



令和 7 年 1 月 3 1 日

国 土 交 通 省

令和 7 年度予算に向けた個別公共事業評価について

国土交通省は、令和 7 年度予算に向けた個別公共事業評価として、直轄事業等の再評価の結果をとりまとめましたので、お知らせいたします。

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択を行うための新規事業採択時評価、及び採択後一定期間を経過した事業を対象としてその継続を判断する再評価、並びに事業終了後一定期間を経過した事業を対象として事業の効果等を確認する完了後の事後評価など、個別公共事業評価を実施しています。

(添付資料)

- ・ 令和 7 年度予算に向けた個別公共事業評価書

(参考)

- ・ 令和 7 年度予算に向けた個別公共事業評価（事業概要資料）

https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000149.html

(事業評価制度について)

<https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.html>

※問い合わせ先については、次頁の通りです。

お問い合わせ先

事業評価制度について

大臣官房技術調査課 課長補佐 大谷

代表 03-5253-8111（内線 22339） 直通 03-5253-8218

大臣官房公共事業調査室 調整官 笠井

代表 03-5253-8111（内線 24294） 直通 03-5253-8258

政策統括官付政策評価官室 企画専門官 阿部

代表 03-5253-8111（内線 53405） 直通 03-5253-8807

個別事業について

○官庁営繕事業

大臣官房官庁営繕部整備課施設評価・デジタル高度化推進室 企画専門官 橋本

代表 03-5253-8111（内線 23533） 直通 03-5253-8238

○都市公園等事業

都市局公園緑地・景観課 課長補佐 岡部

代表 03-5253-8111（内線 32942） 直通 03-5253-8419

○河川事業、ダム事業、砂防事業等、海岸事業（水管理・国土保全局所管分）

水管理・国土保全局河川計画課 課長補佐 山川

代表 03-5253-8111（内線 35353） 直通 03-5253-8443

○道路・街路事業

道路局企画課評価室 課長補佐 梶原

代表 03-5253-8111（内線 37682） 直通 03-5253-8485

○港湾整備事業

港湾局計画課 課長補佐 岸本

代表 03-5253-8111（内線 46327） 直通 03-5253-8668

○海岸事業（港湾局所管分）

港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 邊見

代表 03-5253-8111（内線 46714） 直通 03-5253-8688

○空港整備事業

航空局航空ネットワーク部首都圏空港課成田国際空港企画室 課長補佐 室屋

代表 03-5253-8111（内線 49332） 直通 03-5253-8956

個別公共事業の評価書

－令和6年度－

令和7年1月31日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和6年3月28日最終変更）及び令和6年度国土交通省事後評価実施計画（令和6年6月27日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後一定期間（直轄事業等は3年間。補助事業等は5年間）が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。ただし、治安の維持に係る事業については、学識経験者の第三者から構成される委員会等の意見を聴くことを要しないものとする。

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

（参考資料）

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

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

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和7年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所です予算決定された事業を含め、再評価225件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、新規事業採択時評価及び完了後の事後評価並びに補助事業等については、令和6年度末までに評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

事業名	評 価 項 目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費 用 便 益 分 析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便 益	費 用			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・事業費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度の ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況 等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 等	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	・年平均被害軽減期待額 ・流水の正常な機能の維持	・事業費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度の ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等を取りまく状況 ・関連事業との整合 ・事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業の進捗状況(検証対象ダム事業等の点検) 等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 ・経済センサス ・メッシュデータ((財)日本建設情報総合センター) 等	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 等	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度の ・地域開発の状況 ・地元の協力体制	・国勢調査メッシュ統計等	水管理・国土保全局

事業名	評 価 項 目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費 用 便 益 分 析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便 益	費 用			
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境 保全・利用便益))	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査メッシュ統計	水管理・国土 保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業費 ・維持管理費	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局 道路局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法)	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・建設費 ・維持管理費	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等	・建設費 ・管理運営費等	・地域経済への影響 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料等	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	＜滑走路の延長・増設＞ ・利用者便益 (時間短縮・費用削減効果) (運航頻度増加効果) ・供給者便益 (着陸料・停留料収入・航行援助施設使用料等) (管制費・環境対策費・維持補修費等)	＜滑走路の延長・増設＞ ・建設費 ・用地費 ・維持改良・再投資費	・首都圏空港の空港発着容量の増加 ・訪日外国人の増加への対応 ・航空貨物の輸送力向上 ・積極的な地域貢献・環境への取り組み	・国際航空旅客動態調査 ・訪日外客統計 ・全国幹線旅客純流動調査 ・JTB時刻表	航空局

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右の要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果		官庁営繕部

※便益把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

効用関数法

評価対象社会資本について、整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯の持つ望ましさ(効用)の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

令和7年度予算に向けた再評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定 期未 着工	長期間 継続中	準備計 画段階	再々 評価	その他	計	継 続		中止	評価 手続中
	うち見 直し継続										
河川事業	直轄事業等	0	0	0	13	44	57	57	0	0	0
砂防事業等	直轄事業等	0	0	0	1	2	3	3	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	0	5	5	5	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	7	10	0	16	94	127	127	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	2	0	6	12	20	20	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0
合 計		7	12	0	36	159	214	214	0	0	0

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所では予算措置を公表する事業（令和6年8月に公表済み）の再掲

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
									うち見直し継続		
ダム事業	直轄事業等	0	1	0	2	6	9	9	0	0	0
空港整備事業	直轄事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
合 計		0	2	0	2	6	10	10	0	0	0

【その他施設費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続		
官庁営繕事業	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
合 計	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続		
総計	7	15	0	38	165	225	225	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価:再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和7年度予算に向けた再評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】
【河川事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				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					
清滑川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	138	411	【内訳】 洪水被害防止便益：411億円 残存価値：0.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：26戸 年平均浸水軽減面積：47ha	98	【内訳】 事業費：74億円 維持管理費：24億円	4.2	・整備により、避難率0%の最大孤立者数を約800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720人から0人に軽減できる。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、社会的リスクの高い清滑地区、上清滑地区を中心に河道掘削を実施する。 【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生した残土を排水ヤードの整備や農地還元等へ利用することや、河川工事で発生したブロックを河岸保護工に再利用することでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
尻別川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	197	155	【内訳】 洪水被害防止便益：152億円 残存価値：2.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4戸 年平均浸水軽減面積：12ha	112	【内訳】 事業費：105億円 維持管理費：7.2億円	1.4	・整備により、避難率0%の最大孤立者数を約830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810人から0人に軽減できる。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、社会的リスクの高い蘭越市街地地区を中心に、河道掘削等を行う。 【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生した土砂を、道営土地改良事業等の農地で有効活用することで、建設副産物の発生を抑制することによりコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
高瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	66	437	【内訳】 被害防止便益：433億円 残存価値：3.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：18戸 年平均浸水軽減面積：164ha	105	【内訳】 事業費：97億円 維持管理費：8.7億円	4.1	・再評価実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内市町村の総人口、高瀬川の遡上量は減少傾向にあるものの、農業産出額、製造品出荷額、近年横ばいに推移しており、大規模な洪水氾濫が発生した場合の影響や治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・高瀬川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために今後、高瀬川放水路拡幅の事業を進め、治水安全度を向上させる必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・今後は、高瀬川放水路を拡幅して洪水時に小川原湖の湖水位の低減を図り、計画規模の洪水を安全に流下させる。 【コスト縮減等】 ・堤防除草は、刈草の処分費を削減するなど、処理費の縮減に努めている。また、堆積した土砂等の有効利用を図る。今後も工法の工夫や新技術の積極的な活用により、事業全体のコスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間などを考慮し、現計画が最も効率的と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
子吉川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	359	3,244	【内訳】 被害防止便益：3,231億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：338戸 年平均浸水軽減面積：256ha	431	【内訳】 事業費：403億円 維持管理費：28億円	7.5	・再評価実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・由利本荘市の人口は昭和60年をピークに減少傾向となっているが、秋田県内の人口に対する割合は、昭和45年と比べても同程度で推移している。また、世帯数は平成17年以降は概ね横ばいとなっているため、大規模な洪水氾濫が発生した場合の影響や、治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・子吉川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、戦後最大規模である昭和22年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合には、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である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和16年までに残事業である本荘地区の河道掘削と川口地区の堤防防上の整備を実施する。 【コスト縮減等】 ・堤防の除草等は、集草処分費を削減するなど、処理費の縮減に努めている。河道整備では、河道掘削土の有効活用による流域治水の取り組みの推進を図っている。今後も工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・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)

中川・綾瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	1,097	32,700	【内訳】 ・被害防止便益：32,685億円 ・残存価値：14億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：24,100世帯 年平均浸水軽減面積：391ha	702	【内訳】 事業費：611億円 維持管理費：91億円	46.6	河川整備基本方針規模の洪水において、事業実施により、最大孤立者数は約72,600人から約9,700人に、電力停止による影響人口は約25,000人から約5,200人に軽減される。	・令和5年11月に公表された利根川水系中川・綾瀬川河川整備計画をもって再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 中川・綾瀬川は流域内に人口約369万人を抱えている。さらに鉄道や道路等の首都圏の主要な交通網が整備されており、特に下流部には、人口・資産が集中し、日本経済の中核機能を有しており、氾濫被害が深刻化しやすい地域となっている。このような流域の社会経済情勢を踏まえ、引き続き、中川・綾瀬川河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。 【事業の進捗の見込み】 今後の進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に実行する。 【コスト縮減等】 ・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、ICT技術の活用等、生産性の向上、工事により発生した建設発生土の有効活用等に取り組み、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 笠井 雅広)
信濃川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	3,267	34,604	【内訳】 被害軽減効果：34,527億円 残存価値：77億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,439戸 年平均浸水軽減面積：1,699ha	2,810	【内訳】 事業費：2,801億円 維持管理費：9.3億円	12.3	・令和元年東日本台風風水害及び下流バランスを考慮した洪水（小千谷地点：12,000m³/s）が発生した場合、信濃川流域では、災害時要配慮者数が約74,500人、最大孤立者数が約79,000人（避難率40％）、電力停止による影響人口が約130,000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、最大孤立者数、電力停止による影響人口はそれぞれ約39,000人、約40,000人、約58,000人へと軽減される。	・総事業費の増加に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・信濃川流域に位置する新潟市、長岡市、小千谷市等の状況については、人口は横ばいから減少傾向、世帯数は増加傾向である。 ・関東、北陸、中部等の各地域を結ぶ基幹交通のネットワークを構成する上越新幹線、北陸自動車道、関越自動車道、国道8号、国道17号等の交通網が発達しており、地域の経済活動や物流にとって非常に重要なエリアである。 ・長岡市は近年精密機械工業が盛んであり、畜産は日本を代表する金属加工製品の産地である。 ・令和5年度（2019年度）には、令和元年東日本台風風水害を受け、再度災害防止のため、国・県・市町村で一体となって取り組む緊急的な治水対策を「信濃川水系緊急治水対策プロジェクト」としてとりまとめ、令和2年度には、信濃川水系（信濃川中流）流域治水協議会を発足し、関係機関を拡大し、中長期的な取り組みを含めた「信濃川水系流域治水プロジェクト」をとりまとめるとともに、令和6年4月には気候変動による降雨量の増大に対しても早急に防災・減災を実現するため「信濃川水系流域治水プロジェクト2.0」をとりまとめたところであり、関係機関と連携しこれらのプロジェクトを推進している。 ・令和元年東日本台風風水害により、浸水被害や施設被害が発生。再度災害防止のため、信濃川水系緊急治水対策プロジェクトとして、堤防整備や河道掘削、遊水地整備を実施している。 ・信濃川中流部の大庄管理区間において、これまで河道断面不足の解消に向けて堤防整備や河道掘削等により整備進捗を図ってきたが、未だ治水上対策を講じなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、大河津分水路改修、河道掘削、河川防災ステーション整備、遊水地整備を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあることから、大河津分水路改修事業や、信濃川水系緊急治水対策プロジェクトをはじめとした治水対策を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。 【コスト縮減等】 ・山地部掘削や河道掘削による発生土砂については、堤防拡張・築堤の盛土材への利用のほか、工業団地や水防・避難拠点等、地域の各分野の事業に有効活用することによりコスト縮減を図っている。 ・河道内樹木については、公募伐採の実施や伐採木の無償配布により、コスト縮減及び資源の有効活用を図っている。 ・また、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点に立って事業を進めていくほか、新技術を活用するなど、工事における一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)
手取川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	182	10,147	【内訳】 被害軽減効果：10,139億円 残存価値：7.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：889戸 年平均浸水軽減面積：294ha	226	【内訳】 事業費：208億円 維持管理費：19億円	44.9	・計画規模（5,000m³/s）の洪水が発生した場合、手取川流域では、災害時要配慮者数が約11,000人、最大孤立者数が約10,000人（避難率40％）、電力停止による影響人口が約18,000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、最大孤立者数、電力停止による影響人口はそれぞれ約5,600人、約4,800人、約6,400人へと軽減される。	・総事業費の増加に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・手取川流域の関係市町における人口増加は鈍化しているものの、世帯数は増加傾向にある。 ・手取川流域の関係市町における製造品出荷額は増加傾向にある。 ・流域内の主要交通網として国道8号、北陸自動車道、国道157号があるほか、令和6年（2024年）3月にはJR北陸新幹線の金沢～敦賀間が開業し、更に1Rいしかわ鉄道の西松任駅が新駅として開業するなど開発が進んでいる。 ・昭和9年の洪水を契機として、昭和10年に国の直轄事業として河川改修に着手。 ・度々水害以降、河床掘削、手取川ダムの整備、河口部導流堤、急流河川対策等を実施。 ・令和6（2024）年度末（予定）の大庄管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は93.4％。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきた。現在は、外水氾濫の防止や流下能力の向上のため西川・熊田川合流点処理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。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、西川・熊田川合流点処理を実施する。 ・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。 【コスト縮減等】 ・「I-Construction」の活用（ICT建設機械を活用した工事施工）の施策を建設現場に導入。三次元測量やICT建設機械により施工を効率化・省力化することでコスト縮減を図っている。 ・砂州の切り下げや河床掘削により発生した土砂を急流河川対策の置付け盛土材に有効利用することでコスト縮減を図っている。 ・河川敷の樹木を伐採して頂ける方を募集し、伐採費用の縮減と伐採木の有効活用を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅広)

