加、資機材単価・労務費単価の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約91% (うち用地進捗率100%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・仮設構造物の見直しによるコスト縮減。 ・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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道208号 (有明海沿岸道路) 荒尾道路 九州地方整備局	その他	230			1.9 (0.7) ※		<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、熊本市～鹿児島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。</p> <p>2 交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。</p> <p>3 広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。</p> <p>4 地域防災の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。</p> <p>5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道208号 有明海沿岸道路（大牟田～大川）と一体評価の事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・荒尾道路、有明海沿岸道路（大牟田～大川）、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><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和5年度 ・事業進捗率：約3% (うち用地進捗率0%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
一般国道208号 有明海沿岸道路 (大牟田～大川)	その他	2,673	12,646	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 11,116億円 走行経費減少便益： 1,210億円 交通事故減少便益：320 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 12,700～43,500台／日</p>	6,734	<p><b>【内訳】</b> 事業費：6,213億円 維持管理費：375億円 更新費：147億円</p>	1.9 (1.8) ※	<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、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。</p> <p>2 交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和とともに、死傷事故件数が減少することが期待される。</p> <p>3 広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。</p> <p>4 地域防災の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。</p> <p>5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<p>・詳細な用地調査等の結果による用地補償費の増、三池港ICの南向きIC整備による増、物価上昇による資機材及び労務費等の増に伴う事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 荒尾道路、有明海沿岸道路（大牟田～大川）、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><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約84%（うち用地進捗率約98%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道208号 (有明海沿岸道路) 大川佐賀道路	その他	986					1.9 (1.6) ※	<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、熊本市～鹿島市の所要時間が約1時間短縮。沿岸9都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。</p> <p>2 交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和とともに、死傷事故件数が減少することが期待される。</p> <p>3 広域的な観光活動の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、沿線地域の観光周遊性向上や国内外からの更なる観光客数増加による地域活性化が期待される。</p> <p>4 地域防災の支援 ・有明海沿岸道路の整備により、災害時に代替路としての機能が確保され、迅速な救命活動や周辺地域との円滑な連携等を支援することが期待される。</p> <p>5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<p>・一般国道208号 有明海沿岸道路（大牟田～大川）と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 荒尾道路、有明海沿岸道路（大牟田～大川）、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><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約54%（うち用地進捗率約82%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道497号 伊万里松浦道路	再々評価	712	1,177	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益：991 億円 走行経費減少便益：138 億円 交通事故減少便益：48億 円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：7,100～ 12,800台/日</p>	1,030	<p><b>【内訳】</b> 事業費：950億円 維持管理費：80億円</p>	1.1	<p>1 広域交通ネットワークの形成 ・福岡～佐世保間をはじめとした沿線地域の所要時間短縮や定時性確保が図られることで、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待。</p> <p>2 ダブルネットワークの構築によって災害時の速やかな復旧・復興に寄与。</p> <p>3 地域経済の活性化 ・伊万里松浦道路の整備によって、更なる雇用創出による地域経済の活性化が期待される。</p> <p>4 観光振興の支援 ・伊万里松浦道路（山代久原IC～（仮称）伊万里西IC）の整備によって、周辺観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業への更なる貢献が期待される。</p> <p>5 物流の効率化 ・輸送時間の短縮や荷物が軽減、さらに社会問題化しているトラックドライバーの負担軽減にも繋がるなど、地域産業の更なる活性化が期待される。</p> <p>6 災害時の代替路確保 ・伊万里松浦道路（山代久原IC～（仮称）伊万里西IC）の整備が進むことで、災害時における国道204号の代替機能が充実する。</p> <p>7 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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 伊万里松浦道路は、西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を目的とした事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：約64%（うち用地進捗率約68%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道34号 大村諫早拡幅	再々評価	160	436	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益：420 億円 走行経費減少便益：8.3 億円 交通事故減少便益：8.1 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 32,500～44,000台/日</p>	154	<p><b>【内訳】</b> 事業費：137億円 維持管理費：17億円</p>	2.8	<p>1 交通混雑の緩和 ・大村諫早拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、混雑緩和が期待される。</p> <p>2 交通安全性の向上 ・大村諫早拡幅の整備により、線形不良箇所を回避でき、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>3 救急医療活動の支援 ・大村諫早拡幅の整備により、救急車両の円滑な走行が確保され救急医療活動の支援が期待される。</p> <p>4 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<p>・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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 大村諫早拡幅は、国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約11%（うち用地進捗率約41%）</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道3号 芦北出水道路 九州地方整備局	再々評価	2,179	3,081	【内訳】 走行時間短縮便益： 2,209億円 走行経費減少便益：709 億円 交通事故減少便益：162 億円 【主な根拠】 計画交通量 14,200~21,700台/日	2,881	【内訳】 事業費：2,708億円 維持管理費：173億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 広域交通ネットワークの形成           <ul style="list-style-type: none"> <li>・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域交通ネットワークが形成され、地域間の移動時間の短縮などが期待。</li> </ul> </li> <li>2 災害に強いネットワークの構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能を果たすなど災害に強いネットワークの構築に寄与。</li> </ul> </li> <li>3 防災機能の強化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・芦北出水道路の整備により、豪雨災害などによる交通途絶を回避。</li> </ul> </li> <li>4 地域経済の活性化           <ul style="list-style-type: none"> <li>・南九州西回り自動車道の整備に伴い、沿線地域では企業立地が増加しており、新規雇用者数も増加。今後の整備により、更なる企業立地の増加・雇用促進による地域経済の活性化が期待。</li> </ul> </li> <li>5 地域産業の支援           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ブランド養殖ブリの鮮魚輸送範囲(翌日売り)は、関西や北陸圏と中部圏の一部までだが、輸送時間の短縮で中部圏全域が輸送可能となり、地域産業の支援が期待。</li> </ul> </li> <li>6 交通混雑の緩和           <ul style="list-style-type: none"> <li>・芦北出水道路(芦北IC~水俣IC)の開通により、並行する国道3号の交通混雑が緩和。今後の整備により、水俣IC~出水ICの並行現道においても交通混雑の緩和が期待。</li> </ul> </li> <li>7 生活環境の改善           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	・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】 ・芦北出水道路は、南九州西回り自動車道の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。  【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81%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・余剰土処理に伴う運搬計画の見直しによるコスト縮減。 ・新技术・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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)		
一般国道57号 (中九州横断道路) 竹田阿蘇道路 九州地方整備局	その他	769			1.6 (1.2) ※	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 広域交通ネットワークの形成           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</li> </ul> </li> <li>2 物流効率化の支援（工業製品）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</li> </ul> </li> <li>3 物流効率化の支援（農産品）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</li> </ul> </li> <li>4 災害に強いネットワークの構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</li> </ul> </li> <li>5 観光振興の支援           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</li> </ul> </li> <li>6 救急医療アクセスの向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</li> </ul> </li> <li>7 生活環境の改善           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	・一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)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】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約14%（うち用地進捗率約30%）  【コスト縮減等】 ・新技术・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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道57号 (中九州横断道路) 滝室坂道路 九州地方整備局	その他	661			1.6 (0.8) ※	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 広域交通ネットワークの形成           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</li> </ul> </li> <li>2 物流効率化の支援（工業製品）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</li> </ul> </li> <li>3 物流効率化の支援（農産品）           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</li> </ul> </li> <li>4 災害に強いネットワークの構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</li> </ul> </li> <li>5 観光振興の支援           <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</li> </ul> </li> <li>6 救急医療アクセスの向上           <ul style="list-style-type: none"> <li>・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</li> </ul> </li> <li>7 生活環境の改善           <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</li> </ul> </li> </ul>	・一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)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】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。  【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約68%（うち用地進捗率100%） ・令和8年度開通予定  【コスト縮減等】 ・新技术・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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道57号 (中九州横断道路) 大津道路 九州地方整備局	その他	340				<p>1 広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</p> <p>2 物流効率化の支援（工業製品） ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</p> <p>3 物流効率化の支援（農産品） ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</p> <p>4 災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</p> <p>5 観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</p> <p>6 救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</p> <p>7 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57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)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】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路（大津西～合志）、大津熊本道路（合志～熊本）、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成することともに、沿線地域の産業発展や防災機能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6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 西川 昌宏)				
一般国道57号 (中九州横断道路) 大津熊本道路(大 津西～合志) 九州地方整備局	その他	310	12,227	7,791		<p>【内訳】 走行時間短縮便益：10,604億円 走行経費減少便益：1,192億円 交通事故減少便益：431億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,800～43,300台/日</p> <p>1.6 (2.2) ※</p> <p>【内訳】 事業費：7,250億円 維持管理費：506億円 更新費：34億円</p> <p>1.6 (5.6) ※</p>	<p>1 広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</p> <p>2 物流効率化の支援（工業製品） ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</p> <p>3 物流効率化の支援（農産品） ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</p> <p>4 災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</p> <p>5 観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</p> <p>6 救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</p> <p>7 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57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)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】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路（大津西～合志）、大津熊本道路（合志～熊本）、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成することともに、沿線地域の産業発展や防災機能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：約3%（うち用地進捗率約1%）</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 西川 昌宏)			
一般国道57号 (中九州横断道路) 大津熊本道路(合 志～熊本) 九州地方整備局	その他	875				<p>1 広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。</p> <p>2 物流効率化の支援（工業製品） ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。</p> <p>3 物流効率化の支援（農産品） ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。</p> <p>4 災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。</p> <p>5 観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。</p> <p>6 救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。</p> <p>7 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>・地質調査実施による擁壁部・函渠部の軟弱地盤対策工の見直し、地質調査実施による橋梁基礎工の見直し、物価上界による資機材及び労務費等の増に伴う総事業費の変更を行ったため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路（大津西～合志）、大津熊本道路（合志～熊本）、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成することともに、沿線地域の産業発展や防災機能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27%（うち用地進捗率約78%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・関係機関協議による盛土構造への変更、関係機関協議による橋長短縮によるコスト縮減 ・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>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道57号 (中九州横断道路) 熊本環状連絡道路 九州地方整備局	その他	920			1.6 (3.9) ※	1 広域交通ネットワークの形成 - 中九州横断道路の整備により、広域交通ネットワークが形成され、大分～熊本間の連携強化に寄与。 2 物流効率化の支援（工業製品） - 中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化が期待。 3 物流効率化の支援（農産品） - 中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など、地域産業の活性化が期待。 4 災害に強いネットワークの構築 - 緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワークの構築に寄与。 5 観光振興の支援 - 中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援。 6 救急医療アクセスの向上 - 大分市や熊本市の第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、沿線の救命サービス向上に寄与。 7 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)	1 一般国道57号(中九州横断道路)大津熊本道路(合志～熊本)と一体評価の事業であるため、再評価を実施  <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)、熊本環状連絡道路は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道220号 (東九州自動車道) 日南・志布志道路 九州地方整備局	その他	732			1.4 (0.6) ※	1 広域交通ネットワークの形成 - 東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 2 災害に強いネットワークの構築 - 東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 3 地域経済の活性化 - 東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 4 観光振興の支援 - 東九州自動車道の整備により、観光地間の連達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 5 医療施設へのアクセス性向上 - 東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。 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)	1 軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、盛土材改良の追加、建設発生土受け入れ地の変更、地盤条件の見直しによる橋梁構造等の変更、橋梁の仮設工法の見直し、日南油津大橋上部工事の安全対策等追加、埋蔵文化財調査費用の増加、物価上昇による資機材及び労務費等の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道220号 (東九州自動車道) 油津・夏井道路 九州地方整備局	その他	1,287	<b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益：16,644億円 走行経費減少便益：2,043億円 交通事故減少便益：630億円  <b>【主な根拠】</b> 計画交通量 4,000～17,700台/日	<b>【内訳】</b> 事業費：11,720億円 維持管理費：1,534億円 更新費：261億円	13,515	1 広域交通ネットワークの形成 - 東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 2 災害に強いネットワークの構築 - 東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 3 地域経済の活性化 - 東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 4 観光振興の支援 - 東九州自動車道の整備により、観光地間の連達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 5 医療施設へのアクセス性向上 - 東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。 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)	1 災害リスク回避を目的にした道路構造見直し、軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、物価上昇による資機材及び労務単価の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> - 日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳									