千曲川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	3,031	18,822	【内訳】 被害軽減効果：18,729億円 残存価値：93億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,827戸 年平均浸水軽減面積：416ha	2,502	【内訳】 事業費：2,484億円 維持管理費：18億円	7.5	・令和元年（2019年）10月洪水と同規模の洪水を想定した場合、千曲川流域では、災害時要配慮者数が約31,000人、最大孤立者数が約38,000人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約61,000人と想定されるが、事業を実施した場合、それぞれ約20,000人、約22,000人、約36,000人へと軽減される。	・総事業費の増加に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・想定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。 ・千曲川流域に、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、地域優位性を合わせ持ち、県都長野市をはじめ、松本市や上田市等の地方都市を有している。 ・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。 ・千曲川では、令和元年東日本台風洪水を踏まえ、目標流量の変更（立ヶ花地点：9,400m³/s）及び整備内容の変更を含めた河川整備計画を変更し堤防拡幅・築堤、河道掘削、遊水地整備、堤防強化等を実施している。 ・令和元年東日本台風洪水を踏まえ、当面の事業（令和9年度（2027年度）まで）では、信濃川水系緊急治水対策プロジェクトに基づく整備計画メニューを加速化し進めている。 ・大臣管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は、令和6年度末（2024年度末）で約72%である。 ・千曲川の大匠管理区間において、これまで河道断面不足の解消に向けて堤防拡幅・築堤や河道掘削等により整備進捗を図ってきたが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、河道掘削、堤防拡幅・築堤、遊水地、浸透対策、河川防災ステーション整備を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もことから、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図る事としている。 【コスト削減等】 ・発生土を活用し、レジリエンススペース（近隣住民の一時避難やポンプ車等の災害対策車両の集結拠点）を整備することで運搬距離の短縮などコスト削減が見込まれる。 ・上今井遊水地の越流施設については、今後、ランニングコスト、水理模型実験による確認などを行い、可動堰の適用性や詳細な構造の検討を進め、更なるコスト削減を図る。 ・上今井遊水地に替わる案及び上今井遊水地における掘削深の増大に対する代替案について比較検討した結果、現改修案が最適であると考える。 ・河道内に繁茂していた樹木については、管理伐採に加え、公募伐採により伐採コストの削減及び資源の有効活用に取り組んでいる。 ・IoT技術を活用し、生産性向上や担い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、一層のコスト削減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）
------------------------	-----	-------	--------	--	-------	--	-----	---	---	----	--------------------------------

天竜川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	1,163	22,335	【内訳】 被害防止便益：22,322億円 残存価値：13億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,425戸 年平均浸水軽減面積：720ha	842	【内訳】 事業費：626億円 維持管理費：216億円	26.5	S58.9洪水相当に対して気候変動後(2℃上昇時)の状況において浸水が発生した場合 ・想定死者数は約60人、最大孤立者数は約12.1万人と推定されるが、整備を実施することで堰々解消される。 ・機能低下する医療施設数は174施設、社会福祉施設数は346施設と推定されるが、整備を実施することで解消される。 ・途絶する主要道路は国道1号・国道150号・国道152号・国道153号・国道256号・国道257号、途絶する主要鉄道はJR飯田線・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。	・天竜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】 ・天竜川上流域の主要都市である飯田市において、平成20年に三遠南信自動車道が開通し、その後、平成30年、令和元年に延伸し、交通の利便性が向上した。 ・飯田市における産業団地の分譲面積は約2.3倍に増加、これまでに多くの企業が進出するとともに、令和5年7月に龍江インター産業団地の公募を開始した。 ・令和9年度に予定されているリーフ中央幹線の長野県駅（仮称）開業により、さらなる企業誘致や地域間交流の拡大などが期待される。 ・軽四輪自動車やオートバイ等、我が国を代表するものづくり地域である下流域では、令和9年度に新東名高速道路が全線開通予定など、日本経済を支える重要な地域となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の段階的な整備（概ね5～7年）としては、昭和58.9洪水と同規模の洪水が気候変動後（2℃上昇時）（下流部：14,400m³/s、上流部：4,500m³/s対応の河道）の河道対応に向けて、下流部では河道掘削及び樹木伐開と、野部地区の開頂部対策を実施する。 ・上流部では、堤防整備（南向地区、小和田地区）、孤島～福与地区の水位低下対策（河道掘削、樹木伐開、橋梁補強）等を実施する。 【コスト縮減等】 ・静岡県と天竜川総合土砂管理・遠州灘侵食対策連絡調整会議を行い、河道掘削残土は養浜材として利活用し、コスト縮減を図っている。 ・施工に当たっては、IoT技術を活用し、生産性向上や担い手確保に取り組んでおり、今後新たにBIM/CIMをはじめとしたDXの導入、新技術や施工計画の見直し等代替案の検討により、さらなるコスト縮減や環境負荷軽減を図っていく。 ・堤防除草により大量に発生した刈草、伐開した樹木については、有効処分せずに地域の方々に配布することで環境面への配慮及びコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）
矢作川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	465	18,622	【内訳】 被害防止便益：18,615億円 残存価値：7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,670戸 年平均浸水軽減面積：204ha	628	【内訳】 事業費：515億円 維持管理費：113億円	29.6	河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合 ・想定死者数は約1,200人、最大孤立者数は約86,700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人的被害は解消される。 ・機能低下する主要医療施設は6施設、社会福祉施設は172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153号、国道249号及び、途絶する鉄道はJR東海道本線、名鉄名古屋本線・三河線・豊田線・西尾線、愛知環状鉄道であり、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで交通途絶被害は解消される。	・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】 ・流域関連市町村人口（6市2町2村）は約140万人であり、製造業の発展に伴い、全体として増加傾向にある。 ・愛知県は全国1位の工業出荷額を有しており、その約半分を西三河地域が占めており、全国シェアとしても7%を超える高い割合を占めている。 ・東名高速道路、新東名高速道路、東海環状自動車道、一般国道1号、JＲ東海道新幹線、東海道本線等の重要な交通網が整備されている。 【事業の進捗の見込み】 ・平成12年9月東海（恵那）豪雨規模の洪水を安全に流下させるため、豊田市区間の河道掘削、中下流部の堤防整備・堤防強化、河道掘削、樹木伐開を進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は、事業費ベースで約56%となっている。 【コスト縮減等】 ・河道掘削工事において発生した土の地工事への有効利用や、河道掘削時に発生する河内内樹木の伐採において無料配付による資源の有効利用、建設IoTの活用により、コスト縮減を図る。 ・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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）
由良川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	その他	1,184	19,293	【内訳】 浸水被害軽減による便益：19,281億円 残存価値による便益：12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,849戸 年平均浸水軽減面積：542ha	1,735	【内訳】 事業費：1,542億円 維持管理費：193億円	11.1	・河川整備計画規模（S34規模）の降雨による洪水が発生した場合、避難率40%のときに由良川直轄管理区間内の想定死者数は約20人、最大孤立者数は約9,700人と想定されるが、事業の実施により浸水範囲が減少することで、最大孤立者数は約230人まで減少し、避難率にかかわらず想定死者数は0人まで減少。	・社会経済情勢の急激な変化（事業費の増加等）により再評価の実施の必要性が生じたため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・直近14年で、由良川の氾濫原を含む沿川市町の総人口はやや減少ながら、総世帯数や総資産額は横ばい。 ・由良川の現状では、整備計画規模（S34規模洪水）の降雨が生じた場合、堤防の決壊等により1,667haが浸水し、浸水家屋は7,176戸、被害額は3,610億円と推定。 ・河川整備計画において予定している事業を実施することにより、浸水面積が848ha、浸水家屋が6,905戸、被害総額が3,370億円減少する。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね5年程度で無堤地区（由良・石浦地区、並松地区、高畑地区）の堤防整備、下流部（志高地区）の河道掘削、岩沢堤の堤防強化を完成させる。 【コスト縮減等】 ・これまで掘削残土を圃場整備事業へ活用するため、遠方へ運搬処理してきたが、今後は沿川でのレジリエンススペース整備（高台造成）に活用することを検討するなど、コスト縮減に取り組んでいく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）
天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	168	489	【内訳】 被害防止便益：488億円 残存価値：0.58億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：104世帯 年平均浸水軽減面積：16ha	93	【内訳】 事業費：86億円 維持管理費：7.0億円	5.2	昭和34年9月洪水に気候変動の影響を考慮した洪水が発生した場合、天神川流域で想定死者数が10人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が7,364人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。	・天神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】 ・山陰自動車道及び地域高規格道路（北条湯原道路）が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。 【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。 【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により建設発生土の有効活用を図り、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）

江の川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	857	2,256	【内訳】 被害防止便益：2,251億円 残存価値：5.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：222世帯 年平均浸水軽減面積：116ha	536	【内訳】 事業費：501億円 維持管理費：35億円	4.2	整備計画目標流量の洪水が発生した場合、江の川全体で想定死者数が346人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が5,872人と想定されるが、事業実施により軽減される。	・江の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】 ・流域関連市町の人口は、減少傾向にあるが、世帯数は大きな変化は見られない。 ・流域関連市町の事業数・従業者数は、減少傾向となっている。 ・流域関連市町の耕地面積（田・畑・圃地）は減少傾向であるが、宅地面積は増加傾向を示している。 江の川流域において、昭和47年、昭和58年、平成30年、令和2年、令和3年に洪水被害を受けており、改修の要望が強い。 【事業の進捗の見込み】 ・関係住民の意見も踏まえ、関係機関と協働して江の川中下流域マスタープランや江の川流域水害対策計画を別途策定し、協力体制を確立しているため、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、河道掘削等により発生した土砂を築堤盛土に有効活用する等、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 立井 雅広）
旭川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	82	9,997	【内訳】 被害防止便益：9,996億円 残存価値：1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数：2,440世帯 年平均浸水軽減面積：220ha	77	【内訳】 事業費：72億円 維持管理費：4.7億円	130.5	1/70確率相当の洪水が発生した場合、旭川流域で想定死者数54人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が50,203人と想定されるが、事業実施により被害は軽減される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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 ・岡山市の総人口及び総世帯数は、ほぼ横ばいである ・旭川水系の関係市町村は「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】 ・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、建設発生の有効利用を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 立井 雅広）
那賀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	897	2,818	【内訳】 被害防止便益：2,807億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：840戸 年平均浸水軽減面積：300ha	1,334	【内訳】 事業費：1,324億円 維持管理費：10億円	2.1	・河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には災害時要援護者数が約19,000人、最大孤立者数（避難率40%）が約20,200人、電力停止による影響人口が約20,000人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・那賀川国管理区間下流部に広がる平野部は、地盤高が那賀川の計画規模の洪水時における水面より低く、氾濫区域には人口・資産が集中しており、決壊時に想定される被害は甚大である。 ・流域内の阿南市、那賀町の人口は減少傾向となっているが、資産が集中している賢管理区間の那賀川下流地区は横ばい傾向である。また、氾濫区域内には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地しており、製造品出荷額（阿南市・小松島市・那賀町）は、ここ数年で5,000億円以上の高い水準を維持している。 ・上流部では一部地区が無堤のまま残っており、これら地区では、浸水被害が頻発している状況である。 ・那賀川の堤防では漏水が頻発し、堤防断面が不足している区間がある。 ・今後予想される南海トラフ巨大地震による地震津波対策の早期整備が必要であり、桑野川下流部の地震津波対策については、地域住民から早期対策実施の要望をうけている。 ・自治体等及び地域住民から、毎年、那賀川水系国管理区間の河川改修事業促進の要望がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和3年度に那賀川の加茂地区の堤防整備が完成したが、引き続き那賀川、桑野川の無堤地区の堤防整備を進めるとともに、楳根・吉井地区の河道掘削を実施する。 ・地震・津波対策については、那賀川の国管理区間は完了しており、桑野川の対策工事を進めている。 【コスト縮減等】 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。 ・流用土を築堤材料に使用することで、約10百万円のコスト縮減を予定している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 立井 雅広）
肱川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	906	1,769	【内訳】 被害防止便益：1,758億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：133戸 年平均浸水軽減面積：34ha	1,181	【内訳】 事業費：1,157億円 維持管理費：24億円	1.5	河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前には災害時要援護者数が約7,000人、最大孤立者数（避難率40%）が約9,000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14,000人と想定されるが、事業実施によりこれらが解消される。	・軟弱地盤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 【投資効果等の事業の必要性】 ・肱川国管理区間の中流部に位置する大洲盆地では、河床勾配が非常に緩いことと、大洲盆地より下流において山で挟まれたV字谷が形成され洪水が吐けにくいことから被害を受けやすい地域であり、かつ、人口・資産が集中している東大洲地区が位置しており、ひとたび氾濫が発生すれば被害は甚大となる。 （「八幡浜・大洲地方拠点都市地域」に指定、平成5年） ・気候変動や社会情勢の変化を踏まえに流域治水への転換、浸透対策等による堤防の質的整備の実施、山島坂ダムサイト変更、野村ダム改良事業の推進による河川整備計画の変更を令和4年6月に行った。また、気候変動による外力の増大を踏まえ、基準地点大洲において基本高水のピーク流量を6,300m ³ /sから7,500m ³ /sとする河川整備基本方針の変更を令和5年8月に行った。 ・これまで、洪水による浸水被害が頻発しており、戦後最大流量を記録した平成30年7月豪雨では広範囲で浸水し、甚大な被害の発生を受け、河川浸水被害対策特別緊急事業が採択され、5年間で築堤や暫定堤防のかさ上げ等を実施した。 ・今後、これまでも内水氾濫による被害が頻発している都谷川流域では、洪水時における矢落川合流部の都谷川排水樋門閉鎖等による内水氾濫のリスクが高まることから、令和5年4月に特定都市河川に指定、令和6年12月に都谷川流域水害対策計画が策定され、愛媛県、大洲市と連携して総合的な内水対策を実施している。 ・大洲市、西予市、内子町の2市1町を構成員とする「肱川流域総合整備促進協議会」、「四国治水期成同盟連合会」等から、毎年、肱川及び支川に関する河川整備の促進について要望を受けており、事業を進める体制が整っている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度までに五部、若宮地区等の河道掘削を進めるとともに、東大洲地区における内水氾濫対策を実施する。また、浸透対策の検討を進めるとともに、必要な対策に着手する。 ・令和10年度までに40箇所/sを定め、4,600m ³ /s河道を完成させるとともに、橋梁改築等を実施する。また、東大洲地区以外での内水氾濫対策を必要に応じ実施する。 【コスト縮減等】 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土の有効活用、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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 立井 雅広）

物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	118	1,020	【内訳】 被害防止便益：1,018億円 残存価値：1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：124戸 年平均浸水軽減面積：137ha	169	【内訳】 事業費：165億円 維持管理費：3.7億円	6.0	河川整備計画目標規模の洪水に対して、事業実施前では浸水区域内人口が約5,000人、最大孤立者数が約700人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約600人と想定されるが事業実施によりこれらが解消する。	・掘削量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 【投資効果等の事業の必要性】 ・物部川下流域では右岸側に扇状地が広がっており、決壊すれば拡散型の広域的な氾濫となり甚大な被害が発生する。 ・流域内には市街地や産業団地、県内有数の穀倉地帯が広がっているほか、高知空港や高知県東部と高知市を結ぶ、高知東部自動車道や国道55号・195号、土佐くろしお鉄道等が整備され、高知県における交通の要衝となっている。 ・昭和43年の工事実施基本計画の策定後、戦後最大を記録した昭和45年8月洪水をはじめ、洪水による被害が発生している。 ・沿川自治体による「物部川改修期成同盟会」をはじめとする関係団体等から毎年要望を受けており、事業を進める体制が整っている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度までに下村地区の河道掘削に着手する。また、河道掘削土の有効活用を図りつつ、優先度が高い戸板高の高水敷造成や河川防災ステーションの整備を実施する。 ・令和13年度までに河道掘削を完了させ、4,200m³/s河道を完成させる。また、高水敷造成を完了させ、河岸侵食への対応を完成させる。 【コスト縮減等】 ・河道掘削により発生する土砂は、防災ステーションや局所洗掘対策（高水敷造成）の盛土材に有効活用することでコスト縮減に努める。 ・各事業の設計・実施段階では新技術の適用等を検討し、更なる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）
仁淀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	969	2,197	【内訳】 被害防止便益：2,177億円 残存価値：20億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：315戸 年平均浸水軽減面積：127ha	519	【内訳】 事業費：505億円 維持管理費：14億円	4.2	河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の最大孤立者数（避難率40%）は約13,800人、災害時要援護者数は約11,200人、電力停止による影響人口は約18,300人と想定されるが、事業実施により解消される。	・仁淀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】 ・仁淀川直轄区間の下流域沿川の平地部は、開発が進み多くの人口・資産が集中している。また、地盤高が本川から離れるほど低くなる低奥型地形を呈しており、仁淀川の計画高水位より低いため、決壊時に想定される被害は甚大である。 ・流域内の主な市町村の人口は、やや減少傾向にあるが、製造業従業者数、製造品出荷額は概ね横ばいとなっている。 ・気候変動の影響により水災害が激甚化・顕在化することが想定され、産業革命以前と比べて気温が2℃上昇した場合、降雨量が1.1倍、河川の流量が1.2倍、洪水の発生頻度が2倍になると試算されており、仁淀川において、伊野地点上流の流域平均の年最大2日雨量は、「1976～2010年の平均288mm」が「2011～2020年の平均319mm」と、約1.1倍に増加傾向である。 ・沿川自治体による「仁淀川改修期成同盟会」をはじめとする関係団体等から毎年要望を受けており、気候変動の影響に対応する抜本的な治水対策の推進を強く望まれている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度までに、谷箇所への堤防の整備、八田堰下流の河道の掘削等を実施する。 ・令和22年度までに、八田堰下流の河道掘削を実施し、12,900m³/s河道を完成させる。また、横断工作物の改良、八田堰上流の河道掘削を実施し、昭和38年8月（戦後最大）実績洪水を安全に流下させる。 ・令和36年度までに、残る八田堰上流の河道掘削を実施するとともに、遊水地の整備により、河川整備目標流量を安全に流下させる。 【コスト縮減等】 ・河道掘削により発生する土砂は、河川防災ステーションや高水敷造成（局所洗掘対策）、遊水地整備等の盛土材に有効活用する。また、海岸の養浜材への活用や関係機関の実施する工事に活用することでコスト縮減に努める。 ・各事業の設計・実施段階で新技術の適用等を検討し、更なる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）
緑川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	937	4,296	【内訳】 被害防止便益：4,286億円 残存価値：9.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,269戸 年平均浸水軽減面積：410ha	525	【内訳】 事業費：499億円 維持管理費：25億円	8.2	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は事業実施により約58,100人が解消される。また、電力停止による影響人口約30,000人とガスの停止による影響人口約16,900人が解消される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は事業実施により約13,800人が解消される。また、電力停止による影響人口約12,400人とガスの停止による影響人口約10,200人が軽減される。	・緑川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。 【事業の必要性等に関する視点】 ・緑川の想定氾濫区域内には、資産が集中する熊本市や半田市等の主要地区が存在するが、堤防整備が必要な箇所や河道断面不足等により治水安全度が低い箇所があり、浸水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現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。 ・事業を実施したことにより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。 【事業の進捗の見込みに関する視点】 ・事業の実施により、治水安全度の向上が期待でき、事業の費用対効果が十分に見込める。 【コスト縮減の可能性の視点】 ・緑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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）
白川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	946	11,173	【内訳】 被害防止便益：11,167億円 残存価値：5.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,733戸 年平均浸水軽減面積：127ha	585	【内訳】 事業費：580億円 維持管理費：5.8億円	19.1	・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は事業実施により約75,600人が解消される。また、電力停止による影響人口約27,300人とガスの停止による影響人口約12,800人が解消される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内人口は事業実施により約14,600人が軽減される。また、電力停止による影響人口約16,800人とガスの停止による影響人口約11,900人が軽減される。	・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。 【事業の必要性に関する視点】 ・白川は、想定氾濫区域内人口や資産について、前回の令和元年度評価時から大きく変化していない。 ・想定氾濫区域内に政令指定都市である熊本市の中心市街地が含まれているが、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現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。 ・事業を実施した場合における費用対効果（B/C）は19.1である。（令和6年度評価） ・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。 【事業の進捗の見込みの視点】 ・事業の実施により、治水安全度の向上が期待でき、事業の費用対効果が十分に見込める。 【コスト縮減や代替案等の可能性の視点】 ・白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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅広）

天塩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	41	138	【内訳】 水辺整備の効果による 便益：63億円 自然再生の効果による 便益：75億円 【主な根拠】 （水辺整備：天塩地区） 支払意思額（住民）：418円／世帯／月 受益世帯数：23,559世帯 支払意思額（観光客・日帰り）：559円／人／日 観光客数（日帰り）：125,558人 支払意思額（観光客・宿泊）：427円／人／日 観光客数（宿泊）：9,238人 （水辺整備：名寄川地区） 支払意思額（住民）：338円／世帯／月 受益世帯数：15,607世帯 支払意思額（観光客・日帰り）：479円／人／日 観光客数（日帰り）：73,386人 （自然再生：天塩川中上流地区） 支払意思額（住民）：509円／世帯／月 受益世帯数：29,092世帯 （自然再生：天塩川下流地区） 支払意思額（住民）：592円／世帯／月 受益世帯数：22,895世帯	58	【内訳】 事業費：57億円 維持管理費：0.54億円	2.4	（水辺整備） ・天塩地区においては、高水敷整正や管理用通路の整備により、情報発信及び観光動線を強化し、観光拠点と天塩川の観光資源との連携を図り、道跡・資料館などの歴史資源、天塩川・日本海の雄大な景色や自然環境を活かした観光振興につなげ、地域の活性化させる。 ・名寄川地区においては、名寄市と下川町をつなぐサイクリングコースの整備により、観光で訪れた方も安心してサイクリングを楽しむことが可能となり、またダム湖周辺を遊歩道として活用することで、ダムへのアクセス向上、観光誘致が期待でき、両市町の地域活性化につながることを期待できる。 （自然再生） ・天塩川中上流地区においては、支川合流部等の落差解消（魚道整備）による河川縦断方向の連続性、河道整正による砂礫河原（魚類産卵環境）が復元し、流域の広範囲で自然発露が行われるようになり、魚類が持続的に再生可能な河川環境の保全が期待される。 ・天塩川下流地区においては、汽水環境を再生することにより、汽水性のシジミ等の底生生物の生息環境が向上し、それを採餌する魚類、鳥類などの生息環境が向上することで、オジロワシ、オオワシなどの生態系上位種の採餌環境の改善を図る必要がある。 ・水辺整備に伴う総事業費及び事業期間を変更することにより再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・天塩地区かわまちづくりは、観光拠点と天塩川の観光資源との連携を図り、道跡・資料館などの歴史資源、天塩川・日本海の雄大な景色や自然環境を活かした観光振興につなげ、地域の活性化を図る必要がある。 ・名寄川地区かわまちづくりは、名寄市・下川町のまちづくり計画と連携し、名寄川やサンルダムの空間をサイクリングや散策等に活用できるよう整備し、観光拠点間の移動がしやすくなることによる地域活性化や観光振興、低炭素まちづくり等の促進を図る必要がある。 ・天塩川中上流地区自然再生は、支川合流部等の落差解消による河川縦断方向の連続性の回復、河道整正による砂礫河原（魚類産卵環境）の創出により、流域の広範囲で自然発露が行われるようになり、天塩川水系において魚類が持続的に再生可能な河川環境の保全を図る必要がある。 ・天塩川下流地区自然再生については、汽水環境の再生により、汽水性のシジミ等の底生生物の生息環境が向上し、それを採餌する魚類、鳥類などの生息環境が向上することで、オジロワシ、オオワシなどの生態系上位種の採餌環境の改善を図る必要がある 【事業の進捗の見込み】 ・天塩地区かわまちづくりは、地域住民や関係機関と連携してフォローアップを進めていく。 ・名寄川地区かわまちづくりは、名寄市、下川町、地元サイクリングクラブ等と連携し、継続して意見交換会やサイクリングコースの試定等を行いながら事業の進捗を図る。 ・天塩川中上流地区自然再生は、地元リバーガイドやカヌー利用者、関係行政機関、魚類生息環境保全に関する専門家等と連携し、継続して意見交換を行いながら事業の進捗を図る。 ・天塩川下流地区自然再生は、専門家等の指導・助言を受けながらモニタリングを進めていく。 【コスト縮減等】 ・天塩地区かわまちづくりは、AIを活用する等、モニタリング手法の見直しを図るなど、引き続きコスト縮減に努めていく。 ・名寄川地区かわまちづくりについては、アスファルト舗装発生材の有効利用やサイクルートの見直しによりコスト縮減を図っており、引き続きコスト縮減に努める。 ・天塩川中上流地区自然再生については、河道整正における現地発生材の有効利用によりコスト縮減を図っており、引き続きコスト縮減に努める。 ・天塩川下流地区自然再生については、汽水環境の再生による掘削土を築港工事の盛土材やパンケ沼の底質環境改善のための覆砂へ土砂供給することでコスト縮減を図っており、引き続きコスト縮減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等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。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
網走川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	192	759	【内訳】 水辺整備の効果による 便益：145億円 自然再生の効果による 便益：614億円 【主な根拠】 （水辺整備：網走地区） 支払意思額（住民）：542円／世帯／月 受益世帯数：105,838世帯 支払意思額（観光客・日帰り）：434円／人／日 観光客数（日帰り）：232,352人 （水環境：網走湖） 支払意思額（住民）：637円／世帯／月 受益世帯数：297,158世帯 支払意思額（観光客・日帰り）：364円／人／日 観光客数（日帰り）：988,108人 支払意思額（観光客・宿泊）：389円／人／日 観光客数（宿泊）：183,585人	531	【内訳】 事業費：531億円 維持管理費：0.57億円	1.4	（水辺整備） ・網走地区においては、河川管理用道路（ボックスカルバート）、取付道路、案内看板、街灯、ボックスカルバート内照明等の整備により、網走川河口から大曲湖畔園地に至る動線が確保され、安全な水辺へのアクセス向上が図られることと、（水環境） ・網走川沿いの親水性向上が図られる。 ・網走湖においては、網走湖の水質の改善や青潮の発生要因である塩淡水境界水深の低下が図られ、アオコ、青潮の発生が抑制されるとともに、良好な水辺環境、網走湖の景観や快適な水辺利用環境の保全などの効果が期待される。 ・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】 ・網走かわまちづくりは、網走市のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、地域資源の有効活用や地域活性化を目指す。 ・網走湖の水環境整備は、根拠とした事業効果の発現を確認した。なお、淡水層の低塩分化に伴うヤマトシジミへの影響等については、関係機関と連携しながら水質・生物等の継続的なフォローアップを実施していく。 【事業の進捗の見込み】 ・網走かわまちづくりは、流域の地方公共団体等から事業推進に強い要望があり、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。 ・網走湖水環境整備は、施設等の維持管理が適切に行われており、継続的な水質等の監視が行っている。 【コスト縮減等】 ・網走かわまちづくりについては、近接構築物への影響が最小となるボックスカルバートの位置設定や施工に係る新技術の活用による工事期間の短縮などにより、コスト縮減を図っている。また、計画立案段階から、網走市役所、NPO、地元住民、網走開発建設部等で構成する「網走かわまちづくり検討会」で議論を重ねており、また、ハード整備が既に完了していることから、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
高瀬川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	61	156	【内訳】 水辺整備の効果による便益：7.0億円 水環境整備の効果による便益：149億円 【主な根拠】 ・水辺整備（弘沼地区） 年間利用者増加数：11,077人 ・水環境整備（小川原湖） 支払意思額：414円／世帯／月 受益世帯数：231,303世帯	82	【内訳】 事業費：78億円 維持管理費：3.7億円	1.9	・弘沼地区水辺広場では、河川利用の推進に寄与する管理用通路の整備、高水敷整正を整備したことにより、年間河川利用者数は、整備前よりも増加しており、その効果は概ね維持されている。また、子供たちの総合学習（環境学習）の場等に活用され、人々の交流の場として利用されている。 ・小川原湖水環境整備では、覆砂の試験施工により、藍藻類の巻き上がり抑制効果があることが確認され、本施工を実施中である。ウェットランドの試験施工では、砂土路川から小川原湖への流入負荷量は総リン（T-P）約9%、総窒素（T-N）約1%、COD約9%の削減効果が見られ出水時における削減効果が期待される。 ・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】 ・小川原湖は、湖水浴場やSUP（スタンドアップパドルボード）等水辺や水面を利用したレジャーや自然体験活動の場として重要な空間となっている。 ・小川原湖の水質は、環境基準（COD3.0mg/L）を上回っており、生態系の保全、利活用の維持・向上のため、水質の改善が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・水辺整備は、平成20年度に整備が完了し、覆砂、養浜工等の水環境整備は、令和10年度に整備が完了する予定である。 ・小川原湖水環境技術検討委員会の指導及び助言を得ながらモニタリング等を行い、令和15年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・覆砂材は三沢港の浪速土砂を受け入れ、コスト縮減に努めている。 ・今後とも工法の工夫や新技術の積極的な活用により、事業全体のコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
馬淵川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	7.2	71	【内訳】 自然再生の効果による便益：71億円 【主な根拠】 魚がすみやすい川づくり 支払意思額：337円／月／世帯 受益世帯数：91,879世帯	13	【内訳】 事業費：13億円 維持管理費：0.06億円	5.5	・H19年度新設の左岸せせらぎ魚道の流速は0.2～0.7m/s以下と、遡上力の弱い小型底生魚の遡上速度以下となり、底生魚や遊泳魚など遡上力が異なる様々な魚種が遡上している。 ・H28年度のバーチカルスロット式魚道への改良、R1年度の通水幅の改良、R2年度の底面粗度の改良として段施工や削石の設置などにより、下層部の流速は0.5m/s以下と小型底生魚の遡上速度以下となり、底生魚や遊泳魚など遡上個体数は改良前に比べて増加している。 ・自然再生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 【投資効果等の事業の必要性】 ・自然再生事業は、馬淵大堰の魚道改良により様々な魚種の遡上が確認され、遡上数も増加しており、引き続き「馬淵大堰魚道検討委員会」の指導・助言を得ながらモニタリング調査・分析評価を実施し、馬淵大堰魚道の魚種の生態・生育環境の連続性を確認する必要がある。 ・費用対効果（B/C）が全体事業では5.5、残事業では11.2と事業の投資効果が確認されており、今後も事業の投資効果が期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成13年度に事業着手し、進捗状況は全体の88.6%（事業費率）となっている。 ・委員会の指導及び助言を得ながらモニタリング・分析評価等を進め、令和9年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・魚道改良にあたっては、管理の軽減対策や新技術等を使用することによりコストの縮減を実施している。また、魚道や魚道周辺の維持管理として、洪水による堆積土砂の有効利用を図ると共に魚種の遡上環境のため、地域や関係団体による環境保全に対する協力体制の構築に取り組む。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）