一般国道220号 (東九州自動車道) 南郷奈留道路 九州地方整備局	その他	650			1.4 (0.9) ※	1 広域交通ネットワークの形成 ・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 2 災害に強いネットワークの構築 ・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。 3 地域経済の活性化 ・東九州自動車道の整備が進むことで、企業立地の促進による地域経済活性化が期待される。 4 観光振興の支援 ・東九州自動車道の整備により、観光地間の連続性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 5 医療施設へのアクセス性向上 ・東九州自動車道の整備により、患者負担の軽減や救急搬送時間の短縮などが期待される。 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)	・一般国道220号、日南・志布志道路、油津・夏井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】 ・日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路は、九州東部の広域的な連携を図る高規格道路である東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)				
一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	その他	1,559	1,458	【内訳】 走行時間短縮便益：1,278億円 走行経費減少便益：135億円 交通事故減少便益：46億円 【主な根拠】 計画交通量 20,700～46,400台/日	1,696	【内訳】 事業費：1,676億円 維持管理費：21億円 0.9 (残事業 =1.6)	1 広域ネットワークの形成 ・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島港や鹿児島市中心市街地と周辺地域のアクセス機能強化により、広域交流・物流効率化の支援が期待される。 2 交通混雑の緩和 ・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑の緩和が期待される。 3 交通安全性の向上 ・鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 4 救急医療活動の支援 ・鹿児島東西道路の整備により、鹿児島市方面との連通性が向上し、安定的な救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)	・田上坑口部急傾斜法面防護対策等の追加、シールド掘進に伴う作泥材の変更、トンネル掘削土の仮置き、二次運搬等の追加、東雲川調整池の地盤改良範囲の見直しおよびセグメントの変更 (RC-ST)、設計基準改定を踏まえた路下避難ボックスカカルバートの追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増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】 ・鹿児島東西道路は、市中心市街地へのアクセス機能の強化、鹿児島市内の幹線道路の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率約69%（うち用地進捗率約99%） 【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、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			
一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局	再々評価	246	318	【内訳】 走行時間短縮便益：282億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量 31,600～45,900台/日	237	【内訳】 事業費：228億円 維持管理費：8.3億円 1.3	1 交通混雑の緩和 ・白浜拡幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。 2 交通安全性の向上 ・白浜拡幅の整備により、国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 3 防災機能の向上 ・白浜拡幅の整備により、防災機能の向上が期待され、災害に強いネットワークの構築を図る。 4 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (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】 ・白浜拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率約62%（うち用地進捗率100%） 【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、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)	B/C					
便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳								
一般国道10号 鹿児島北バイパス 九州地方整備局	再々評価	817	1,304	836	1.6	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,158億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,100~40,800台/日</p>	<p>1 交通混雑の緩和 ・鹿児島北バイパスの整備により、国道10号の交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>2 交通安全性の向上 ・鹿児島北バイパスの整備により、国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>3 物流円滑化の支援 ・鹿児島北バイパスの整備により、幅員狭小区間や線形不良箇所が改善され、物流円滑化の支援が期待される。</p> <p>4 地域間交流の支援 ・鹿児島北バイパスの整備により、円滑なアクセスが図られ、地域間交流の支援が期待される。</p> <p>5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2、NO2、SPM削減)</p>	<p>・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】 ・鹿児島北バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率約28%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土の有効活用によるコスト縮減。 ・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、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道58号 恩納バイパス 沖縄総合事務局	その他	450	4,531	1,719	2.6 (2.7) ※	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 4,268億円 走行経費短縮便益：226億円 交通事故減少便益：37億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,200台/日</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。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（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 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。</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）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・沖縄科学技術大学院大学（OIST）へのアクセスが向上。 ・観光二次交通結節点である北谷ゲートウェイから万国津梁館までのアクセスが向上。</p> <p>5 災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</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 ・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>・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増加、維持管理費低減を図るための支承、検査路の単価上昇に伴う総事業費増、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】 ・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、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 ・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：平成元年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・中央分離帯の植栽の設置計画の見直しにより、コスト縮減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局	その他	417			2.6 (3.2) ※	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 4,268億円 走行経費短縮便益：226億円 交通事故減少便益：37億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,200台/日</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。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ・那覇空港（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 ・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。</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）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>4 個性ある地域の形成 ・沖縄科学技術大学院大学（OIST）へのアクセスが向上。 ・観光二次交通結節点である北谷ゲートウェイから万国津梁館までのアクセスが向上。</p> <p>5 災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</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 ・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>・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増加、災害復旧に伴う総事業費増、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】 ・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、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。 ・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とともに、観光産業を支援する延長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年度 ・事業進捗率：約97%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・中央分離帯の植栽の設置計画の見直しにより、コスト縮減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C					
一般国道58号 浦添北道路Ⅱ期線 沖縄総合事務局	その他	520	18,776	11,849	1.6 (1.8) ※	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 16,201億円 走行経費減少便益 : 2,128億円 交通事故減少便益 : 447億円 更新費 : 239億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量:44,400台/日</p>	<p>1. 円滑なモビリティの確保 ・浦添北道路Ⅱ期線区間の交通容量の拡大(2車線から6車線)により、浦添北道路Ⅱ期区間、及び並行する国道58号の混雑が緩和。</p> <p>2. 物流効率化の支援 ・浦添北道路Ⅱ期線を含む沖縄西海岸道路の整備により、読谷村方面の産業拠点から那覇港への円滑な輸送ルートを確保することで、物流効率化を支援。</p> <p>3. 地域経済・観光活動の支援 ・浦添北道路Ⅱ期線を含む沖縄西海岸道路の整備により、那覇市内～西海岸地域間のアクセシビリティが強化されることで、観光地・商業施設等の活性化を支援。</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>・隣接区間である宜野湾道路の事業化に伴う本線接続部の追加および物価上昇に伴う資材単価の増加に伴う総事業費の変更を行ったため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道58号「浦添北道路Ⅱ期線」は、宜野湾市宇地泊から浦添市港川に至る延長約10kmの主要幹線道路である。 ・沖縄フロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」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><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成31年度 ・事業進捗率 : 約17% (うち用地進捗率約99%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 西川 昌宏)
一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局	その他	520	974	689	1.4	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 903億円 走行経費減少便益 : 66億円 交通事故減少便益 : 5.1億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 32,000台/日</p>	<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。</p> <p>2. 個性ある地域の形成 ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。</p> <p>3. 安全で安心できるくらしの確保 ・那覇空港からマリンパークへのアクセス性が向上。 ・三次医療施設へのアクセス性が向上。</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>・資材単価及び労務単価等の増加、交差点改良の設計・工事計画見直しに伴う増加・補強土壁工の盛土材料見直しによる増加に伴う総事業費の変更を行ったため、再評価を実施</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・一般国道329号南風原バイパスは、南風原町字与那覇から那覇市間にある延長2.8kmの主要幹線道路である。 ・沖縄フロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 ・南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成7年度 ・事業進捗率 : 約68% (うち用地進捗率約86%)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道126号 千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝) 東日本高速道路株式会社	再評価	1,271	12,962	3,736	3.5	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 11,580億円 走行経費減少便益 : 1,241億円 交通事故減少便益 : 141億円 更新費 : 2億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 : 15,400～15,600台/日</p>	<p>1. 都市の再生 ・三大都市圏の環状道路を形成する。</p> <p>2. 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。</p> <p>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。 他7項目に該当</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間は首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度 : 平成2年度 ・事業進捗率 : 約90% (うち用地進捗率100%) ・4車線化に必要な用地は取得しており、ネットワーク完成後の周辺道路の交通動向を鑑みながら事業進捗を図る。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 渡邊 良一)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)			
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円) 便益の内訳及び主な根拠							
			便益の内訳									
第二東海自動車道 横浜名古屋線 (新秦野～御殿場 JCT)	その他	8,787	30,257	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 30,059億円 走行経費減少便益：81億 円 交通事故減少便益：117 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量 46,200台／日～50,000台 ／日</p>	19,918	<p><b>【内訳】</b> 事業費：18,997億円 維持管理費：432億円 更新費：489億円</p>	1.5 (1.8) ※	<p>1 物流効率化への支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>2 個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>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14項目に該当</p>	<p>・トンネル補助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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約65%（うち用地進捗率約99%） 新秦野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を稽査、予定していた2027年度（令和9年度）から少なくとも1年以上開通が遅れる予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・トンネル内のケーブルラック形状の見直しによりコスト縮減</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 渡邊 良一)	
近畿自動車道 名古屋神戸線 (亀山西JCT～大津JCT)	その他	6,593	63,622	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 52,597億円 走行経費減少便益： 9,639億円 交通事故減少便益： 1,385億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：51,700～ 60,600台/日</p>	14,867	<p><b>【内訳】</b> 事業費：12,221億円 維持管理費：2,646億円</p>	4.3	<p>1 國土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</p> <p>2 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>3 災害への備え ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する。</p> <p>他14項目に該当</p>	<p>・橋梁架設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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。また、名神とのダブルネットワークの安定性向上により、ネットワークの代替性が強化され、降雪や地震時の災害発生時に名神が通行止めとなった場合においても、新名神高速道路が代替路として機能し、名神軸の安定的な交通を確保できる。加えて、今後本格化する名神のリニューアル工事実施時に、名神からの迂回車両により新名神の交通量が増加した場合においても、渋滞の発生を抑制し、名神軸の円滑な交通が確保できる。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成5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><b>【コスト縮減等】</b> 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>	継続	道路局 高速道路課 (課長 渡邊 良一)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C					
近畿自動車道 名古屋神戸線 (大津JCT～城 陽) 西日本高速道路株 式会社	その他	9,349	13,714	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 12,328億円 走行経費減少便益： 1,268億円 交通事故減少便益：118 億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：62,800～ 63,300台/日</p>	10,097	1.4	<p>1. 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 2. 国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 3. 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 他19項目に該当</p>	<p>・埋土層対策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</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・近畿自動車道 名古屋神戸線は、愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。本事業は、このうち大津JCTから城陽間25kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約55%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継続	道路局 高速道路課 (課長 渡邊 良一)
近畿自動車道 名古屋神戸線 (城陽～高槻 JCT) 西日本高速道路株 式会社	その他	9,251	13,294	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益： 12,538億円 走行経費減少便益： 691億円 交通事故減少便益：65億 円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 計画交通量：50,600～ 71,400台/日</p>	10,659	1.2	<p>1. 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 2. 国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 3. 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 他18項目に該当</p>	<p>・トンネル設備の計画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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・近畿自動車道 名古屋神戸線は愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。 本事業は、このうち八幡京田辺から高槻JCT間11kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・事業化年度：平成9年度(城陽～八幡京田辺)、平成10年度 (八幡京田辺～高槻JCT) ・事業進捗率：約45%（うち用地進捗率約98%） 全面的に工事を実施中である。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継続	道路局 高速道路課 (課長 渡邊 良一)