北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	69	564	【内訳】 水辺整備・自然再生の効果による便益：564億円 【主な根拠】 ・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 ・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：63,458世帯 ・間地区かわまちづくり 支払意思額：421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：421円/世帯/月 受益世帯数：136,676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 (自然再生) ・北上川下流部自然再生 支払意思額：308円/世帯/月 受益世帯数：28,751世帯 ・北上川下流自然再生 支払意思額：416円/世帯/月 受益世帯数：116,296世帯	105	【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：4.7億円	5.4	・北上川下流部自然再生では、滝巻洗堰新設魚道の整備によって毎年魚類の遡上が確認され、脇谷洗堰側から新設魚道への遡上も確認できたことから分流域全体（水辺整備） ・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た水辺整備により、地域住民によるイベント開催や憩いの場などとして利用されている。 ・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」の取組と一体となった水辺整備により、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。 ・間地区かわまちづくりでは、坂路や観水護岸等の整備により、河川空間の回遊性向上、水辺の学習や体験機能の充足化、地域活性化や観光振興が期待される。 ・西和賀町かわまちづくりでは、観水護岸や管理用通路の整備により、イベントや交流・憩いの場としての利活用の他、陸上・水上からの広域的な地域活性化や観光振興が期待される。 ・江合川かわまちづくりでは、観水護岸や管理用通路等の整備により、大崎の宝（周辺の観光施設等）と水辺の行き来を促進することで、イベントや交流・憩いの拠点として利活用が期待される。 ・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1割に留まっており、その後の地盤上昇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来植物が侵入・拡大している状況にあることから、震災前に本来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環境の保全・創出が期待される。	・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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適正な保全と利用を図るため計画的に整備を実施してきており、これまで整備した地区では利用者が増加し、河川清掃活動など地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。 ・自然再生事業では、北上川下流が震災前に本来持っていたヨシ原を基盤とする河川環境の保全・再生・創出が必要であり、魚道改良では年によって変動はあるものの、毎年魚類の遡上が確認されるなど、事業の効果が認められる。 【事業の進捗の見込み】 ・北上川下流部自然再生は、平成30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5年度に完了する予定である。 ・盛岡地区かわまちづくりは、令和2年度に整備が完了している。整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和7年度に完了する予定である。 ・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7年度に完了する予定である。 ・間地区かわまちづくりは、令和3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3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。 ・江合川かわまちづくりは、令和7年度に事業着手し、令和11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16年度に完了する予定である。 ・北上川下流自然再生は、令和7年度に事業着手し、令和21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26年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・盛土材は他事業で発生する土砂の活用、自動遠隔式による除草、伐採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。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)
阿武隈川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	19	276	【内訳】 水辺整備の効果による便益：276億円 【主な根拠】 ・本宮地区かわまちづくり 支払意思額：616円/世帯/月 受益世帯数：92,343世帯 ・桑折地区かわまちづくり 支払意思額：425円/世帯/月 受益世帯数：65,421世帯 ・玉川村乙字ヶ滝かわまちづくり 支払意思額：363円/世帯/月 受益世帯数67,962世帯 ・阿武隈川丸森地区かわまちづくり 支払意思額：351円/世帯/月 受益世帯数：18,347世帯	21	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：0.77億円	12.9	・本宮地区かわまちづくりでは、管理用通路や階段等の整備により、阿武隈川沿いの回遊性・安全性が向上し、河川利用が活性化されてきているとともに、阿武隈川の河川空間の利便性が向上したため、各種イベントが開催され、川とまちの交流の場として活用されている。 ・桑折地区かわまちづくりでは、阿武隈川の河川空間の利便性が向上することにより、ウォーキング、サイクリング、カヌー等のイベント利用が促進され、観光振興や地域活性化につながっている。また、「こおり橋源郷」を望む舞台・阿武隈川を軸に、まちとかわを結ぶ多様な交流活動を展開している。 ・玉川村乙字ヶ滝かわまちづくりでは、乙字ヶ滝地区周辺の交流拠点を村内内外の観光拠点と結び回遊性を高めるとともに、イベント等の開催により利用者同士の交流を促進する空間として利用している。 ・阿武隈川丸森地区かわまちづくりは、周辺の観光交流拠点の整備と連携して、イベント時のにぎわいを創出する「水辺に頼む観光拠点」として、船着場や階段等を整備（予定）し、阿武隈川を軸としたエリアの一体感の創出および回遊性の向上が期待される。	・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】 ・本宮地区かわまちづくりでは、本宮市の取り組みと連携し、まちの魅力向上や、まちの活性化、観光振興を図るために各種イベントが開催され、川とまちの交流の場として活用されている。 ・桑折地区かわまちづくりでは、まちとかわの回遊・体験空間形成の整備が行われ、まちとかわを結ぶ多様な交流活動の展開、近隣市町からのアクセス・連携が強化されている。 ・玉川村乙字ヶ滝かわまちづくりでは、乙字ヶ滝地区を核とする交流拠点の形成、「まち」と「かわ」が融合した良好な空間形成の整備が行われている。 ・阿武隈川丸森地区かわまちづくりについては、日常及びイベント時の賑わい拠点を創出、町内観光施設への観光客の回遊を促進するため、阿武隈川を軸としたエリア一体感の創出及び回遊性の向上を図った整備が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・本宮地区かわまちづくりは、令和元年度に整備が完了し、整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和5年度に完了している。阿武隈川の河川空間の利便性が向上し、河川利用が活性化され、整備による効果が認められている。 ・桑折地区かわまちづくりは、令和5年度に整備が完了し、整備完了後もモニタリング・分析評価等を実施し、令和10年度に完了する予定である。 ・玉川村乙字ヶ滝かわまちづくりは、令和3年度に事業着手し、令和7年度の整備完了予定とし、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。 ・阿武隈川丸森地区かわまちづくりは、令和7年度に事業着手し、令和10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15年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・坂路工等の盛土材料を「高水敷整正で発生した土砂（掘削土）」を活用し、購入土の使用量を抑えることでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)
米代川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	1.7	13	【内訳】 水辺整備の効果による便益：13億円 【主な根拠】 二ツ井きみまち地区かわまちづくり 支払意思額：404円/世帯/月 受益世帯数：13,593世帯	4.5	【内訳】 事業費：4.2億円 維持管理費：0.26億円	2.8	・休憩施設（ベンチ）や水辺に近づく階段及び水辺の散策路を整備し、米代川や七座山を眺望できるスポットが生まれ、地域住民や道の駅に訪れる人々の憩いの場が創出された。 ・水辺に観水護岸を整備し、カヌー体験等が気軽に楽しめる地域交流の場や自然とのふれあいの場が創出された。	・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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適切な保全と利用を図るため、計画的に整備を実施してきている。またこれまで整備した地区では、地元自治体やNPO等が主催するイベントなどにも活用され、利用者が増加し、継続的な利用が見られ、河川清掃活動やソフト施策の地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。 【事業の進捗の見込み】 ・現在の事業状況は、全体の約70.9%（事業費ベースで算出）となっている。 ・「二ツ井きみまち地区かわまちづくり」は、令和元年度に整備完了し、その後はモニタリング・分析評価を実施しており、令和9年度に事業完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・環境整備事業で用いた土砂は、購入土ではなく、河道掘削による土砂を活用することで、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)
雄物川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	11	69	【内訳】 自然再生の効果による便益：69億円 【主な根拠】 雄物川上流自然再生 支払意思額357円/世帯/月 受益世帯数：129,388世帯	9.4	【内訳】 事業費：9.4億円 維持管理費：0.01億円	7.4	・雄物川上流自然再生では、絶滅の危険性が高いトミヨ属魚類をはじめ、タナゴ類や湿性植物のミクリなど、多種多様な生物が共生・生育・繁殖の場となる河川環境の保全・創出が期待される。 ・事業対象箇所のモニタリング結果を地域の小学校における環境学習の題材として活用、今後は地域の団体と連携しながらモニタリング調査を行うなど、地域と川とのふれあいの場となることが期待される。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・雄物川上流自然再生については、住民団体、NPO団体等による自発的な除草や清掃が行われるなど、地域との協力体制も構築され、河川愛護の意識が高まってきている。 ・自然再生事業対象箇所については、絶滅の危険性が高いトミヨ属魚類をはじめ、タナゴ類や湿性植物のミクリなど、多種多様な生物が共生・生育する環境の保全・復元が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・雄物川上流自然再生については、学識者、専門家などからなる検討会で意見などを伺いながら事業を進めており、対象3地区について追加整備の必要が生じたため進捗率は34%（事業費で算出）となっている。整備完了後もモニタリング・分析評価を実施し、令和22年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・自然再生による掘削発生土について、現場内での再利用を実施しコスト縮減を図る。 ・環境DNAを活用し、対象種のDNAが検出された地点での採捕調査を実施するなど、作業の効率化によりコスト縮減を図る。 ・これまで手動でデータ回収していたものを、ネット経由の遠隔監視システムへ切り替える事で人員費の縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)

利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備） 関東地方整備局	その他	1,784	12,032	【内訳】 水環境の効果による便益：11,360億円 自然再生の効果による便益：190億円 水辺整備の効果による便益：482億円 【主な根拠】 （水環境） 1.水質改善事業 支払意思額：370円/世帯/月 受益世帯数：5,257,016世帯 （自然再生） 2.田村・沖宮・戸崎地区自然再生事業 支払意思額：332円/世帯/月 受益世帯数：87,982世帯 （水辺整備） 3.常陸川水門環境整備事業 支払意思額：263円/世帯/月 受益世帯数：91,811世帯 （水辺整備） 4.阿見地区水辺環境整備事業 支払意思額：303円/世帯/月 受益世帯数：2,817世帯 5.霞ヶ浦水辺整備事業 支払意思額：317円/世帯/月 受益世帯数：659,303世帯	4,804	【内訳】 建設費：4,799億円 維持管理費：5.5億円	2.5	（水環境） ・湖沼水質保全計画において定められた水質目標が達成される。 （自然再生） ・霞ヶ浦固有の湖岸植生帯の保全・創出、生物の生息・生育の場を結ぶ生態系ネットワークが形成される。 （水辺整備） ・誰もが親しみやすい水辺環境が整備され、人と湖沼との豊かなふれあいが確保される。	・水環境整備の変更により、事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・霞ヶ浦は、水質の改善、自然環境の保全や利用推進等の多様な要望があり、治水・利水との調和及び流域の自然環境・社会環境との調和を図りながら、引き続き河川空間における自然環境の保全と秩序ある利用の促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・水質改善事業は、霞ヶ浦の水質改善を目指し、霞ヶ浦湖沼水質保全計画に基づき、平成24年度までに総浚渫量約800万m3の底泥浚渫を実施している。浚渫土は農地嵩上げ（乾田化）に有効利用し、返還のための処理を進めているが、想定を上回る地盤沈下が生じたことから、追加沈下対策を実施することとして事業計画を見直し、事業費を約257億円増額、事業期間を9年延伸し、令和16年度に事業完了予定である。 ・田村・沖宮・戸崎地区自然再生事業は、多様な動植物が生息・生育する水辺空間や良好な湖岸景観の保全・再生を目指し、堤堰や消波工等の整備を行い、現在モニタリング調査を実施しており、令和6年度に事業完了予定である。 ・霞ヶ浦水辺整備事業では、つくば霞ヶ浦りんりんロードかわまちづくり計画に基づき、茨城県、関係市町と共同のもと、霞ヶ浦の堤防を活用し地域活性化や賑わいの創出を目指し、令和4年度から側帯整備や緩傾斜盛土・階段護岸を進めており、令和9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	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬川環境整備） 関東地方整備局	その他	31	172	【内訳】 水辺整備の効果による便益：172億円 【主な根拠】 （水辺整備） 1.渡良瀬川環境整備 支払意思額：281円/世帯/月 受益世帯数：35,794世帯 2.足利市かわまちづくり 支払意思額：318円/世帯/月 受益世帯数：203,409世帯	61	【内訳】 事業費：60億円 維持管理費：0.98億円	2.8	（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、誰もが安全かつ容易に利用できるようになる。	・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】 ・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっています。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、サイクリングや散策等の憩いの場所として親しまれており、誰もが安全かつ容易に利用できる整備の必要性が高まっている。 【事業の進捗の見込み】 ・渡良瀬川環境整備は、地域における水辺の交流拠点、ネットワーク形成を目指して、足利地区、岩井地区、五十部地区で整備を実施し、足利地区は平成17年度に整備が完了している。岩井地区は、令和元年度に基盤整備等が完了し、すでに供用されており、その後のモニタリング調査において利用者数の増加を確認している。五十部地区は、令和4年度に放水路整備等が完了し、現在はモニタリング調査を行っており、令和8年度に事業完了予定である。 ・足利市かわまちづくりは、足利市共同のもと、安全で快適なサイクリングロード・散策路、休憩スポットとしての利活用による賑わい創出を目指し、側帯整備や管理用通路整備等を令和7年度より実施する予定である。 【コスト縮減等】 ・地元自治体や市民との協働による維持管理等、地域と連携しながら一層のコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）

荒川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	191	3,535	【内訳】 自然再生の効果による便益：2,875億円 水辺整備の効果による便益：660億円 【主な根拠】 (自然再生) 1. 荒川中流部地区 支払意思額：444円/世帯/月 受益世帯数：127,377世帯 2. 荒川下流部地区 支払意思額：454円/世帯/月 受益世帯数：1,730,448世帯 (水辺整備) 3. 板橋区かわまちづくり 支払意思額：494円/世帯/月 受益世帯数：412,799世帯 4. 上尾市かわまちづくり 支払意思額：360円/世帯/月 受益世帯数：181,366世帯	242	【内訳】 事業費：241億円 維持管理費：0.95億円	14.6	(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・創出される。 (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、水辺利用の促進や賑わいの創出が図られる。 ・水辺整備の変更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】 ・荒川下流は、都市化が進んでいる中、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。さらに中流部において「上尾市かわまちづくり」が新たに登録され、荒川其自然環境の保全・再生を図るだけでなく、誰もが安全、安心に水辺や自然と触れ合うことのできる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。 【事業の進捗の見込み】 ・荒川中流部地区自然再生は、多様な水辺生物がすみやすい環境を創出し、コウノトリ等の大型鳥類も飛来するような湿地環境の創出を目指し、令和元年度から事業を着手し、高水数の掘削を進めており、令和17年度事業完了予定である。 ・荒川下流地区自然再生は、ヨシ原の復元や干潟、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し、平成11年度から消波施設、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、板橋区共同のもと、水辺空間と都市空間を連絡道路で結び、賑わいの創出と、大規模水害時の避難経路確保を目指し、令和4年度から連絡道路等の整備を進めており、令和9年度事業完了予定である。 ・上尾市かわまちづくりは、上尾市共同のもと、サイクリング・イベント等での利活用による賑わいの創出や水辺利用の促進を目指し、堤防整備と合わせた側帯・階段・坂路の整備を令和7年度より実施する予定である。 【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	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)
多摩川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	107	3,484	【内訳】 自然再生の効果による便益：2,909億円 水辺整備の効果による便益：576億円 【主な根拠】 (自然再生) ・生態系保持空間整備・魚道整備 支払意思額：531円/世帯/月 受益世帯数：2,116,387世帯 (水辺整備) ・多摩川環境整備・水辺の東校 支払意思額：260円/世帯/月 受益世帯数：586,266世帯 ・狹江市かわまちづくり 支払意思額：222円/世帯/月 受益世帯数：114,704世帯	185	【内訳】 事業費：155億円 維持管理費：31億円	18.8	(自然再生) ・礫河原・干潟再生の整備を実施することで、多様な動植物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生が期待される。 ・河川横断工作物における滞留魚対策を実施することで、魚類の移動環境の改善が期待される。 (水辺整備) ・管理用通路や観水護岸等の整備により、利用者の利便性が向上し、賑わいの創出・地域活性化が期待される。 ・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】 ・多摩川は、流域住民にとって、自然環境が残り、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間であり、自然環境の保全・再生や、誰もが安心して水辺や自然と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。 ・本事業を推進することにより、緑豊かな河川環境や親しみやすい河川空間が創出されることで、多摩川の持つ魅力向上につながり、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・生態系保持空間整備は、多摩川が本来有している自然環境の再生を目指し、干潟再生や礫河原再生の整備を進めており、令和12年度に事業完了予定である。 ・魚道整備は、魚類の上下流の連続性を確保し、魚類等の生息・生育・繁殖環境の保全することを目指すし、魚道整備を実施しており、令和10年度に事業完了予定である。 ・多摩川環境整備は、水辺に安全に近づきやすく、親しめる場とすることを旨とし、坂路、階段、観水護岸等の整備を行っており、令和18年度に事業完了予定である。 ・狹江市かわまちづくりは、賑わいのある良好な空間形成を目指し、階段・坂路等の整備を令和7年度から実施する予定である。 【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	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 優)

阿賀野川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	51	253	【内訳】 自然再生の効果による便益：191億円 水辺整備の効果による便益：62億円 【主な根拠】 (阿賀野川自然再生) 支払意思額：409円/月/世帯 受益世帯数：87,460世帯 (阿賀川中流域自然再生) 支払意思額：493円/月/世帯 受益世帯数：68,441世帯 (佐野目地区水辺整備) 支払意思額：332円/月/世帯 受益世帯数：49,591世帯	121	【内訳】 事業費：119億円 維持管理費：1.9億円	2.1	(阿賀野川自然再生) ・ワンド等の再生箇所においては幼・稚魚が増加、礫河原の再生箇所においては拡幅した一部水路に河原が形成された。 ・流れの多様性の再生箇所においては緩流域等が形成されて魚類種数が増加、連続性の確保箇所においてはサケ遡上率が向上した。 ・今後は、これらの知見を活かして整備することで、さらなる環境の改善が期待される。 (阿賀川中流域自然再生) ・樹林化の進行や河道の流れに偏り等の見られる箇所において、砂州の切り下げ及び樹林伐採を実施し、礫河原環境の保全、創出を目指す。 ・また、礫河原再生の掘削、伐採後の出水時の外力を活用し、流路の変化やワンド内掃流力の増加により、ワンドの形成や陸封型トミヨの生息環境改善等、水域環境の多様化を図る。 (佐野目地区水辺整備) ・「道の駅あいづ」は、福島県内で人気の高い道の駅となっている。また、地域のさまざまなイベントが開催されにぎわいをもたしている。 ・今後は、利用者や地元の人々を踏まえて各エリアを整備することで、利便性の向上とさらなる利用者の増加が期待される。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・自然再生事業のうち、阿賀野川では、ワンド等の整備により重要種であるウケクツグイやカガカ等魚類の確認種数が増加するなど多様な水辺環境の形成が進んでいる。 ・阿賀川中流域の自然再生事業は、砂州によっては樹林が発達、砂州とみお筋の比高差の拡大により礫河原の減少が懸念されること。また、陸封型トミヨの生息環境でもあるワンド等が、比高差拡大により自然の攪乱を受けにくく、泥の堆積等により生息場の減少が懸念されることから、礫河原環境の保全・再生、多様な水域環境を再生する取り組みとして必要な事業である。 ・水辺整備事業では、整備箇所を活用して地域のさまざまなイベントが開催されるなど、地域に賑わいをもたらしている。 【事業の進捗の見込み】 ・阿賀野川の自然再生では、これまでの整備により、多様な動植物の生息環境の向上が確認されている。また、学識者等で構成する「阿賀野川自然再生モニタリング検討会」を開催し、専門的、技術的な助言を得ながら維持管理計画も含めて事業を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待できる。 ・阿賀川中流域自然再生事業は、上流域自然再生事業の成果を踏まえ、中流域区間にも展開するものであり、同様な河川環境の向上が期待できる。なお、上流域自然再生事業は、礫河原面積増大に伴い、植物や魚類等の良好な生息環境が創出されるなどの事業効果が確認されている。また、学識者等で構成する「阿賀川自然再生モニタリング検討会」を開催して、専門的、技術的な助言を得ながら事業を進めていく予定である。 ・佐野目地区の水辺整備では、多様なニーズに対応した新たな施設を整備することで、利便性の向上と利用者の増加が期待できる。 ・今後の事業実施については、事業進捗に伴う大きな課題や障害はなく、地元からの強い要望もあり、着実な進捗が見込まれる。 【コスト削減等】 ・佐野目地区水辺整備事業における高水敷整正、阿賀川中流域自然再生事業における掘削・伐採等の整備、阿賀野川自然再生事業における砂河原・現場整備において、現場発生土の利用や他事業への流用、伐採木の無償配布など、各施工段階においてコスト削減を図っていく。 ・これまで、河道内樹木の繁茂による流下能力阻害を防止するため定期的な伐採を必要としたが、本事業によって洪水時に河道内で冠水・攪乱の範囲を広げることにより再樹林化の抑制効果が見られ、樹木伐採、処分費の削減が期待できる。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)
荒川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	20	33	【内訳】 自然再生の効果による便益：33億円 【主な根拠】 支払意思額：375円/月/世帯 受益世帯数：29,975世帯	23	【内訳】 事業費：22億円 維持管理費：0.84億円	1.5	・たんぼの再生・保全により、重要種のミクリやコウガイセンキョウ類などの水生植物や魚類、底生動物の確認種数が増加し、抽水植物の茎に巣を作る「トミヨ」の生息地点数、個体数ともに長年的に増加している。 ・整備によって、荒川らしい多様な生物の生息環境が創出され、特に開放型たんぼでその機能が維持されていることを確認。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒川では、洪水による攪乱の機会が少なくなったことなどから、「たんぼ」の減少により貴重なトミヨをはじめとする動植物の生息環境が悪化し、また中洲の樹林化の進行等によりかつて広がっていた礫河原も失われつつあるため、「たんぼ」の保全再生と、荒川らしい「礫河原」の再生を目指して自然再生事業を実施している。 ・当該地域では、治川小学校による水生生物調査や市民団体による子供たちを対象とした体験イベント、住民参加によるクリーン作戦等が継続的に実施されており、環境整備に対する地域の関わりや、整備箇所を活用した環境学習、環境保全に対する意識の高さなど、事業に対する地域の期待は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・学識者等で構成する「荒川たんぼの保全・創出検討会」を開催し、現状について共有しつつ専門的・技術的な助言を得ながら事業を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待できる。 【コスト削減等】 ・樹木伐採時の伐採木の無償配布等、施工段階においてコスト削減を図るとともに、これまでに得られたたんぼに関する知見のフィードバックや市民団体と連携したモニタリング等により一層の効率化を図る、更なるコスト削減を進めている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)
信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	61	890	【内訳】 自然再生の効果による便益：436億円 水辺整備の効果による便益：454億円 【主な根拠】 (千曲川中流域自然再生) 支払意思額：463円/月/世帯 受益世帯数：268,985世帯 (安曇野市犀川・前川水辺整備) 支払意思額：314円/月/世帯 受益世帯数：39,378世帯 (千曲川北信5市町水辺整備) 支払意思額：324円/月/世帯 受益世帯数：195,954世帯 (上田市依田川地区水辺整備) 支払意思額：284円/月/世帯 受益世帯数：74,091世帯 (やすらぎ堤水辺整備) 支払意思額：290円/月/世帯 受益世帯数：252,128世帯	96	【内訳】 事業費：90億円 維持管理費：6.2億円	9.2	(千曲川中流域自然再生) ・令和6年5月までに約36haの礫河原を再生した結果、指標種で礫河原に依存するカワヨモギが確認された。また、指標種で礫河原を営巣地として利用するコナドリ、イカルチドリの営巣範囲が拡大。 (安曇野市犀川・前川水辺整備) ・市民がより集いやすくなり、水辺空間を中心に人々がまちを巡り、地域全体で新たな出会いや活動が創出されることを目的として、犀川と前川に隣接する龍門湖公園・あやめ公園に水辺と触れ合う空間を拡張・構築する。 (千曲川北信5市町水辺整備) ・整備が完了しているエリアにおいて令和4年以降、全国で開催されている「SEA TO SUMMIT」や、沿川地域住民参加の川下りツアーが開催され、多くの来場者でにぎわいをみせた。整備完了後も様々なイベントを開催することで、活発な利用が期待される。 (上田市依田川地区水辺整備) ・整備が完了したエリアにおいて、令和4年10月に「事業完成前イベント」が開催され、多くの来場者でにぎわいをみせた。整備完了後も様々なイベントを開催することで、活発な利用が期待される。 (やすらぎ堤水辺整備) ・都市・地域再生等利用区域の指定により、民間事業者の参入が可能となった区間では、水辺空間を活用した地域のにぎわい空間を創出する取組「ミズバレーン」が展開され、整備によってその利用者・売上が増加している。また、やすらぎ堤では、整備箇所を中心に、これまでも様々なイベントの開催や利用がなされてきたが、整備によってより利便性が向上したことで、やすらぎ堤全体の利用者が大きく増加しており、今後も活発な利用が期待される。	・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】 ・自然再生事業は、千曲川中流域において礫河原に生息・生育する動植物が減少する一方で、ハリエンジュやアレチワリ等の外来種が侵入・拡大しており、千曲川本来の環境が大きく変化している。そのため、礫河原の再生や外来種の抑制を図り、これまで失われた千曲川本来の自然環境を取り戻しつつあり、礫河原特有の生物に適した生息・生育環境を保全再生する取り組みとして、地域より望まれる事業である。 ・水辺整備事業は、「かわまちづくり」計画などに基づき、地方自治体が行う整備と一体となって実施することで、良好な水辺空間を創出するとともに、観光交流人口の拡大等、地域活性化に資するものであり、地元自治体等からの期待が非常に大きい事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生事業では、これまでの整備により、再生した礫河原は概ね維持されており、在来の動植物の生息・繁殖が増加している。また、外来種の侵入・拡大や樹林の再繁茂も概ね抑制されていることが確認され、学識者からも事業効果を認識頂いており、今後の整備においても環境の向上が期待できる。 ・水辺整備事業における千曲川北信5市町水辺整備事業では、令和6年4月出水の影響で事業費及び事業期間の変更が必要となったが、地元自治体や地域住民との調整が済みであり、今後も着実な進捗が見込まれる。また、他の整備箇所においても、今後も地域の交流拠点としてより多くの人々に利用されることが期待される。 【コスト削減等】 ・河道掘削で発生する土砂の築堤材への活用や砂利採取業者と連携して掘削を行うほか、ハリエンジュの公費伐採等、施工段階においてコスト削減を図るとともに、モニタリング調査等においても既存のデータを活用するなど効率化し、更なるコスト削減を進めていく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)