※ 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にした場合の費用便益分析の結果。

【公共事業関係費】

【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)
新庄酒田道路 (一般国道47号 高屋道路) 東北地方整備局	その他	320	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76分⇒整備後70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 ・草薙温泉地区(戸沢村)から県立新庄病院(現況36分⇒整備後32分)へのアクセス向上が見込まれる。	388	<p>【内訳】 事業費：370億円 維持管理費：18億円</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル施工日数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</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、山形県新庄市から同県酒田市に至る延長約50kmの高規格道路である。 ・高屋道路は、山形県最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長約3.4km、2車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18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】 ・トンネル照明器具の見直しを行い、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	再々評価	280	1 道路ネットワークの強化(冠水の回避) ・浦佐バイパスの整備により、道路冠水リスクが低減し、災害に強い道路ネットワークの構築に寄与。 2 冬期除雪障害の解消 ・浦佐バイパスの整備により、路肩幅員を2m確保できるようになり、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上。 3 第三次医療施設へのアクセス向上 ・浦佐バイパス沿線の第三次医療施設「魚沼基幹病院」へのアクセス性が向上。 4 地域の産業集積支援と生産性向上 ・浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上。 ・地域の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与。 5 浦佐バイパスを活用した観光周遊・イベント支援 ・浦佐バイパスを軸とする利便性の高い観光周遊の形成による地域全体の滞在時間増加が期待。 ・浦佐バイパス既開通区間は、「雪国魚沼Golden Cycle Route」の一部を形成しており、サイクルイベント等の地域活性化支援に寄与。	529	<p>【内訳】 事業費：467億円 維持管理費：62億円</p> <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】 ・一般国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、冠水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。</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92%(うち用地進捗率約99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、新技術や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

【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											
奄美大島港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	153	566	<p><b>【内訳】</b></p> <p>陸上輸送コストの削減便益(石材・砂利) : 23億円 輸送コストの削減便益(重油) : 28億円 震災時における輸送コストの削減便益 : 4.4億円 漁船コストの削減便益 : 15億円 クルーズ客船乗客の移動コスト削減便益 : 8.0億円 海難の減少便益 : 485億円 残存価値 : 2.4億円</p> <p><b>【主な根拠】</b></p> <p>令和7年度予測石材取扱量(岸壁(水深5m))(第3)(改良)取扱分) : 4.7千トン 令和13年度予測石材取扱量(岸壁(水深5.5m))(第2)取扱分) : 17千トン 令和7年度予測砂利・砂取扱量 : 50千トン 令和7年度予測重油取扱量 : 6.4千トン 令和7年度予測貨物量(震災時) : 緊急物資量 687トン/回 一般貨物量 422千トン/回 令和7年度予測利用漁船隻数 : 15隻/年 令和7年度予測 : 寄港回数 7.0隻/年、乗降客数 2,570人/年 令和7年度予測貨物船避泊可能隻数 : 1.0隻/年(100~500GT)</p>	480	<p><b>【内訳】</b></p> <p>建設費 476億円 管理運営費等 4.0億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、避難・代替輸送及び大規模災害発生後の復興活動拠点となる耐震強化岸壁が奄美港に整備されることで、利尻島における生活物資が確保されることにより、約4千人の離島地域住民の安全・安心が図られる。</li> <li>・利尻島の玄関口である奄美港は平成29年に「みなどオアシスリシリとう・くつがた」として登録されており、みなどオアシスを中心としたまちづくりが期待されている。</li> <li>・本事業により、港内静穏度が確保されることで、クルーズ船の安全な入港が可能となり、抜港回数が減少し、予定通りの旅客数が寄港され、利尻島の地域活性化に寄与する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・奄美港は耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時ににおける利尻島内での迅速な緊急物資輸送の確保が重要な課題となっているほか、大型クルーズ客船の着岸可能な岸壁がなく、沖合に停泊した旅客船からテンダーボートに乗り換えて上陸している状況であるため、安全で快適な上陸が求められている。また、石材等の積出岸壁、発電所用重油の移入岸壁等は、老朽化が著しいため、安全で効率的な荷役が求められている。さらに、防波堤の整備により港内静穏度が向上することで、荒天時における沖合航行船舶の安全な避泊が可能となり、海難の減少に寄与することから事業の必要性は高い。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和12年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁(日出)(水深4.5m)(改良)の床掘土量減少構造の採用、防波堤(島)の碎石作業により発生する石粉を中詰め材採用による材料費削減やケーンボンネットの有効活用によるコスト縮減が図られる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)			
石狩湾新港西地区 国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	571	1,857	<p><b>【内訳】</b></p> <p>輸送コストの削減便益 : 628億円 維持浚渫費用の削減便益 : 137億円 海難の減少便益 : 939億円 残存価値 : 152億円</p> <p><b>【主な根拠】</b></p> <p>令和15年度予測取扱貨物量 : 48万トン/年 埋没量 : 73千m<sup>3</sup>/年 避泊可能隻数 : 3.0隻、避泊水域受入可能回数 : 15回/年</p>	1,420	<p><b>【内訳】</b></p> <p>建設費 : 1,406億円 維持管理費 : 15億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、大型船による貨物の輸入を石狩新港が担うことで、燃料輸送の効率化が図られるとともに、バイオマス発電所への貨物の安定供給が可能となり、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港はハルク貨物を取り扱う大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態であるため、物流効率化が重要な課題となっているほか、漂砂による航路・泊地の埋没の削減が求められている。また、防波堤の整備により港内静穏度が向上することで、荒天時における沖合航行船舶の安全な避泊が可能となり、海難の減少に寄与することから事業の必要性は高い。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和14年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量を削減することにより、コスト縮減を図られる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)			

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)						
			便益の内訳及び主な根拠	B/C	費用の内訳						
苫小牧港東港区 浜厚真地区複合 一貫輸送ターミ ナル整備事業 北海道開発局	その 他	219	281	<p><b>【内訳】</b> 輸送コストの削減便益(フェリー) : 84億円 満船コストの削減便益 : 20億円 輸送コストの削減便益(バルク) : 54億円 震災時における輸送コストの削減便益 : 123億円 残存価値 : 0.27億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和11年度予測取扱貨物量(フェリー貨物) : 35万トン/年 令和11年度予測取扱貨物量(バルク貨物) : 24万トン/年 令和11年度予測取扱貨物量(フェリー貨物)(震災時) : 1500 万トン/回 令和11年度予測取扱貨物量(バルク貨物)(震災時) : 17万トン /回</p>	201	<p><b>【内訳】</b> 建設費 200億円 維持管理費 1.0億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、1バスでのフェリー2航路の共用利用を解消し、集荷時間が拡大されることにより、北海道～本州間の物流を安定的に支えるフェリー輸送網が構築されるため、日本国民の生活に不可欠な食料品や生活関連資材の安定供給に貢献する。</li> <li>・本事業の実施により、産地近傍からの出荷が可能となることで、日本国民の生活に不可欠な家電製品や自動車・飛行機・船舶等の製造資材の安定供給に貢献するとともに、我が国の鉄鋼業界における国際競争力の強化に寄与する。</li> <li>・本事業の実施により、北海道～本州間の「食」の輸送能力が強化される。また、本航路の乗船により、ドライバーの休息期間が確保でき長時間労働の改善等、労働環境改善が図られるため、ドライバー不足や高齢化など将来的な輸送力不足が懸念される中、国内物流の安定化に資するフェリー輸送構造の裏を担う。</li> <li>・本事業により、新たに耐震強化岸壁が整備されることで、被災時に支援船を円滑に受け入れることが可能となり、切迫する大規模地震発生時ににおける背後囲住民への緊急物資輸送や被災者支援の確実性が向上する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・苫小牧港東港区では公共バスの不足により、フェリーと多目的バルク船の共用利用を強いられており、1バスを2隻のフェリーが利用しているため、ダイヤグラム設定に制限を受けておりほか、岸壁の不足から先行して入港する便に遅延が生じた場合、後続便の接岸及び出港にも遅れが生じているなど、フェリー貨物の定時性確保に支障を来している。また、バルク貨物については、貨物の構持ち発生や荷役時間が制限されるなど利用効率が低下しており、利用者からは公共バスの拡充が求められている。さらに、平成30年の北海道胆振東部地震の際、道内全体会社の社会経済への影響を踏まえた物流機能確保と緊急物資輸送に必要となる支援船の岸壁利用調整等により遅延が発生するなど、緊急物資と幹線貨物の両立に課題が生じていることから事業の必要性は高い。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和10年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・施工方法の変更により、本体工の钢管矢板打設費用の低減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
酒田港外港地区 国際物流ターミ ナル(-12m)整 備事業 東北地方整備局	その 他	165	171	<p><b>【内訳】</b> 船舶の大型化による海上輸送コスト削減 : 4.8億円 海上輸送の効率化 : 22億円 荷役作業の効率化 : 144億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 洋上風車数 : 30基</p>	148	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 147億円 管理運営費 : 1.2億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・洋上風力発電の導入促進への貢献】 再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切りである洋上風力発電の導入促進が図られ「エネルギー基本計画」において示されたエネルギーミックスや「2050カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」で示された洋上風力発電の導入目標の達成に寄与する。</li> <li>・洋上風力発電産業の育成】 洋上風力発電設備の建設、関連部材の製造、運用・維持管理等の各プロセスへの山形県内地元企業の参入や関連企業の立地等により、地域での洋上風力発電産業の創出、地域経済への波及、雇用創出等の効果が期待される。</li> <li>・環境への負荷軽減】 洋上風力発電設備の陸上での組立、効率的な作業船への積込み及び洋上風力発電設備の設置が可能となり、CO2の排出量の削減が図られ、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOxの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。 (CO2:約2,638t-C/年、NOx:約156t/年)</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・我が国は2040年のエネルギーミックスのうち、再生可能エネルギーの割合を40%～50%に増加させることを目指している(2023年は22.9%)。また風力発電については、全体の4%～8%(2023年は1.1%)を占めること目標にしている。 ・再エネ海域利用法における促進区域として山形県酒田港沖が指定されており、2024年12月に発電事業者が選定された。 ・選定された発電事業者は、2028年から酒田港を利用するため、海洋再生エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾)に指定されている酒田港では、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な機能を早急に整備する必要がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和9年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・岸壁整備において、構造物撤去工で発生した撤去材を他の施設に流用することにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

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									
横浜港南本牧～ 山下ふ頭地区臨 港道路整備事業 関東地方整備局	再々 評 価	1,576	2,598	<p><b>【内訳】</b> 走行時間短縮便益 : 2,404億円 走行経費減少便益 : 180億円 交通事故減少便益 : 4.4億円 残存価値 : 10億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 臨港道路計画交通量 : 13,500～41,300台/日</p>	1,994	【内訳】 建設費 : 1,953億円 管理運営費等 : 41億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路との接続や交通の分散等により、交通の円滑化が図られることで、物流コストの削減や高規格コンテナターミナルの機能を最大限に発揮させることができとなり、横浜港の国際競争力強化に寄与する。</li> <li>・港湾関連車両の臨港道路の利用により、並行する一般道路の混雑が緩和され、交通環境が改善される。</li> <li>・南本牧ふ頭へのアクセス道路を増設することで、切迫する東京湾北部地震等の大規模地震時における国際物流機能の確保、社会経済への影響軽減、経済活動の維持が図られる。</li> <li>・陸上輸送距離の削減や渋滞解消により、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出ガスの削減が可能となる。(CO<sub>2</sub>: 3,272t-C/年、NO<sub>x</sub>: 18t/年)</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)			
横浜港南本牧ふ 頭地区国際海上 コンテナターミ ナル整備事業 関東地方整備局	再々 評 価	1,536	14,002	<p><b>【内訳】</b> 輸送コスト削減便益 (ターミナル新設) : 5,626億円 海外トランシップ回避便益 : 8,069億円 震災時の輸送コスト増大回避便益 : 175億円 残存価値 : 132億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 取扱貨物量 (コンテナ貨物) : 93万TEU/年 (令和14年時点) うち、 ①ターミナル新設で陸上・海上輸送効率が向上した貨物 78万TEU/年 ②海外トランシップ回避で海上輸送効率が向上した貨物 15万TEU/年 ③震災時に幹線貨物の陸上・海上輸送効率が向上した貨物 133万TEU/年</p>	2,974	【内訳】 建設費 : 2,678億円 管理運営費等 : 296億円	4.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。</li> <li>・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。</li> <li>・陸上輸送が削減されることで、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>等の排出ガスの削減がなる。(CO<sub>2</sub>: 1,195.58t-C/年、NO<sub>x</sub>: 62,557t/年)</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)			
鹿島港外港地区 国際物流ターミ ナル整備事業 関東地方整備局	その 他	1,309	3,608	<p><b>【内訳】</b> 輸送コストの削減便益 : 1,472億円 風力発電部材輸送コスト削減便益 : 206億円 維持浚渫費用の削減便益 : 357億円 海難の減少便益 : 1,385億円 耐震強化便益 : 8.6億円 船舶損傷回避便益 : 153億円 その他の便益 : 25億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和15年予測取扱貨物量 : 1,064千トン/年</p>	3,143	【内訳】 建設費 : 3,136億円 管理運営費等 : 6.7億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2020年10月、日本は、「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、温暖化への対応を積極的に実行する、グリーン成長戦略を打ち出している。グリーン成長戦略の14分野の1つに洋上風力(次世代再生可能エネルギー)が挙げられており、鹿島港での基地港湾整備が、この国家戦略の目標達成に寄与する。</li> <li>・洋上風力の発電設備は、部品点数が多く(約1～2万点)、関連産業への波及効果とともに、発電設備の設置・維持管理での港湾の活用による地元産業への好影響が期待できる。</li> <li>・輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO<sub>2</sub>等の排出ガスが削減され、低炭素社会の実現に寄与する。(CO<sub>2</sub>: 3,941t-C/年、NO<sub>x</sub>: 77t/年)</li> </ul>	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)			