黒部川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	18	27	【内訳】 自然再生の効果による便益：27億円 【主な根拠】 支払意思額：404円/月/世帯 受益世帯数：25,761世帯	17	【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：0.92億円	1.6	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・黒部川では、本川内に魚類が避難できる流れの緩やかな水域が少ないことに加え、比高差の拡大により中州の冠水頻度が減少して樹林化が進行し、黒部川らしい礫河原の減少や、川幅の縮小、流れの直線化により湖環境が減少傾向となるなど、アキグミやサクラマス等の動植物の生息・生育環境の劣化が生じている。そのため、河原環境の再生や魚の隠れ場の創出を図り、サクラマスをはじめとした黒部川特有の動植物の生息・生育・繁殖環境を保全再生する取り組みとして、今後も実施が必要な事業であるとともに、地域より望まれている事業である。 ・黒部川らしい河川空間を創出することで、地域の良好な景観形成と更なる河川利用における期待は大きい。 ・事業の実施による河川の観水性向上および生物の生息環境の保全・創出が期待できる。また、地域の関係団体や住民等による河川愛護活動も積極的に行われており、引き続き地域に貢献する川づくりへの期待は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・魚の隠れ場を整備した箇所では、モニタリング調査において、空陸や緩流域の形成により、採捕尾数や種数が増加し、サクラマスを含む魚類の利用が確認され、整備効果を発揮している。 ・「魚にやさしい川づくり検討委員会」や「黒部川自然再生検討会」を開催し、黒部川の現状や整備効果、モニタリング結果等を学識者や漁協等と共有しつつ、専門的・技術的な助言を得ながら環境整備を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待される。 【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生する土砂の築堤材や地事業等での活用、伐採した河道内樹木を有効利用していただける企業や住民を広く募集する「公営型樹木等採取」を試行する等コスト縮減を図っており、今後も施工段階やモニタリング調査等において効率化を図り、更なるコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)
狩野川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	22	157	【内訳】 自然再生の効果による便益：109億円 水辺整備の効果による便益：47億円 【主な根拠】 (柿田川自然再生) 支払い意思額：356円/世帯/月 受益世帯数：139,322世帯 (神島地区水辺整備) 支払い意思額：211円/世帯/月 受益世帯数：26,177世帯 (上土地区水辺整備) 支払い意思額：222円/世帯/月 受益世帯数：87,290世帯	37	【内訳】 事業費：36億円 維持管理費：1.2億円	4.2	・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】 (柿田川自然再生) ・オオカワデシヤ（特定外来生物）等の外来種の増加により、ミシマバイカモなどの在来植物の生育環境が減少してきている。 ・河道内に堆積した土砂により、在来水生植物の生育環境やアユの産卵場となる環境が減少してきている。 ・ナガエツルノゲイトウ（特定外来生物）を新たに確認、アオハダトンボの棲息が確認ができない。 (神島地区水辺整備) ・堤防には階段や板路が整備されておらず、水辺利用する範囲の河川数は数化が進行し、利用しにくい状況にあった。 (上土地区水辺整備) ・狩野川周辺には、市民の憩いの場となる中央公園や、あげつち商店街などがあるが、水辺への接続部分の利便性や安全性が低く、水辺とのつながりを感じにくい状況である。 【事業の進捗の見込み】 ・地域と連携した取り組みによって関係者と合意形成を図りながら進めているため、事業の実施にあたっての支障はない。 【コスト縮減等】 ・柿田川の外来種駆除において、ボランティア活動とともに実施。 ・神島地区水辺整備において、Park-PF!制度を活用し、民間企業が指定管理者として整備と管理を実施。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)

矢作川総合水系環境整備 事業 中部地方整備局	その他	32	97	【内訳】 自然再生の効果による便益：33億円 水辺整備の効果による便益：64億円 【主な機関】 （河口市自然再生） 支払い意志額：265円/世帯/月 受益世帯数：75,227世帯 （白浜水辺整備） 支払い意志額：261円/世帯/月 受益世帯数：123,482世帯	38	【内訳】 事業費：37億円 維持管理費：1.0億円	2.6	（河口市自然再生） ・多様な生物の生息・生育場が広がることにより、シジミやカニ類等の底生生物、オオヨシキリ等のヨシ原・干潟を利用する生物の生息が確認されており、多様な生態系が再生されてきている。 （白浜水辺整備） ・河川空間整備とまちづくりと連携による良好な空間形成が図られ、まちの活性化が期待される。 ・敷策略・サイクリングロードや高水敷、ゆるやかな水辺が整備により、安心した観水利用・環境学習イベントの場・敷策や休息の場として利用、まちとの連続性や回遊性が高めるとともに様々なフレキシブルな活用が期待される。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 （河口市自然再生） ・昭和40年代には、広い干潟・ヨシ原が形成され、シジミやカニ類等の底生動物、シギ・チドリ類等が生息する豊かな生態系が形成されていた。 ・砂利採取や河道整備が昭和40～50年代を中心に行われた結果、干潟・ヨシ原が減少し、生物の生息環境が少なくなり生物の多様性が喪失している。 （白浜水辺整備） ・矢作川白浜地区は、名鉄豊田市駅を中心とする都心部と集客力の高い豊田スタジアムの間に位置しており、観光振興及び地域活性化に向けて高いポテンシャルを有している。 ・矢作川は、市民の憩いや賑わいの場となっており、地元団体による竹林伐採等の市民活動が行われている。 ・2019ラグビーワールドカップに向け、市民の利活用に対する機運が高まり、隣接する都心や豊田スタジアムと一体となった回遊性を高めるために必要な「交流空間」、豊かな自然環境を活かした「水辺空間」、多様な世代が多様な楽しみ方を実現する「憩いの空間」の創出を目指し、平成29年度に「矢作川かわまちづくり計画」を豊田市が策定している。 ・しかしながら、緑化や観水空間は局所的な整備に留まり、連続的な緑や観水空間が整備されておらず、緑の基本計画に掲げる『緑の環境都市軸の形成(面的な緑の創出)』に向けた更なる取組みが必要。 ・また、日常的な利用増進や賑わい創出に向けて水辺一帯の連続性や回遊性、都心を含めた周遊性の確保が必要。 ・特に、豊田市が主催する世界ラリー選手権等を契機に、矢作川の河川敷を利用し、まちと水辺が一体となったにぎわいある空間づくりとその活用が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生は、「矢作川自然再生検討会」で学識者、有識者からの意見を踏まえて進めるとともに、地域住民との協働によるヨシ植えを実施しており、地域と連携して進めている。 ・白浜水辺整備は、「矢作川河川環境活性化プラン」に基づき、まちと水辺が一体となった魅力ある空間づくりの検討を進めている。また、矢作川利用調整協議会等を実施し、地域の意見を取り入れながら、利活用の提案・検討を進めている。 ・流域治水におけるグリーンインフラの活用推進や、愛知県が推進する「矢作川カーボンニュートラルプロジェクト」を通じて、自然環境や水辺空間の有する多面的な機能の活用を更に推進していく。 【コスト縮減等】 ・自然再生は、干潟再生の養浜材料として河道掘削やヨシ原再生による掘削土を利用することや、ヨシ原再生において地域協働によるヨシ植えを実施している。 ・水辺整備は、地元団体と連携した地域協働による樹木伐採・維持管理を実施している。 ・これにより、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
------------------------------	-----	----	----	---	----	--	-----	--	---	----	---------------------------------