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対 応 方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C					
沖ノ鳥島における活動拠点整備事業 関東地方整備局	その他	2,220	2,834	<p><b>【内訳】</b> 調査・研究等の作業の効率化 : 0.9億円 海洋資源開発の拠点形成 : 2,833億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和16年度予測取扱貨物量 : コバルト5,920トン/年、ニッケル7,050トン/年</p>	2,469	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 2,438億円 管理運営費等 : 31億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖ノ鳥島に港湾を整備することにより、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」(平成22年7月13日閣議決定)に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進が期待される。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・特定離島港湾施設の整備により、沖ノ鳥島における工事・調査等の作業の効率化や海洋資源開発の拠点形成が図られる。 ・また、沖ノ鳥島を拠点とする排他的経済水域等の保全及び利用に関する各種活動が図られる。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和16年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継続 港湾局 海洋・環境課 (課長 馬場 智)
金沢港大野地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	再々 評価	518	1,007	<p><b>【内訳】</b> 陸上輸送コスト削減便益 : 595億円 海上輸送コスト削減便益 : 372億円 国際観光収益の増加便益 : 37億円 残存価値 : 3.0億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和19年度予測取扱貨物量: 産業機械、建設機械 : 55万トン/年</p>	889	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 828億円 管理運営費等 : 61億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型船の寄港が可能となり、輸出する際の輸送コストが削減されることで、企業の競争力の強化に寄与できる。</li> <li>本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減できる (CO<sub>2</sub> : 1,320t-C/年、NO<sub>x</sub> : 12t/年)</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 金沢港においては、大水深の岸壁がないため、背後に立地する企業の製品輸出にあたり、遠方の他港を利用する非効率な輸送が生じている。この課題を解消するために大水深の国際物流ターミナルが求められている。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和18年度完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト縮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 古土井 健)
七尾港大田地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	再々 評価	276	811	<p><b>【内訳】</b> 陸上輸送コスト削減便益 : 796億円 満船コスト削減便益 : 2.4億円 海上輸送コスト削減便益 : 10億円 残存価値 : 2.7億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和17年度予測取扱貨物量: 原木 (北米材) : 27.8トン/年 平成23年度満船隻数: 満船隻数 : 36隻/年</p>	694	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 692億円 管理運営費等 : 1.8億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮され、沿道における騒音や振動等を抑制できる</li> <li>原木輸入の物流が効率化され調達コストが低減し、木材加工を主要産業とする背後地域の発展と経済の活性化に寄与する</li> <li>クルーズ船寄港地として交流人口増加に寄与とともに、港の賑わいを創出する</li> <li>本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減できる (CO<sub>2</sub> : 2,329t-C/年、NO<sub>x</sub> : 20t/年)</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・七尾港での原木輸入は、大型船入港時に積載量調整を要するなど、非効率な輸送が生じていることが課題、この課題を解消するために、大水深の国際物流ターミナル整備が必要である。また、本事業は、地域産業の競争力強化、地域経済の活性化、クルーズ船による観光振興に寄与する。さらに、地元からは主要産業の命運を握る当該事業の早期完成に大きな期待と強い要請がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和16年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・航路及び泊地の浚渫では、ICT施工による生産性向上、新技術の活用など検討を行いコスト縮減に努める。</p>	継続 港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対 応 方 針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		B/C 費用の内訳						
伏木富山港伏木 地区国際物流 ターミナル整備 事業	再々 評 価	627	3,517	<p><b>【内訳】</b> 維持浚渫費用削減便益 : 667億円 土砂処分費用削減便益 : 2,196億円 既存施設改良費用削減便益 : 185億円 陸上輸送コスト削減便益 : 372億円 海上輸送コスト削減便益 : 27億円 緊急物資輸送コスト増大回避 : 0.26億円 震災後的一般貨物輸送コスト増大回避 : 6.9億円 施設被害の回避 : 12億円 外航クルーズ船の入港による国際観光便益 : 15億円 残存価値 : 36億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 維持浚渫及び土砂処分量 : 179千m<sup>3</sup>／年 令和13年度予測取扱貨物量 : 278千トン／年 令和8年度予測旅客者数 : 3.7千人／年</p>	2,455	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 2,444億円 管理運営費等 : 11億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富山湾はうねり性の高波が襲来し、各地で浸水被害が発生していたが、当該地区において防波堤（北）等の整備により、ターミナル背後地の浸水被害を回避。</li> <li>・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量が軽減できる（CO<sub>2</sub> : 1,498t-C/年、NO<sub>x</sub> : 49t/年）</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・老朽化が著しく浚渫が必要な内港からの脱却や船舶大型化に応じた輸送の効率化、大規模地震発生時の海上からの緊急物資輸送経路の確保が課題であり、この課題を解消するために国際物流ターミナル整備事業が必要である。</p> <p><b>【事業進捗の見込み】</b> ・令和13年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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 古土井 健)
下田港防波堤整 備事業	再々 評 価	760	11,617	<p><b>【内訳】</b> 避難便益 : 11,394億円 津波防護便益 : 217億円 残存価値 : 6.8億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和18年度避泊可能隻数 : 16隻</p>	2,155	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 2,155億円</p>	5.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荒天時等における避難泊地を整備することによる、貨物輸送の信頼性が向上。</li> <li>・防波堤整備によ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が向上。</li> <li>・津波による浸水被害の軽減が図られることにより、生活の安心感が向上。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・下田港において荒天時における避泊水域が十分に確保されておらず、周辺海域において気象・海象が原因の海難事故がたびたび発生している。そのため、防波堤を整備し避泊水域を確保することで、海難事故による船舶の損失被害を回避することが可能となる。</p> <p>・下田港およびその背後地は、古くから津波により繰り返し被災しており、津波対策は地域における重要な課題となってい。防波堤整備により、東海地震に伴う津波による浸水被害を軽減することが可能となる。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和17年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・防波堤の被覆工に使用する石材について、人工石を活用することで、コスト縮減を図る。</p>	継 続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
神戸港国際海上 コンテナターミ ナル整備事業	その 他	5,307	40,659	<p><b>【内訳】</b> 船舶の大型化に伴う輸送コストの削減 : 8,507億円 コンテナ取扱機能の拡充に伴う輸送コストの削減 : 31,150億円 震災後における輸送コスト増大回避 : 390億円 震災時の施設被害の回避 : 70億円 残存価値 : 543億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和14年度（2032年）予測取扱貨物量 : 228万TEU/年</p>	14,179	<p><b>【内訳】</b> 建設費 : 13,301億円 管理運営費等 : 879億円</p>	2.9	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 國際競争力の強化 ・大水深・高規格コンテナターミナルの整備により、國際基幹航路寄港の維持・拡大に寄与。</li> <li>・基幹航路による直航サービスを確保することで、サプライチェーンの強靭性を高め、荷主の利便性を確保。</li> <li>・震災時における幹線貨物輸送機能が確保され、背後圏企業の國際競争力低下が回避される。</li> <li>2. 物流の効率化 ・複数バースを一體的に利用できる大規模なターミナルの整備により、國際基幹航路と国内外フィーダー航路等の円滑な積み替え機能を確保し、国内及び國際トランシップの集貨に寄与。</li> <li>3. 物流の2024年問題への対応 ・トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定される中、大規模なターミナルにおいて、多様な輸送モードを活用したモーダルシフトを推進。</li> <li>4. 産業・地域経済への波及効果 ・港湾周辺に集積する産業基盤の高度化と地域経済の活性化を促進。</li> <li>5. 地元経済への還元 ・港湾オペレーションや関連産業での新規雇用が生まれ、地元経済にも還元される。</li> <li>6. 環境負荷の低減 ・陸上輸送距離の短縮等により、輸送あたりのCO<sub>2</sub>及びNO<sub>x</sub>排出量を削減。（CO<sub>2</sub> : 9,446t-C/年、NO<sub>x</sub> : 22.4t/年）</li> <li>7. 水素等を電源とした荷役機械の導入による港湾の脱炭素化を実現。</li> </ol>	<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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。</p> <p>・阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。</p> <p>・逼迫する南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和13年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・本事業の浚渫土砂受入施設として整備する護岸において、他事業の防波堤撤去工事で発生した現場発生品（方塊ブロック）を本体工の一部として有効活用し、コスト縮減を図る。</p>	継 続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C						
姫路港広畠地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	長期間 継続中	479	837	<p><b>【内訳】</b> 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（林産品①）：80億円 輸送距離の短縮等による輸送コスト削減効果（鉱産品①）：203億円 船舶大型化による輸送コスト削減効果（林産品②）：119億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（鉱産品②）：43億円 臨港道路整備・改良による輸送時間短縮効果：350億円 臨港道路整備・改良による輸送費用減少効果：36億円 臨港道路整備・改良による交通事故減少効果：3.5億円 残存価値：3.3億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 林産品①：230.0千トン/年 鉱産品①：444.4千トン/年 林産品②：160.0千トン/年 鉱産品②：18.0千トン/年</p>	374	<p><b>【内訳】</b> 建設費：364億円 管理運営費等：9.7億円</p>	2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資等 ・本事業の実施により、鉱産品等の原料やエネルギー関連（バイオマス燃料）貨物の輸送が効率化し、関連産業も含めた幅広い企業の競争力が向上するとともに、消費者の製品購入価格の低下に寄与する。</li> <li>・また、港湾関連車両の円滑な輸送が可能となることで、製品の出人荷の定時性確保等に繋がり、競争力強化に寄与する。更に、国道250号をはじめ周辺道路を通行する一般車両の渋滞も緩和され、円滑な地域交通に寄与する。</li> <li>・近傍の姫路港を利用できることで、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。</li> <li>・姫路港広畠地区では、土地の分譲によって企業が新たに立地しているところであり、本事業の実施により姫路港の利便性が向上することで、更なる新規立地の促進が期待される。</li> <li>2. 國際コンテナ戦略港湾政策への寄与 ・本事業の対象貨物から生産される製品の一部は、コンテナ貨物として阪神港より輸出されるものであり、本事業の実施により姫路港の取扱貨物が増加することで、国際コンテナ戦略港湾政策に寄与する。</li> <li>3. 脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与 ・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされことで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</li> <li>4. 排出ガスの減少 ・港湾貨物の陸上輸送距離が短縮され、自動車のCO<sub>2</sub>・NOx排出量が減少する。 (CO<sub>2</sub>：67.0千t/C/年、NOx：0.5千t/年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・姫路港の公共取扱貨物量は緩やかな増加傾向にあり、また、港湾を利用する背後企業では、鉱産品を原料とする製品の生産量増加が見込まれる。 ・国道250号線など姫路港広畠地区周辺の道路は慢性的な渋滞が発生しており、また、臨海部に立地する企業の設備投資が顕著であることから港湾を利用する車両の増加が見込まれる。 ・貨物需要の増大や船舶の大型化に対応するとともに、円滑な陸上輸送を確保するため、国際物流ターミナルの整備が急務である。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和18年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・岸壁背後の裏埋材にリサイクル材（浚渫土砂を用いたカルシア改質土）を活用することで、裏埋材の購入費用の縮減を図る。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
水島港国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	553	1,730	<p><b>【内訳】</b> 海上輸送コスト削減便益：723億円 陸上輸送コスト削減便益：63億円 耐震便益：943億円 その他便益：1.7億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 便益対象貨物量：325万トン/年（海上輸送コスト削減便益） 便益対象貨物量：115万トン/年（陸上輸送コスト削減便益）</p>	732	<p><b>【内訳】</b> 建設費：673億円 管理運営費：59億円</p>	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・穀物輸入の拠点性が高まることで、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果を発揮し、産業競争力が強化される。</li> <li>・貨物の輸送（海上・陸上）効率化により、CO<sub>2</sub>、NOxの排出量が低減される。 (CO<sub>2</sub>：60.894t/C/年、NOx：5,752t/年)</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・中国、四国地方等の畜産業に必要不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応する。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和15年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・浚渫土砂のカルシア混合方法について、カルシア落下混合船による混合方法及びバックホウによる混合方法の比較検討を行った結果、バックホウによる混合方法はカルシア改質材の均一な混合に多くの時間を要することからカルシア落下混合船による混合方法が経済的となつた。 ・カルシア落下混合船を用いた混合方法を採用することで、約18億円のコスト縮減を図ることができた。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
徳山下松港国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	587	1,401	<p><b>【内訳】</b> 輸送コスト削減便益：1,400億円 残存価値：1.6億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和11年予測取扱貨物量：1,470万トン/年（石炭）</p>	590	<p><b>【内訳】</b> 建設費：583億円 管理運営費等：6.5億円</p>	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の基幹産業を支えるエネルギー（石炭）の効率的な輸入により、安価で安定的な電力供給が可能となり、当該港背後圏のみならず、西日本の産業の国際競争力が向上する。</li> <li>・西日本地域に立地する企業の生産体制の確保を図るとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上を図る。また、本事業を前提に、民間企業による新たな投資が発生し、新たな雇用創出や税収の増加が期待できる。</li> <li>・東日本地域に加えて、西日本地域の石炭輸送体制が構築されることにより、全国の効率的かつ安定的な石炭輸送体系が構築され、経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の国際競争力が向上する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・既存施設の能力不足（棧橋・岸壁の延長・水深不足、航路・泊地水深の不足）の解消及び埠頭用地、臨港道路、荷役機械等の整備により、船舶の大型化に対応するとともに効率的な石炭輸送体系を構築することで、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業の発展に貢献する。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和10年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			費用換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳	B/C					
浜田港福井地区 防波堤(新北) 整備事業 中国地方整備局	その他	237	664	<p><b>【内訳】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コスト削減便益：34億円</li> <li>・海難事故等による損失の回避：627億円</li> <li>・残存価値：2.7億円</li> </ul> <p><b>【主な根拠】</b></p> <p>令和14年予測取扱貨物量：26.3万トン/年 避泊隻数：7隻</p>	480	<p><b>【内訳】</b></p> <p>建設費：479億円 管理運営費：0.57億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他港からの陸送の解消に伴い、浜田港周辺の沿道騒音の軽減が図られる。</li> <li>・港内の静穏度が確保されることで安定した海上物流が確保され、背後企業の持続的な生産活動に寄与する。</li> <li>・他港からの陸送の解消に伴い、化石燃料節約と排ガスの減少に寄与する。</li> <li>・浜田港内への入出港時における航行船舶の安全性向上に寄与する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港内静穏度を確保することで、年間を通じて、船舶の安全で効率的な荷役作業を確保し輸送コストの削減を図るとともに、避泊水域の確保を図り沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和13年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中詰材に比重の大きい鋼スラグ（建設副産物）を活用し、ケーン全体会の単位体積重量を増加させることにより、ケーン断面の縮小を図る。</li> </ul>	継続 港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
福山港ふ頭再編 改良事業 中国地方整備局	その他	289	374	<p><b>【内訳】</b></p> <p>満船の解消（コンテナ貨物）：20億円 輸送コスト削減（コンテナ、鋼材、造船資材、バイオマス発電燃料）：352億円 残存価値：2.2億円</p> <p><b>【主な根拠】</b></p> <p>令和14年予測取扱貨物量： (パルク)：171万トン/年 (コンテナ)：0.2万TEU/年</p>	275	<p><b>【内訳】</b></p> <p>建設費：285億円 管理運営費：8.0億円 既存施設の利用転換費：-18億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の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。</li> <li>・満船の解消により、定期コンテナ航路の定時性が改善し、利用者からの信頼性が向上する。</li> <li>・輸送の効率化により、CO2、NOxの排出量が低減される。 (CO2：21,585t-C/年、NOx：1,847t/年)</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化や輸出増大に早期に対応するため、既存ストックを有効活用したふ頭再編を行うことで、パルク貨物及びコンテナ貨物の効率的な輸送を実現し、地域基幹産業の国際競争力の維持・強化を図る。</li> </ul> <p><b>【事業進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和13年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・裏込み材を砕石から、近隣で発生する副産物に見直すことで、コストが縮減された。</li> </ul>	継続 港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
下関港新港地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	354	1,140	<p><b>【内訳】</b></p> <p>輸送コスト削減（風力発電部品）：1.4億円 輸送コスト削減（輸出中古自動車）：63億円 輸送コスト削減（コンテナ貨物）：1.3億円 荷役の効率化（コンテナ貨物）：7.6億円 避難水域確保による海難損失額の回避：752億円 乗場海難回避による海難損失額の削減：222億円 国際観光純収入の増加：74億円 土地収益：15億円 残存価値：4.7億円</p> <p><b>【主な根拠】</b></p> <p>平成21年実績取扱貨物量【風力発電部品】：0.08万トン/年 令和13年予測取扱貨物量【輸出中古自動車】：0.66万台/年 令和13年予測取扱貨物量【コンテナ貨物】：0.222万TEU/年 令和13年予測荒天遭遇船舶隻数：18隻/年 令和13年予測海難発生隻数：0.11隻/年 平成29年実績旅客者数：9.6万人</p>	877	<p><b>【内訳】</b></p> <p>建設費：857億円 管理運営費等：21億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下関港を中心とした効率的な物流が実現されるとともに、十分な背後用地の確保や良好な交通アクセスと相まって、物流機能の拡充に寄与する。</li> <li>・原材料や製品の輸送のためにターミナルの利用促進が期待され、貨物の海上輸送や保管施設を活用した物流の効率化が図られるとともに、地域経済及び地域産業の安定や更なる発展、雇用創出にも寄与する。</li> <li>・陸上輸送距離の短縮に伴い、CO2及びNOx排出量が減少する。 (CO2：55t-C/年、NOx：0.1t/年)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地の不足や関門海峡における航行上の制約、更には施設の老朽化が進み、コンテナ貨物の増大や船舶大型化に対応できず、非効率な輸送形態を強いられている。</li> </ul> <p><b>【事業進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和12年度整備完了予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、技術の進展に伴う新技术・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。</li> </ul>	継続 港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対 応 方 針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		B/C 費用の内訳						
川内港唐浜地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	長 期 間 繼 続 中	244	377	<p><b>【内訳】</b> 輸送コスト削減（船舶大型化：バルク貨物）：180億円 輸送コスト削減（船舶大型化：コンテナ貨物）：184億円 震災時の輸送コスト増大回避：10億円 残存価値：2.8億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和18年予測取扱貨物量（船舶大型化：バルク貨物）：256千トン/年 令和18年予測取扱貨物量（船舶大型化：コンテナ貨物）：7.5千TEU/年 令和8年予測取扱貨物量（震災時）：145万トン/年</p>	237	<p><b>【内訳】</b> 建設費：219億円 管理運営費等：18.2億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>更なる木材輸出の促進や背後圏への新規企業立地が期待され、地域における林業の振興に寄与する。</li> <li>コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。</li> <li>川内港背後地域及び離島における災害時の海上輸送による緊急輸送ネットワーク機能を確保し、地域の安全・安心の確保に寄与する。</li> <li>船舶大型化や陸上輸送距離の短縮に伴い、CO2及びNOx排出量が減少する。（CO2：1,720t-C/年、NOx：31t/年）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・近年、原木及びコンテナ貨物の需要が増大しているが、既設施設の水深不足のため大型船が就航できず、他港を利用するなど非効率な輸送形態となっている。</p> <p>・大規模地震時においても、緊急支援物資・バルク・コンテナ貨物輸送を確保することで、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・令和13年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継 続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局	再 々 評 価	87	154	<p><b>【内訳】</b> 海難事故の減少便益：35億円 輸送コストの削減便益：33億円 移動コストの削減：9.1億円 震災時における輸送コストの削減便益：69億円 施設被害の回避便益：5.7億円 残存価値：1.5億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和13年度予測取扱貨物量：3,600千トン/年 令和13年度予測旅客者数：120千人/年</p>	101	<p><b>【内訳】</b> 建設費：97億円 維持管理費：4.2億円</p>	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>効率的な荷役作業が可能となることに加え、車両と旅客の動線軸轍が解消され、フェリー乗降車両と旅客の安全確保に寄与する。</li> <li>フェリー航行の安全性向上や荷役の効率化が図られることにより、地域産業の安定・発展に寄与する。</li> <li>幹線貨物輸送ネットワークの拠点として、大規模災害時においても東九州地域と関西地域を結ぶ海上輸送ルートを確保することにより、両地域の経済のみならず、我が国の産業活動の維持に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・航路幅や回頭泊地が確保されておらず、フェリーの安全な航行に支障をきたしている。</p> <p>・ふ頭用地の不足により、フェリー乗船の待機時間の増加や貨物車両と旅客の動線が競合していることにより渋滞が発生するなど非効率な荷役を強いられている。</p> <p>・内閣府中央防災会議が策定した「南海トラフにおける具体的な応急対策活動に関する計画（令和7年6月）」では、大分港が海上輸送拠点として指定されており、耐震強化岸壁の整備が求められている。</p> <p><b>【事業の新得の見込み】</b> ・令和12年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継 続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)
長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業 九州地方整備局	その 他	203	238	<p><b>【内訳】</b> 国際観光純収入の増加便益：237億円 残存価値：1.3億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 令和8年寄港予約お断り回数：70回　[うち便益計上：33回]</p>	188	<p><b>【内訳】</b> 建設費：179億円 管理運営費：8.3億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまで以上に多くのクルーズ客が地域を訪れるようになる等、地域に更なる賑わいを創出し、地域の経済活性化に寄与する。</li> <li>街とクルーズ船が一体となったふ頭景観の形成やまちづくりとの連携による利便性の向上が図られ、港を通じた地域の観光振興に寄与する。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・長崎港では、7万トン級までのクルーズ船に対応可能な岸壁が1バース、7万トン級を超える大型のクルーズ船に対応可能な岸壁が1バースしか無いため、クルーズ船の寄港回数の増加や大型化に伴いバース不足が顕在化しており、経済的機会損失が生じている。</p> <p><b>【事業の新得の見込み】</b> ・令和14年度整備完了予定</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・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>	継 続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)

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									
博多港アイラン ドンティ地区国 際海上コンテナ ターミナル整備 事業	その他	992	5,646	【内訳】 輸送コスト削減 (ダイレクト輸送化) : 480億円 輸送コスト削減 (横持ち輸送の回避) : 495億円 輸送コスト削減 (代替港への輸送回避) : 2,709億円 滞船コスト削減 : 374億円 震災時の幹線物資輸送コストの増大回避 : 519億円 走行時間短縮便益 : 787億円 走行経費減少便益 : 132億円 交通事故減少便益 : 29億円 残存価値 : 121億円  【主な根拠】 令和13年予測取扱貨物量【コンテナ】(ダイレクト輸送化) : 2.4万TEU/年 令和13年予測取扱貨物量【コンテナ】(横持ち輸送の回避) : 16万TEU/年 令和13年予測取扱貨物量【コンテナ】(代替港への輸送回避) : 28万TEU/年 令和元年実績滞船隻数 : 65隻/年 令和13年予測取扱貨物量【コンテナ(震災時)】 : 56万TEU/年 令和22年計画交通量 : 2.1万台/日	1,739	【内訳】 建設費 : 1,630億円 管理運営費等 : 109億円	3.2	・コンテナ船の大型化による輸送効率化が図られ、背後企業の国際競争力の向上に寄与する。 ・海上輸送基盤の強化に加え、道路ネットワークと連携した総合的な物流体系の整備を行うことで、博多港を中心とした効率的な物流が実現され、広域的な地域産業の発展に寄与する。 ・耐震強化岸壁が整備され、大規模災害時においても博多港の幹線物資輸送拠点としての機能確保が図られるとして、九州全体ひいては我が国の経済・産業活動の維持に寄与する。 ・陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、CO2及びNOX排出量が減少する。(CO2 : 3,588t-C/年、NOX : 18t/年)	・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】 ・博多港におけるコンテナ貨物需要が増大する中、係留施設の水深不足及び延長不足等により、船舶大型化や増便への対応ができない、アジア主要港を経由する輸送(トランシップ)を強いらざる。 ・コンテナターミナルと幹線道路を結ぶ臨港道路が1路線しかなく、渋滞が発生し物流機能を損ねている。 ・大規模災害時においても、経済活動への影響を最小限に抑えるためには物流機能の確保が必要である。	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)	
九州地方整備局	その他	455	5,034	【内訳】 輸送コストの削減便益 : 5,006億円 震災時の輸送コスト増大回避 : 22億円 震災時の施設被害回避 : 4.8億円 残存価値 : 1.7億円  【主な根拠】 令和14年予測取扱貨物量(完成自動車) : 44万台/年 令和14年予測取扱貨物量(中古自動車) : 1.8万台/年 平成26年実績取扱貨物量(自動車部品) : 20万台/年 令和14年予測船解消時間 : 50時間/年 令和14年予測取扱貨物量(フェリー貨物) : 6.0万台/年 令和14年予測取扱貨物量(地震時フェリー貨物) : 396万トン/年 令和14年予測取扱貨物量(RORO貨物) : 161万台/年	1,026	【内訳】 建設費 : 1,013億円 管理運営費等 : 13億円	4.9	・効率的な物流が実現されることで、北部九州の基幹産業の競争力強化及び国内への産業間物資の安定的な供給等が可能となる。また、背後地域への更なる企業の新規立地や投資の促進が期待され、地域の経済活性化に寄与する。 ・大規模災害時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送が確保され、震災による地域の経済活動への影響を軽減するとともに、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保される。 ・輸送形態の効率化に伴い、CO2及びNOX排出量が減少する。(CO2 : 3,175t-C/年、NOX : 133t/年)	・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】 ・近年、自動車物流センターや中古自動車取扱企業が進出してくるが、水深不足のため大型船が就航できず、他港を利用するなど非効率な輸送形態となっている。 ・フェリーや自動車専用船(PCC船)により利用がひっ迫していることから、新規RORO航路の就航が困難な状況である。 ・大規模地震時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送を確保することで、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)	
北九州港新門司 地区複合一貫輸 送ターミナル整 備事業	その他	455	5,034	【内訳】 輸送コストの削減便益 : 5,006億円 震災時の輸送コスト増大回避 : 22億円 震災時の施設被害回避 : 4.8億円 残存価値 : 1.7億円  【主な根拠】 令和14年予測取扱貨物量(完成自動車) : 44万台/年 令和14年予測取扱貨物量(中古自動車) : 1.8万台/年 平成26年実績取扱貨物量(自動車部品) : 20万台/年 令和14年予測船解消時間 : 50時間/年 令和14年予測取扱貨物量(フェリー貨物) : 6.0万台/年 令和14年予測取扱貨物量(地震時フェリー貨物) : 396万トン/年 令和14年予測取扱貨物量(RORO貨物) : 161万台/年	1,026	【内訳】 建設費 : 1,013億円 管理運営費等 : 13億円	4.9	・効率的な物流が実現されることで、北部九州の基幹産業の競争力強化及び国内への産業間物資の安定的な供給等が可能となる。また、背後地域への更なる企業の新規立地や投資の促進が期待され、地域の経済活性化に寄与する。 ・大規模災害時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送が確保され、震災による地域の経済活動への影響を軽減するとともに、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保される。 ・輸送形態の効率化に伴い、CO2及びNOX排出量が減少する。(CO2 : 3,175t-C/年、NOX : 133t/年)	・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】 ・近年、自動車物流センターや中古自動車取扱企業が進出してくるが、水深不足のため大型船が就航できず、他港を利用するなど非効率な輸送形態となっている。 ・フェリーや自動車専用船(PCC船)により利用がひっ迫していることから、新規RORO航路の就航が困難な状況である。 ・大規模地震時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送を確保することで、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)	
九州地方整備局	その他	455	5,034	【内訳】 輸送コストの削減便益 : 5,006億円 震災時の輸送コスト増大回避 : 22億円 震災時の施設被害回避 : 4.8億円 残存価値 : 1.7億円  【主な根拠】 令和14年予測取扱貨物量(完成自動車) : 44万台/年 令和14年予測取扱貨物量(中古自動車) : 1.8万台/年 平成26年実績取扱貨物量(自動車部品) : 20万台/年 令和14年予測船解消時間 : 50時間/年 令和14年予測取扱貨物量(フェリー貨物) : 6.0万台/年 令和14年予測取扱貨物量(地震時フェリー貨物) : 396万トン/年 令和14年予測取扱貨物量(RORO貨物) : 161万台/年	1,026	【内訳】 建設費 : 1,013億円 管理運営費等 : 13億円	4.9	・効率的な物流が実現されることで、北部九州の基幹産業の競争力強化及び国内への産業間物資の安定的な供給等が可能となる。また、背後地域への更なる企業の新規立地や投資の促進が期待され、地域の経済活性化に寄与する。 ・大規模災害時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送が確保され、震災による地域の経済活動への影響を軽減するとともに、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保される。 ・輸送形態の効率化に伴い、CO2及びNOX排出量が減少する。(CO2 : 3,175t-C/年、NOX : 133t/年)	・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】 ・近年、自動車物流センターや中古自動車取扱企業が進出してくるが、水深不足のため大型船が就航できず、他港を利用するなど非効率な輸送形態となっている。 ・フェリーや自動車専用船(PCC船)により利用がひっ迫していることから、新規RORO航路の就航が困難な状況である。 ・大規模地震時においても安定的にフェリー・RORO貨物輸送を確保することで、地域の生活や産業活動の維持を図る必要がある。	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			費用換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)			
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)							
			便益の内訳及び主な根拠		B/C							
平良港漲水地区 複合一貫輸送 ターミナル改良 事業 沖縄総合事務局	その他	220	677	<p><b>【内訳】</b></p> <p>岸壁整備による海難の減少 : 100億円 荷役の効率化による荷役コストの削減 (RORO船) : 151億円 荷役の効率化による荷役コストの削減 (コンテナ船) : 14億円 輸送体系の変化による荷役コストの削減 (RORO船) : 17億円 石垣港における滞留時間の削減 : 144億円 国際観光純収入の増加 : 165億円 耐震化による便益 : 73億円 その他の便益 (土地価値、残存価値) : 13億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> (令和14年度予測)</p> <p>岸壁整備による海難減少隻数 : 0.20隻/年 荷役の効率化による荷役コストの削減 (RORO船) に関する便益対象貨物量 : 342千トン/年 荷役の効率化による荷役コストの削減 (コンテナ船) に関する便益対象貨物量 : 69千トン/年 輸送体系の変化による荷役コストの削減 (RORO船) に関する便益対象貨物量 : 186千トン/年 石垣港における滞留時間の削減に関する便益対象貨物量 : 87千トン/年 クルーズ船寄港隻数 : 277隻/年 (日本発着クルーズ船除く) 耐震化による便益対象貨物量 緊急物資貨物量 : 10千トン/年 一般貨物量 : 645千トン/年</p>	277	【内訳】 建設費 : 277億円 管理運営費 : 0.25億円	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸壁と防波堤の整備により、操船の安全性が確保されるとともに、港内静穏度不足が改善され、海難事故や欠航・抜港・沖待ちを回避し、島民の生活の安全・安心、荷役作業の効率性、安全性が確保される。</li> <li>・ふ頭用地の拡張や老朽化対策による施設補強に伴い、荷役機械の輻輳や荷役作業への不安、横待ち輸送が解消されることで、作業の効率化や安全性の向上が図られる。</li> <li>・岸壁の耐震化により、震災時の物流機能が維持でき、宮古圏域の産業活動が維持される。</li> <li>・クルーズ船の寄港増加により、観光地としての魅力・知名度の向上と国際化の進展が図られる。</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> <li><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に伴い水域が狭隘化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっている。また、経年的な海象変化に伴う港内静穏度不足にも起因し、海難事故の発生や船舶の沖泊・抜港等が発生している。</li> <li>・施設の古い老朽化により、大規模な陥没など甚大な事故の危険性が高まっている。</li> <li>・定期RORO船の大型化や輸送形態の変化に対し、荷捌き地やふ頭用地が不足・狭隘化している。これにより、荷役作業の効率・安全性の低下や、荷役機械の輻輳が生じている。</li> <li>・沖縄本島・石垣島と異なり宮古島には耐震岸壁が未整備であるため、被災時には圏域住民約6万人の生活や物流に甚大な影響を与える懸念があることから、耐震強化岸壁の整備が必要である。</li> <li>・旺盛なクルーズ需要を取り込むため、大型クルーズ船に対応した受入環境の整備が必要である。</li> </ul> </li> <li><b>【事業の進捗の見込み】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和13年度整備完了予定</li> </ul> </li> <li><b>【コスト縮減等】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤（西）及び防波堤（下崎西）の消波工に他施設で発生した消波ブロックを再利用することにより、コスト縮減を図る予定である。</li> </ul> </li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 古土井 健)	