淀川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	367	2,726	【内訳】 水辺整備の効果による便益：1,048億円 自然再生の効果による便益：1,678億円 【主な根拠】 【水辺整備】 (淀川河川敷十三エリアかわまちづくり) 支払意思額：249円/月/世帯 受益世帯数：376,672世帯 (淀川河川敷枚方エリアかわまちづくり) 支払意思額：274円/月/世帯 受益世帯数：557,508世帯 (八幡市かわまちづくり) 支払意思額：365円/月/世帯 受益世帯数：81,237世帯 (伏見地区かわまちづくり) 支払意思額：277円/月/世帯 受益世帯数：118,408世帯 (宇治市天ヶ瀬ダムかわまちづくり) 支払意思額：301円/月/世帯 受益世帯数：80,845世帯 (和東町木津川かわまちづくり) 支払意思額：234円/月/世帯 受益世帯数：290,994世帯 (名張かわまちづくり) 支払意思額：230円/月/世帯 受益世帯数：25,049世帯 (野洲市MIZBEステーションかわまちづくり) 支払意思額：421円/月/世帯 受益世帯数：302,622世帯 【自然再生】 (魚がのほりやすい川づくり) 支払意思額：213円/月/世帯 受益世帯数：1,169,239世帯 (淀川ワンド再生) ・淀川ワンド再生 支払意思額：261円/月/世帯 受益世帯数：518,046世帯 ・汽水域干潟整備 支払意思額：392円/月/世帯 受益世帯数：235,423世帯 ・木津川たまり再生 支払意思額：267円/月/世帯 受益世帯数：105,161世帯 (鵜飼ヨシ原保全) 支払意思額：187円/月/世帯 受益世帯数：215,134世帯 (野洲川自然再生) 支払意思額：425円/月/世帯 受益世帯数：203,423世帯	465	【内訳】 事業費：464億円 維持管理費：1.7億円	5.9	【水辺整備】 (淀川河川敷十三エリアかわまちづくり) ・堤防裏の法面の基盤整備を実施することで、民間事業者による賑わい拠点施設の整備を促す。 (淀川河川敷枚方エリアかわまちづくり) ・多自然池を再整備することで、カヌーやSUP等の水辺のアクティビティ、ジャングルクルーズや水辺環境教育、体験学習の機会を創出する。 (八幡市かわまちづくり) ・親水護岸を整備することで直接川にアクセスできることを活かし、子どもを中心とした自然学習への学びの機会を創出する。 (伏見地区かわまちづくり) ・高水敷等を整備することで、水辺空間である三橋開門、乗船場付近に賑わいエリアを形成し、まちへの回遊性向上、まちの活性化が期待できる。 (宇治市天ヶ瀬ダムかわまちづくり) ・親水護岸を整備することで、Eポート等の水上アクティビティの機会を創出する。 (和東町木津川かわまちづくり) ・親水護岸の整備により、カヌー、SUP等の水辺のアクティビティの機会を創出する。 (名張かわまちづくり) ・地域振興拠点から高水敷へのアクセシビリティの向上に伴い、各種イベントのほか日常的な住民利用が拡大し、まちの活性化につながることが見込まれる。 (野洲市MIZBEステーションかわまちづくり) ・親水護岸や広場を整備することで、地域の交流の場、水辺と触れる場、憩いの場が生まれ、地域資源を活用した観光振興の場としても活用が可能となる。 【自然再生】 (魚がのほりやすい川づくり) ・令和2年度に実施した3号弁堤の改良後にアユの遡上個体数の増加が確認されている。 (淀川ワンド再生) ・環境改善を実施した城北ワンドでは、平成25年にイタセンバラ500個体の放流を行い、平成26年以降、イタセンバラ稚魚の個体が確認されており、自然繁殖がでる環境が創出されている。令和4年度には第10世代の生息を確認している。 ・ワンドの新設や干出した既存ワンドの環境改善を実施した箇所では、タナゴ類等の在来魚類が確認されており、多様な生物の生息環境が創出されている。 (鵜飼ヨシ原保全) ・ヨシ原の保全再生を図ることで淀川の原風景としての広大なヨシ原が復元されている。切り下げ実施前のヨシ群落面積は36.2%であったが、切り下げ実施後、69.1%まで増加している。 (野洲川自然再生) ・河道平準化解消、瀬・淵のある多様な流れの再生をめざし水制工や河道掘削等を実施したことでもアユ等の産卵・生息場、カワラハハコ等の在来植物の生育場所であるレイ河原の復元がみられる。	・水辺整備の追加による事業計画の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・かつての淀川には、多くのワンドが存在し多様な生息・生育・繁殖環境が確保されており、広大なヨシ原などにより淀川の風景を作っていたが、ヨシなどの生育環境は減退している。さらに、流域における急激な開発などにより河川水質が悪化するなどにより河川水質が悪化するなど、河川環境は大きく変化してきた。 ・これらの変化とともに、在来種の減少、陸地性植物の増加等、生態系に変化が生じている。 ・そのため、昔ながらの自然を取り戻すよう自然再生事業と人々が自然溢れた川に親しまれるよう水辺再生事業の推進が望まれている。 【事業の進捗の見込み】 全体事業費の367億に対し約48%の進捗 【水辺整備】 (淀川河川敷十三エリアかわまちづくり) 令和5年度より着手し、令和11年度に完了予定である。 (淀川河川敷枚方エリアかわまちづくり) 令和5年度より着手し、令和12年度に完了予定である。 (八幡市かわまちづくり) 令和5年度より着手し、令和14年度に完了予定である。 (伏見地区かわまちづくり) 令和5年度より着手し、令和11年度に完了予定である。 (宇治市天ヶ瀬ダムかわまちづくり) 令和5年度より着手し、令和13年度に完了予定である。 (和東町木津川かわまちづくり) 令和2年度より着手したが、用地買収に時間を要すことから、事業期間を4年延長し、令和11年度に完了予定に変更。 (名張かわまちづくり) 令和2年度より着手したが、公園訂正に時間を要すことから、事業期間を3年延長し、令和14年度に完了予定に変更。 (野洲市MIZBEステーションかわまちづくり) 工事期間3年、モニタリング5年、令和14年度に完了予定である。 【自然再生】 (魚がのほりやすい川づくり) 魚道の設置・改善全体43箇所内、5箇所が整備済み、令和24年度に完了予定である。 (淀川ワンド再生) ワンドの再生全体92箇所内、58箇所が整備済み、干潟の整備全体10kmが未整備、たまりの再生は全体37kmの内、1kmが整備済みで、令和25年度に完了予定である。 (鵜飼ヨシ原保全) 高水敷切下げは全体14haの内、9.5haが整備済みで、令和25年度に完了予定である。 (野洲川自然再生) 落差工魚道の改良1箇所が整備済み、河口部ヨシ帯の再生2.2haが整備済み、瀬・淵再生全体4.2kmの内、上流区間2.6kmが整備中、瀬・淵再生の下流区間1.6kmが未整備、令和21年度の完了予定である。 【コスト削減等】 ・環境整備におけるコスト削減については、これまで、建設発生土の有効利用や、工法見直しの工夫等、あらゆる場面でコスト削減に努めてきた。 ・今後も環境整備事業の実施にあたっては、新技術・新工法の採用や施工方法の工夫、他事業との計画調整等によりコスト削減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小島 俊)
-------------------------	-----	-----	-------	---	-----	---	-----	--	--	----	---------------------------------

紀の川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	104	1,062	【内訳】 水辺整備に係る事業：16億円 水環境整備に係る事業：1047億円 【主な根拠】 〔水環境整備〕 〔内川浄化〕 支払意思額：1,480円/月/世帯 受益世帯数：144,463世帯 〔水辺整備〕 〔二見地区かわまちづくり〕 支払意思額：441円/月/世帯 受益世帯数：20,142世帯	379	【内訳】 建設費：336億円 維持管理費：43億円	2.8	〔水環境整備〕 〔内川浄化〕 ・水質の改善（水質環境基準値 80075%値 5mg/L以下の達成） 〔水辺整備〕 〔二見地区かわまちづくり〕 ・アクセシビリティの向上 ・各種イベントや日常的な住民利用によるまちの活性化	・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】 〔水環境整備〕 ・内川浄化について、水質改善を目的に平成6年に国交省・和歌山県・和歌山市等による協議会を設置し、清流ルネッサンス21（H7.10）により、国土交通省、和歌山県、和歌山市が一体となり取組、下水道整備、ヘドローの浚渫、河川導水（有本川）により一定程度改善。 ・しかしながら、大門川は未だ水質改善に至っていない。 〔水辺整備〕 ・二見地区かわまちづくりについて、『五條市都市計画マスタープラン』では、水辺の活用を、豊かな自然・歴史風土を守り、新たな価値を生み出す都市づくりの基本とし、紀の川（吉野川）の水辺空間を活かしたまちなか観光や体験型観光・レクリエーションの振興を図るとしている。 ・五條市では、紀の川（吉野川）周辺で水辺の環境を活かしたイベントが行われている。 ・二見地区の地元住民からは川沿いの道路の整備が要望されている。 【事業の進捗の見込み】 全体事業費約104億円に対し、約73%の進捗 〔水環境整備〕 〔内川浄化〕 令和8年度の完了見込みである。 〔水辺整備〕 〔二見地区かわまちづくり〕 令和7年度に着手予定、令和16年度の完了見込みである。 【コスト削減等】 二見地区かわまちづくりでは、管理用通路、坂路及び側帯の整備等において、流用土の活用を検討し、コスト削減が可能を検討しており、今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
千代川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	9.5	21	【内訳】 水環境整備の効果による便益：21億円 【主な根拠】 ＜水環境整備＞ ・袋川箇所水環境整備：CVMにて算出 支払意思額 305円/世帯/月 受益世帯数 36,548世帯	9.7	【内訳】 建設費：9.0億円 維持管理費：0.67億円	2.1	〔水環境〕 〔袋川箇所水環境整備〕 袋川下流域の水質改善を実施し、水質や景観が改善することで、散策や散歩など、親水性の向上が見込まれる。また、産卵の異常増殖の減少、魚介類の生態環境の向上が見込まれる。	・水環境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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・千代川沿川の鳥取市人口・世帯数について、大きな変化はみられない。 ・袋川箇所水環境整備については、可動堰分水樋門を整備し、袋川への浄化用水導入の管理をより容易にした。また、令和5年度より底泥除去を開始した。 【事業の進捗の見込み】 ・水環境については、鳥取県及び鳥取市と連携を図りながら実施することとしており、地域住民の要望もあることから、事業進捗を図る上で支障はない。 【コスト削減等】 ・水環境については、植生浄化施設の除草作業や清掃などについて、鳥取県等関係機関、地域住民等と協力体制を確立することで、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
日野川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	4.6	9.7	【内訳】 水辺整備の効果による便益：9.7億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・福市箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額 250円/世帯/月 受益世帯数 16,396世帯	4.0	【内訳】 事業費：3.9億円 維持管理費：0.06億円	2.4 ※1	〔水辺整備〕 〔福市箇所水辺整備〕 事業として、河川管理用通路、親水護岸、階段護岸、フンド、広場等を整備することで、水辺に近づきやすくなり、子どもの河川環境学習の場や河川利用の場として安全な水辺の利用を図る。	・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】 ・事業箇所周辺の米子市、南都町、伯耆町の人口・世帯数に大きな変化はみられない。 ・令和5年度に整備が完了し、モニタリング調査を実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・《福市箇所水辺整備》 令和6年度から令和9年度までモニタリング調査を実施し、令和9年度に完了箇所評価を実施予定である。 【コスト削減等】 ・高水数広場の基盤材料に近隣の工事で発生した残土を流用することでコストの削減を図った。 ・芝生広場の芝張り地域住民等と共働して行うことでコストの削減を図った。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
旭川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	9.5	307	【内訳】 水辺整備の効果による便益：307億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・古京（下流）箇所水辺整備、岡山城箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額（住民）303円/世帯/月 受益世帯数259,854世帯 支払意思額（観光客・日帰り）225円/日/人 観光入込客数 317,000人/年（日帰り・補正後） 支払意思額（観光客・宿泊）237円/日/人 観光入込客数589,000人/年（宿泊・補正後） ・牧石箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額 300円/世帯/月 受益世帯数 27,838世帯	16	【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：4.2億円	19.0	〔水辺整備〕 〔古京（下流）箇所水辺整備〕 ・桜並木の存続や周辺の景観に配慮した護岸や坂路の整備のほか、岡山市と連携した遊歩道等の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなるとともに歩きやすくなった。 ・桜の植え替え・保全が可能となり、「旭川さくらみち」の景観を将来に渡って保全することができる。 ・「岡山さくらカーニバル」等の集客性のあるイベントが継続的に実施でき、岡山市街地の活性化に寄与することになる。 〔岡山城箇所水辺整備〕 ・親水護岸が整備されたことにより、安全に水辺に近づくことができるようになり、カヌーや観光遊覧船等の水面利用が促進されている。 ・河川管理用通路が整備されたことにより、河川管理機能が向上し、安全に水辺を通行できるようになった。また、周辺地域の水辺の回遊性が向上し、地域住民や観光客の利便性が向上した。 〔牧石箇所水辺整備〕 ・護岸の整備や高水数整正を行うことにより、河川管理機能の向上、散策等の日常利用の他、安全に水辺の利用ができるようになる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川流域の人口は岡山市では増加傾向、その他の市町では緩やかな減少傾向がみられ、全体として大きな変化はない。 ・国による整備として、古京（下流）箇所（堤防、護岸、階段、坂路）が完成している。岡山城箇所（河川管理用通路、親水護岸）が完成している。牧石箇所は未着手である。 ・また、岡山市による整備として、古京（下流）箇所の（遊歩道）の整備が完成している。 【事業の進捗の見込み】 ・岡山城箇所では、令和4年度（2022年度）に河川管理用通路、親水護岸が完成しており、今後は引き続き、モニタリング調査による整備効果の確認を実施する。 ・牧石箇所では、岡山市等の関係機関、地元住民等の意見を取り入れ、協力体制を確立し、事業を実施していく予定である。 【コスト削減等】 ・水辺整備にあたり、除草作業や清掃について地元と協力体制を確立することや、伐採木の無料配布を実施すること等によりコストの削減を図る。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要がないと考えている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
高梁川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	15	163	【内訳】 自然再生の効果による便益：163億円 【主な根拠】 ＜自然再生＞ ・高梁川下流箇所：CVMにて算出 支払意思額 322円/世帯/月 受益世帯数75,709世帯 ・高梁川（小田川箇所）：CVMにて算出 支払意思額 586円/世帯/月 受益世帯数 119,171世帯	15	【内訳】 建設費：14億円 維持管理費：1.0億円	10.5	〔自然再生〕 〔高梁川下流箇所〕 ・魚道改良によりアユの帰集率減少、選上数や選上率の向上が確認されている。 〔高梁川（小田川箇所）〕 ・河内内の氾濫原環境を再生することで、氾濫原環境に依存する魚類等の生態環境を改善する。 ・現状の堤外水路を保全することで、在来タナゴ類・二枚貝の生態環境を確保する。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・高梁川流域の人口は倉敷市では横ばい、その他の市町では緩やかな減少傾向がみられ、全体として大きな変化はない。 ・高梁川（小田川箇所） ・高梁川水系自然再生計画に基づき、2025年度（令和7年度）より事業着手予定。 【事業の進捗の見込み】 ・高梁川下流箇所の魚道整備は令和2年度までに完了し、モニタリングについても令和6年度に完了した。 ・学識者、行政機関、地元関係者等の意見を取り入れ、連携を図りつつ事業を推進していく予定であり、事業進捗を図る上で支障は無い。 【コスト削減等】 ・地域住民等、各種関連団体と連携を図ることにより、コスト削減に努める予定。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）