○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7年8月に公表済み）の再掲

【ダム事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			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							
鳴瀬川総合開発事業 東北地方整備局	再々評価	1,450 (1,325) ※	1,389	【内訳】 被害防止便益：734億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：646億円 残存価値：9.2億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：141戸 年平均浸水軽減面積：126ha  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、鳴瀬川ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1,032	【内訳】 事業費：978億円 維持管理費：54億円	1.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、鳴瀬川総合開発事業の完成により、浸水区域内の避難行動要支援者数は99%(10,533人)、想定死者数(避難率40%)は100%(41人)の軽減が期待できる。 ・さらに、電力の停止による影響人口は99%(16,004人)の軽減が期待できる。また、事業の実施により、JR東北本線、JR陸羽東線、JR石巻線、国道4号、108号、346号、457号の交通途絶の防止が期待できる。  【事業の進捗の見込み】 ・鳴瀬川総合開発事業は、平成29年度に建設段階に移行し、環境影響評価手続きを経て令和2年12月に「基本計画」を告示している。 ・令和4年6月からは鳴瀬川ダム本体工事に着手、また、令和6年6月からは転流工事に着手しており、今後も計画的な事業進捗を図って行く。  【コスト縮減等】 ・鳴瀬川総合開発事業では、付替国道の地盤改良設計の見直しや、工事用道路の施工計画見直しなどによるコスト縮減を図っている。 ・また、最新の知見、新技術やICTを活用し、品質確保しつつコスト縮減ができるよう、引き続き工夫していく。 ・コスト縮減の取り組み内容及び進捗状況は、鳴瀬川総合開発事業マネジメント委員会において報告・公表する等、アカウンタビリティの向上を図る。 ・平成25年度に実施した鳴瀬川総合開発事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案と評価している。 ・事業目的、事業費、事業期間などに変更は無く、現時点においても、治水(洪水調節)、新規利水、流水の正常な機能の維持の目的別の総合評価での優位性に変化はない。そのため、「現計画案」が最も有利とのダム検証時の評価を優るものではない。	・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】 ・鳴瀬川流域では、過去の昭和22年9月、昭和23年9月、昭和61年8月、平成27年9月洪水、令和元年10月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、かんがい用水では、未だ水量が不足しており、番水や用水の反復利用を余儀なくされている。 ・鳴瀬川流域内市町村の総人口は、平成12年をピークに緩やかな減少傾向で推移している一方、総世帯数は緩やかな増加傾向で推移している。 ・農業生産額は、近年は横ばいで推移している。また、製品出荷額は、仙台北部中核工業団地への工場進出により平成24年から急激に増加している。	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

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) 費用の内訳	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠							
霞ヶ浦導水事業 関東地方整備局	その他	2,625 (1,409) ※	5,414	<p><b>【内訳】</b> 水質浄化に関する便益:1,906億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:3,441億円 残存価値:67億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 水質浄化に関する便益: 支払い意思額 霞ヶ浦 345円/月/世帯 桜川・千波湖 234円/月/世帯 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、霞ヶ浦導水と同じ機能を有する施設を代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	4,032	<p><b>【内訳】</b> 事業費:3,812億円 維持管理費:220億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>利根川や那珂川で発生した平成6年以降の湯水において、霞ヶ浦導水事業が完成していたと仮定した場合、以下の効果があつものと想定。</li> </ul> <p><b>【利根川】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8回の取水制限のうち5回解消</li> <li>取水制限日数も延べ407日から150日と約6割減</li> <li>平成8年湯水の最大取水制限率が30%から10%に軽減</li> </ul> <p><b>【那珂川】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4回の取水制限のうち3回解消</li> <li>取水制限日数も延べ47日から5日と約9割減</li> <li>令和元年湯水(取水制限期間21日、最大取水制限率15%)の取水制限がすべて解消</li> </ul> <p><b>【事業の内訳】</b></p> <p><b>【事業進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>霞ヶ浦導水事業は、昭和51年に実施計画調査に着手し、令和3年度より石岡トンネル(第1、3、4、5工区)に順次着手、また令和6年度より高浜機場の工事を実施している。</li> <li>現時点での工程を精査した結果、工期は令和12年度完成見込み。</li> <li>令和4年度から那珂川から桜川(千波湖)への試験通水を実施。</li> </ul> <p><b>【コスト縮減】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国、関係自治体、利水者からなる「霞ヶ浦導水事業のコスト管理等に関する連絡協議会」において、事業の進捗状況や事業監理等に関する情報交換等を行い、コスト縮減に努めていく。</li> </ul> <p><b>【代替案立案等の可能性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年度に実施した霞ヶ浦導水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「水質浄化」、「新規利水」及び「流水の正常な機能の維持」について目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「現計画案(霞ヶ浦導水事業)」となり総合的な評価として、「現計画案(霞ヶ浦導水事業)」が優位と評価。</li> <li>上記評価について、物価上昇等による建設費の見直しを行った上で、今回の霞ヶ浦導水事業計画の変更に伴う、建設費の見直しを考慮したとしても、「現計画案(霞ヶ浦導水事業)」が優位と評価。</li> </ul>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
大町ダム等再編事業 北陸地方整備局	その他	650 (350) ※	2,382	<p><b>【内訳】</b> 洪水調節便益:2,375億円 残存価値:7.4億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 年平均浸水軽減戸数:335戸 年平均浸水軽減面積:81ha</p>	389	<p><b>【内訳】</b> 事業費:295億円 維持管理費:94億円</p>	6.1	<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> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>想定氾濫区域内にかかる市町村の人口は減少傾向であるが、世帯数は増加傾向である。</li> <li>信濃川上流部は、資産の集中する長野市や北陸新幹線、長野自動車道、上信越自動車道などの高速交通機関をはじめとした交通基盤整備により広域交通体系の結節点としての拠点性、地域優位性を持っている。信濃川中・下流部は、政令指定都市新潟市、地方都市の長岡市や関東、北陸、中部等の各地域を結ぶ基幹交通ネットワークを構成する上越新幹線、北陸自動車道、関越自動車道等の交通網が発達しており、地域の経済活動や物流にとって非常に重要なエリアである。</li> <li>善光寺などの豊富な観光資源を活用した観光産業は高速交通網の発達も追い風となり発展している。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の実施においては、犀川、千曲川、信濃川の治水安全度の向上のために、新たに洪水調節機能を確保することの重要性に鑑み、現地条件等(土砂流出・環境保全)を踏まえたりスク対応策の検討や近年の建設産業界の課題等を踏まえ、コスト縮減・事業効率化の検討を行うなど、効果の継続的発現に向けた最適な土砂対策計画等について検討している。</li> <li>事業の推進に対する地元からの強い要望もあることから、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></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を図っている。</li> <li>建設残土を近隣の公共事業等で受け入れ、活用するなど、事業効率化等の検討を進め、コスト縮減に努める。</li> <li>第6回大町ダム等再編事業 事業監理委員会(令和7年7月)における「今後もリスク対応について注視するとともに、事業効率化等の検討を図ること」との意見をふまえ、コスト縮減の取り組み内容を事業監理委員会に諮りながら適切に事業進捗、事業監理を行っていく。</li> <li>「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」に基づいて代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も優位な案は現計画案と評価している。</li> <li>現時点においても、新規事業探査時評価において実施した代替案との比較を行ったところ、現計画案が最も優位であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

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	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	便益の内訳及び主な根拠						
				費用の内訳							
天竜川ダム再編事業 中部地方整備局	その他	1,900 (1,804) ※	3,798	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：3,773億円 残存価値：25億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 洪水調節に係る便益 年平均被害軽減戸数：1,092戸 年平均被害軽減面積：100ha</p>	1,565	<p><b>【内訳】</b> 事業費：1,301億円 維持管理費：264億円</p>	2.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより浸水が発生した場合に、浸水区域内人口、約24万人、想定死者数8人※、最大孤立者数、約8万人※と推定されるが、整備を実施することで人的被害が解消される。※避難率40%の場合</li> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより浸水が発生した場合、機能低下する医療施設数は119施設、社会福祉施設数は318施設と推定されるが、整備を実施することで解消される。</li> <li>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより浸水が発生した場合、途絶する主要道路は国道1号・国道150号・国道152号、途絶する主要鉄道は遠州鉄道と推定されるが、整備を実施することで解消される。</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> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天竜川沿川市町村の人口に近年大きな変化はなく、下流氾濫域(浜松市、磐田市)では、市街地が形成され人口が集中している。</li> <li>・天竜川下流域内は、東名高速道路、国道1号、JR東海道新幹線等、東西を結ぶ、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。</li> <li>・平成24年4月から新東名高速道路が開通し、さらに令和9年度には全線開通予定など、新たな交通網の整備が進んでいる。</li> <li>・浜松市並びにその周辺地域を含む浜松地域は、自動車産業、オートバイ産業、楽器産業が盛んであり、日本有数の「ものづくりのまち」として発展しており、日本経済を支える重要な地域となっている。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和19年度までに増設放流設備及び恒久的な堆砂対策施設等の整備を完成し、試験運用等を経て令和20年度に事業完了の予定。</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事が集中するダムサイト周辺の施設整備に対して、CIM活用によるコスト縮減について検討を実施する。</li> <li>・堆砂対策施設の整備において、新技術適用によるコスト縮減策について検討を実施する。</li> <li>・引き続き、新技術の積極的な活用や建設分野のDXの導入の検討を進めコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
九頭竜川上流ダム再生事業 近畿地方整備局	準備計画段階	317 (258) ※	1,569	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：1,562億円 残存価値：6.7億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：367戸 年平均浸水軽減面積：124ha</p>	212	<p><b>【内訳】</b> 事業費：200億円 維持管理費：12億円</p>	7.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年超過確率1/20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1,800人、電力、ガスの機能停止による影響人口はそれぞれ約1,200人、約200人と想定されるが、事業の実施により、被害を解消することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・準備・計画段階で一定期間(3年間)が経過している事業のため、再評価を実施</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・想定はん濫区域内人口の約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にある。</li> <li>・流域には、北陸新幹線(R6.3金沢・敦賀間開業)、北陸自動車道、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> <li>・北陸新幹線開業に伴い、全国でも観光来訪者数の増加率が全国トップであり、恐竜博物館では過去最高の入館者数を記録。</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年度より実施計画調査に着手したが、令和5年12月に変更した河川整備基本方針を踏まえた効果検証、また、ダム運用の高度化等をあわせた検討を行っていく。</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></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>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

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	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)	費用の内訳						
			便益の内訳及び主な根拠								
山鳥坂ダム建設事業 四国地方整備局	その他	1,980 (1,888) ※	5,986	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：4,626億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,296億円 残存価値：64億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 年平均浸水軽減戸数：954戸 年平均浸水軽減面積：205ha 流水の正常な機能の維持に関して、山鳥坂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>	2,116	【内訳】 事業費：2,067億円 維持管理費：49億円	2.8	<p>河川整備計画規模の洪水に対して、事業実施前は、最大孤立者数(避難率40%)が約7,300人、災害時要援護者数が約4,900人、ライフライン停止による波及被害の一つとして、ガス停止影響人口が約8,800人と予想されるが、事業実施により、最大孤立者数(避難率40%)が約30人、災害時要援護者数が約30人、ガス停止影響人口が約20人に軽減される。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> 令和6年度末時点で、用地取得約80%、家屋移転契約100%、付替道路約70%、付替道路に関する工事用道路が100%、ダム本体に関する工事用道路約30%。ダム本体・閑連工事として仮排水トンネルを施工中。 令和7年度については、ダム本体工事に着手予定。</p> <p><b>【コスト縮減や代替案等の可能性】</b> 新技術の活用や合理的な計画への見直しなどにより、約20億円のコスト縮減を図っている。 今後は、最新の知見、新技術やICTを活用し、品質を確保しつつ、コスト縮減に努める。 従前の考え方に基づいて行った代替案の検討結果では、治水および流水の正常な機能の維持それぞれの目的においても、コストや社会的影響等の観点から、山鳥坂ダム建設が最も有利との結果には影響がないことを確認している。</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 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・流域内の人口及び世帯数はやや減少傾向。 ・流域内の大洲市では、事業所・従業者数は近年増加傾向。 ・肱川中流域に位置する大洲市東大洲地区では、平成5年に「八幡浜・大洲地方拠点都市地域」の指定を受け、四国縦貫道の延伸とあいまって内陸型の産業拠点施設として、多くの企業が進出し、新たな雇用を生んでいる。 ・近年では、平成16年台風16号、21号、23号、平成17年台風14号、平成23年台風15号、平成30年豪雨などの洪水により浸水被害が発生。平成30年7月豪雨では基準地点(大洲第2)において既往最高水位を記録。大洲市全域で約3,000戸が浸水。 ・肱川では平時の河川流量の減少も課題となっており、特に令和5年には鹿野川ダムで完成後最低水位を記録する渇水が発生。	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
小見野々ダム再生事業 四国地方整備局	準備計画段階	500 (475) ※	5,540	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：5,530億円 残存価値：9.4億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 年平均浸水軽減戸数：1,712戸 年平均浸水軽減面積：500ha</p>	368	【内訳】 事業費：330億円 維持管理費：38億円	15.1	<p>平成23年9月洪水と同等の規模の洪水に対して、事業実施前は最大孤立者数(避難率40%)が約15,100人、ライフライン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13,900人と予想されるが、事業実施により、最大孤立者数(避難率40%)、電力停止影響人口とも被害が解消される。</p> <p>平成26年8月洪水と同等の規模の洪水に対して、事業実施前は最大孤立者数(避難率40%)が約22,900人、ライフライン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28,100人と予想されるが、事業実施により、最大孤立者数(避難率40%)が約22,500人、電力停止影響人口が約26,800人に軽減される。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> 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し、治水計画の検討、ダム再生方法の検討等を実施している。 令和7年度は、引き続き、令和6年7月に変更した気候変動を考慮した那賀川水系河川整備基本方針や既存ストックの活用を踏まえた計画の精査を行っていく。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> 実施計画調査では、放流能力増強及び洪水調整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。 新規事業採択時評価で洪水を安全に流下させることのできる対策案として4案を提示。河道整備とあわせた既設ダムの有効活用(放流能力増強、容量増大)案を採用しており、現時点においても事業計画に変わらなく、その優位性に変化はないことを確認している。</p>	・準備・計画段階で一定期間(3年間)が経過している事業のため、再評価を実施 <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 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増加傾向にあり、製品出荷額(阿南市・小松島市・那賀町)は、令和4年度に過去最高の7,161億円を記録している。 阿南市の主要企業では、従業員数も増加傾向であり、令和6年度は過去最大の8,391人となっている。 那賀川水系においては、平成26年8月洪水(台風11号)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。	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

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	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)	費用の内訳					
			便益の内訳及び主な根拠							
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	4,900 (4,449) ※	4,278	<p><b>【内訳】</b> 被害防止便益：4,097億円 残存価値：181億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：2,051戸 年平均浸水軽減面積：350ha</p>	11,312	<p><b>【内訳】</b> 事業費：11,247億円 維持管理費：64億円</p> <p>0.4 (残事業 =2.4)</p>	<p>・河川整備計画対象規模の洪水が発生した場合、事業実施により最大孤立者数23,698人、想定死者数91人、交通断絶(路線)9路線、電力停止による影響人口20,632人、通信停止による影響人口20,785人、浸水により被災する事業所の従業員者数19,740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、最大孤立者数22,102人、想定死者数150人、交通断絶(路線)3路線、電力停止による影響人口20,686人、通信停止による影響人口20,856人、浸水により被災する事業所の従業員者数19,105人が軽減される。</p>	<p>・本体工事に着手しようとする事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・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。 ・温暖化による影響により球磨川流域の被災リスクは年々高まっていることから、早期に川辺川の流水型ダム等の河川整備を完成させ、球磨川流域の持続的な発展のために安全・安心な地域づくりを行っていくことが必要。</p> <p>・費用対効果分析については、「全体事業(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、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、「残事業(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。</p> <p>・また、最大孤立者数、想定死者数と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。</p> <p>・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れるとともに、事業推進のための協力体制も確立されている。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・川辺川の流水型ダムの建設予定地及び水没地である五木・相良両村の新たな振興について、国、県、村が連携を図りながら取り組んでいるところである。</p> <p>・家屋移転及び付替道路工事や用地取得は大部分が完了しているところである。また、環境影響評価レポートも公表し、環境保全措置の具体化を図るとともに、ダム本体構造等の検討や、地質調査等を進めているところである。</p> <p>・今後、調査・設計や関係者調整を進め、ダム本体工事に着手し、令和17年度に完了する見込みである。</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・今後、設計や施工段階において、BIM/CIMやインフラ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。</p>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
筑後川水系ダム群連携事業 独立行政法人水資源機構	一定期間 未着工	740 (667) ※	997	<p><b>【内訳】</b> 流水の正常な機能の維持に関する便益：977億円 残存価値：20億円</p> <p><b>【主な根拠】</b> 代替法(身替りダムの建設費)による(筑後川水系ダム群連携事業と同じ機能を有するダムの建設費)</p>	608	<p><b>【内訳】</b> 事業費：503億円 維持管理費：105億円</p> <p>1.6</p>	<p>・平成元年以降、概ね2年に1回の頻度で取水制限等が実施されている。瀬ノ下地点の近年までの実績流量は、冬場(10月～翌3月)は松原・下筌ダム再開発により、昭和58年以降は大湯水を除いて概ね瀬ノ下地点40m<sup>3</sup>/sは確保されているが、夏場(4月～9月)の実績流量は、40m<sup>3</sup>/sを確保できていない日がほぼ毎年発生している。</p> <p>・ダム群連携事業後は、近年においても大湯水年を除いて、瀬ノ下地点流量40m<sup>3</sup>/sが概ね確保可能となる。</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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> ・筑後川では、平成元年以降、概ね2年に1回の割合で取水制限や湯水調整が行われており、慢性的に水不足の状態にある。</p> <p>・事業を実施した場合における費用対便益(B/C)は1.6である。(令和4年度評価)</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b> ・流域自治体等から筑後川の不特定用水の早期確保を要望されている。</p> <p>・これまで水理水文調査及び環境調査等を実施しており、今後も引き続き調査等を実施するとともに導水ルートを確定し、速やかな工事着手を目指す。事業費ベースで約8.4%【約62億円→740億円(税込)】(令和6年度末)</p> <p><b>【コスト縮減等】</b> ・施設の維持管理も考慮し、インフラDXの活用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より、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	水管管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

※ ( ) 内の事業費は「共同費としての事業費」のうち当該事業負担分から工事諸費を除いた事業費

【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			
名古屋第4地方合同庁舎 中部地方整備局	再々評価	153	86	129	100	133	老朽、狭い、借用返還、分散、 地域連携、施設の不備において必 要性が認められる。 経済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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価実施後一定期間（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><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 社会経済情勢等の変化  <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時から現在まで、使用中の庁舎の老朽、耐 震性能不足、狭い等当該事業を巡る状況に変化はな い。</li> </ul> <p><b>事業の効果等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国として用地を確保、施設へのアクセス良好、災害 防止・環境保全上良好。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>事業の進捗状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本体工事中</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和7年度完成予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・前回評価時から現在まで、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。</li> </ul> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっ ている。また、今後の事業進捗も見込まれることか ら、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> </p></p>	継続	官庁営繕部 計画課 (課長 小澤 剛)

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			
国立京都国際会館 展示施設（Ⅱ期） 近畿地方整備局	長期間 継続中	75	15	104	100	133	施設の不備、地域連携において必要性が認められる。 経済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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【投資効果等の事業の必要性】</b> 社会経済情勢等の変化           <ul style="list-style-type: none"> <li>事業採択時から現在まで、国際会議における大型化・多機能化が進む状況に変化はない。</li> </ul> <p><b>事業の効果等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国として用地を確保、自然的条件からみて災害防止・環境保全上良好な状態、施設へのアクセス良好。</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>事業の進捗状況</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本体工事中</li> </ul> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和9年度完成予定</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、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></p>	継続	官庁営繕部 計画課 (課長 小澤 剛)

事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭い・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。