芦田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	13	102	【内訳】 水辺整備の効果による便益：54億円 自然再生の効果による便益：48億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・千代田箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額 213円/世帯/月 受益世帯数 98,029世帯 ＜自然再生＞ ・芦田川自然再生（芦田川河口堰・芦田川中上流部）：CVMにて算出 支払意思額 263円/世帯/月 受益世帯数 113,092世帯	29	【内訳】 建設費：28億円 維持管理費：1.1億円	3.5	（水辺整備） 《千代田箇所水辺整備》 ・高水敷を整正したことにより、様々なスポーツやイベント等を楽しめるようになった。 ・階段護岸やスロープの整備により、水辺へのアクセスがしやすくなった。 ・河川管理用通路や自転車歩行者用通路の整備により快適に散策やジョギングができ、近隣施設との回遊性が向上した。 ・福山市により別途整備された総合体育館や公園とあわせて一体利用により、利活用の幅が広がり、地域の活性化に寄与している。 （自然再生） 《芦田川自然再生（芦田川河口堰・芦田川中上流部）》 ・芦田川河口堰では、平成12年度（2000年度）に魚道設置が完了し、シラスワナギ、アユなどの魚類やモクズガニなどの甲殻類が移動（遡上）している。 ・今後、中上流部の遡上環境を改善することで、芦田川に生息するさまざまな魚類等の移動（遡上）範囲が広がり、生態系が保全される。 ・生き物と触れ合える環境学習を実施している。	・自然再生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。 【投資効果等の事業の必要性】 《芦田川河口堰・芦田川中上流部》 ・事業箇所周辺の福山市、府中市などの人口・世帯数に大きな変化はみられない。 ・芦田川河口堰自然再生事業が完了しており、現在は芦田川中上流部自然再生事業を計画している。 【事業の進捗の見込み】 （水辺整備） 《千代田箇所水辺整備》 ・令和元年度に整備は完了しており、モニタリングについても令和6年度に完了した。 （自然再生） 《芦田川河口堰・芦田川中上流部》 ・回遊魚をはじめとする、さまざまな魚類等の遡上環境改善に対する地元住民からの意見もあり、今後事業を進捗する上で支障はない。 【コスト縮減等】 ・魚道改良の材料を他工事に流用することなどによりコスト縮減に努める。 ・整備後の管理などは、関係機関・地域住民等と協力体制を確立することによりコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
江の川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	22	81	【内訳】 水辺整備の効果による便益：81億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・十日市箇所水辺整備、三川合流箇所水辺整備、畠数箇所水辺の乗校整備、三川合流部周辺箇所水辺整備：CVMにて算出 全体事業：支払意思額＝450円/世帯/月 受益世帯数 20,405世帯 ・巴峠三次かわまちづくり：CVMにて算出 支払意思額（住民）414円/世帯/月 受益世帯数 15,211世帯 支払意思額（観光客・日帰り）475円/日/人 観光光込客数 357,581人（日帰り・補正後）	43.0	【内訳】 事業費：43億円 維持管理費：0.37億円	1.9	（水辺整備） 《十日市箇所水辺整備》 ・十日市箇所では、低水護岸の整備により、利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上し、船舶遊覧に利用されている。 《三川合流箇所水辺整備》 ・三川合流箇所では、河岸整備、高水敷整正等によりグランドゴルフ場など新たな水辺空間が創出され、活発に利用されている。 《畠数箇所水辺の乗校整備》 ・畠数箇所では、低水護岸、高水敷整正等により、水辺の安全性、親水性が向上し、子どもたちの自然体験活動や地域の活動等に利用されている。 《三川合流部周辺箇所水辺整備》 ・三川合流部周辺箇所では、階段護岸の整備により水辺に近づくやすくなり、花火の観覧等にも利用されているほか、河川管理用通路等の整備により、利用者の安全性、回遊性が向上し、散歩やジョギング等に活用されている。 ・整備箇所への来訪頻度は、整備前に比べ増加しており、賑わいの創出に寄与している。 《巴峠三次かわまちづくり》 ・三川合流部周辺を、本市における「観光おもてなし拠点」と位置づけ、三つの川が合流する河川景観・自然を活かした、キッチンカーやカフェなどの出店、キャンプ・BBQ等のアウトドア体験、「三次の輪創」で使用する遊覧船の活用や船舶の販売、十日市親水公園や尾関山周辺等における水上アクティビティ体験により、来訪者の滞在時間の延伸を図り三川合流部周辺のにぎわいを創出する。	・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】 ・事業箇所周辺は、交通網の強化や観光施設の整備が進んでおり、地域の関係者が参加する「三川合流部かわまちづくり」では、取組の方針・将来像や具体の施策について意見交換が行われている。 ・事業箇所周辺は「散策」や「スポーツ」の利用者が多く見られ、関連事業においては、観光・交流人口の拡大や観光消費額の増加を図ることになっている。 【事業の進捗の見込み】 ・十日市箇所水辺整備、三川合流箇所水辺整備、畠数箇所水辺の乗校整備、三川合流部周辺箇所水辺整備は平成9年度に事業着手し令和6年度にモニタリングも完了した。 ・巴峠三次かわまちづくりは「かわまちづくり」支援制度を活用し、三次市と連携して地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めており、今後事業進捗する上で支障はない。 【コスト縮減等】 ・整備にあたっては、技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を検討する等によりコスト縮減を図る。 ・登録されたかわまちづくり計画に基づき実施するものであり、代替案立案の必要はない。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
小瀬川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	15	46	【内訳】 水辺整備の効果による便益：46億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・大竹・和木箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額 247円/世帯/月 受益世帯数 25,240世帯 ・小瀬箇所水辺整備：CVMにて算出 支払意思額 283円/世帯/月 受益世帯数 26,967世帯	31	【内訳】 建設費：31億円 維持管理費：0.20億円	1.5	（水辺整備） 《大竹・和木箇所水辺整備》 ・供用された通路は、地域住民の散策やスロージョギング教室、大竹・和木まつり花火大会等のイベントで数多く利用されている。 《小瀬箇所水辺整備》 ・高水敷を整正することで、快適で安全な水辺利用ができるようになる。 ・階段や通路を整備することで、水辺に近づくようになる。	・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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・小瀬川沿川の岩国市について、人口、世帯数に大きな変化はみられない。 【事業の進捗の見込み】 大竹・和木箇所は平成13年度より着手し、平成30年度に整備完了しており、モニタリングについても令和6年度に完了した。 ・小瀬箇所は、水辺整備に対する地域の要望が強く、事業実施に向けて地域の意見を取り入れながら調整を行っているところであり、事業進捗を図る上で支障はない。 【コスト縮減等】 ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコストの縮減を図る。また、清掃などの日常管理について地元と協力体制を確立することで、コストの縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
佐波川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	6.8	45	【内訳】 水辺整備の効果による便益：43億円 自然再生の効果による便益：2.4億円 【主な根拠】 ＜水辺整備＞ ・新橋箇所水辺整備：C・VMにて算出 支払意思額 218円/世帯/月 受益世帯数 52,852世帯 ・堀箇所水辺整備：C・VMにて算出 支払意思額 289円/世帯/月 受益世帯数 52,852世帯 ＜自然再生＞ ・佐波川自然再生（魚類等の遡上環境の改善）：C・VMにて算出 支払意思額 210円/世帯/月 受益世帯数 6,525世帯	12	【内訳】 事業費：10億円 維持管理費：1.6億円	3.9	（水辺整備） 《新橋箇所水辺整備》 ・地域住民や子どもたちが安全に水辺に親しめる場や河川環境の保全等を学習できる場を創出する。 ・河川管理用通路の整備により散策やジョギング等で利用できるようになり、高水敷の整備によりイベントやスポーツ等の利用ができる。また、親水護岸や水辺の整備により、子どもたちが安全に環境学習や川遊び等をしやすくなる。 《堀箇所水辺整備》 ・地域住民や子どもたちが安全に水際近づく、河川環境の保全等を学習する場を創出する。 ・整備により安全に水辺に近づけるようになり、地域住民や子どもたちが環境学習や川遊び、イベント等で安全に利用できるようになる （自然再生） 《佐波川自然再生（魚類等の遡上環境の改善）》 ・河道との段差が大きい堰などに回遊魚が移動しやすい整備を行う。 ・整備によりアユやハゼ科の魚類等の移動が可能となり生態系の保全が図られる。	・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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・堀箇所周辺の人口に大きな変化がみられる。 ・新橋箇所水辺整備については令和4年3月に施設整備が完了している。現在、利用状況等についてモニタリング調査中であり、引き続きモニタリング調査を実施し令和7年度に完了箇所評価を実施予定である。 ・堀箇所水辺整備は令和7年度より事業着手を予定している。佐波川自然再生については、現在計画中である。 【事業の進捗の見込み】 （水辺整備） ・新橋箇所水辺整備は令和4年3月に施設整備が完了している。整備後は利用状況等についてモニタリング調査を実施しているが、コロナ禍をふまえ引き続き利用実態を把握し更なる利活用を進捗することとしており事業進捗する上で支障はない。 ・堀箇所水辺整備は、地域の河川利用に資する水辺整備の要望は強く、「とくち佐波川かわまちづくり協議会」によって関係機関や住民等の意見を取り入れながら協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、事業進捗を図る上で支障はない。 （自然再生） ・地域住民等から魚類が回遊する環境整備の意見もあり、堰管理者及び漁業関係者と事業実施にあたっての協議、調整を図りながら事業を進めていく予定であり、事業進捗を図る上で支障はない。 【コスト縮減等】 （水辺整備） ・河道の掘削土を盛土へ流用する等工事費の縮減を行う。また、維持管理について地域住民との協力体制を構築し、コスト縮減に努める。 （自然再生） ・河道掘削により発生する土石により、安価で効果的な魚道改善手法の活用や既設魚道の構造を極力利用する等により工事費の縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）

肱川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	再々評価	11	25	【内訳】 水辺整備の効果による便益：25億円 【主な根拠】 （水辺整備事業） ・畑の前地区かわまちづくり事業 支払意思額：425円/世帯/月 受益世帯数：18,392世帯 ・肱川かわまちづくり事業 支払意思額：587円/世帯/月 受益世帯数：19,571世帯	18	【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：2.4億円	1.4	【水辺整備事業】 （畑の前地区かわまちづくり事業） ・令和元年度までの施設整備により、利用者数の増加等の事業目的に見合った一定の効果が発現されている。 ・親水的な河川利用の活発化、来訪者の活動の多様化と滞在時間の増大、オープンスペースの増大による来訪者の増加、多彩なイベント開催の拡大等の効果が発現している。 ・大洲県立高等学校の生徒や「肱川を美しくするお花はん」によるボランティアによって、継続的に菜の花、ひまわり、コスモスの四季の花々が植栽、維持管理され、大洲市民のみならず、域外からも多くの利用者に親しまれている。 （肱川かわまちづくり事業） ・親水的な河川利用の活発化、来訪者の活動の多様化と滞在時間の増大、多彩なイベント開催等の効果が発現している。 ・肱川かわまちづくり協議会、ワークショップ、社会実験等、地域ぐるみでかわまちづくりが進められている。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・大洲市は多くの観光資源、伝統文化を有し、また、肱川を活用した水上アクティビティが盛んである。 ・大洲市では地域DMO（観光地づくり法人）が発足し、町家、古民家等の歴史的資源等を活用した観光への取り組みは世界的にも注目を集めている。 ・平成30年7月豪雨による甚大な浸水被害を受け、築堤等が早急に進められている。 ・市民の安全と暮らしを守ると共に、堤防により「かわ」と「まち」が遠ざかることがないよう、まちづくりを進める必要がある。 ・大洲市では復興計画を策定、観光資源の復旧・再整備や各種イベントの復活、新たな視点での観光資源の開発に取り組みしており、肱川を中心とした地域イベント開催など、地域活性化の取り組みが始まっている。 【事業の進捗の見込み】 （畑の前地区かわまちづくり事業） ・令和元年度整備完了、令和6年度モニタリング終了（予定） （肱川かわまちづくり事業） ・令和6年度整備完了、令和7年度～令和11年度モニタリング（予定） ・大洲市における豪雨災害からの復興、観光まちづくりへの取り組みの中で「肱川かわまちづくり」は多大な関心が寄せられている。「肱川かわまちづくり計画」を引き続き進めていくものとし、第1期事業のモニタリングを踏まえ、第2期、第3期の整備方針を検討していく。 【コスト縮減等】 ・市民団体と協働連携し、植栽や除草等の維持管理費の削減を図る。 ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うことによりコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
重信川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	63	420	【内訳】 自然再生の効果による便益：214億円 水辺整備の効果による便益：206億円 【主な根拠】 支払意思額（自然再生）：418円/世帯/月 受益世帯数（自然再生）：282,789世帯 支払意思額（水辺整備）：358円/世帯/月 受益世帯数（水辺整備）：282,789世帯	107	【内訳】 事業費：102億円 維持管理費：4.5億円	3.9	（自然再生事業） ・湿地理境と周辺農地との連続性を再生し、かつて生息していた多様な生物が生息・生育できる環境の再生 （水辺整備事業） ・重信川を安全・快適に周遊できる歩道の整備を行うことにより、散策やウォーキング、サイクリスト等の利用者が安全・快適に利用できる水辺空間が確保できる。 ・これらの整備により、地域住民や県外客、インバウンド等の利用者の増加が期待できる。	・自然再生及び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 【投資効果等の事業の必要性】 ・「愛媛マルゴト自転車道」と連携した進歩道、サイクリングロードの整備による、にぎわいのある水辺空間の確保が期待されている。 ・近接する松山中央公園、松山自動車道などにより、重信川周辺に多くの人が訪れているため、重信川の自然環境保全・再生及び進歩道、サイクリングロードの整備が求められている。 ・サイクリングパラダイス愛媛の実現に向け、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、平成30年9月重信川サイクリングロード周辺地域が指定。 ・各自治体が発起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。 ・「重信川クリーン大戦」、「We Love 石手川」など地域が連し、維持管理する活動が行われている。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生事業は、松原泉、広瀬園、河口川のヨシ原、開発地の再生が完成し、モニタリングを実施中。 ・重信川かわまちづくりは、令和7年度完成予定。 ・愛媛県的情勢等により、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、「かわまちづくり計画」を継続して進めていくこととし、自然再生事業は、モニタリングを継続し、これまでの実施内容を踏まえ、今後の整備方針を検討していく。 【コスト縮減等】 （重信川自然再生事業） ・地域住民、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、更なるコスト削減を図る。 （重信川かわまちづくり） ・高水数の造成に他工事の発生土を使用することで、コスト削減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
渡川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	71	202	【内訳】 自然再生の効果による便益：166億円 水辺整備の効果による便益：36億円 【主な根拠】 （自然再生事業） ・四万十川自然再生事業 支払意思額：529円/世帯/月 受益世帯数：82,386世帯 （水辺整備事業） ・四万十川かわまちづくり事業 支払意思額：444円/世帯/月 受益世帯数：24,307世帯 ・中筋川流域かわまちづくり事業 支払意思額：376円/世帯/月 受益世帯数：82,336世帯	100	【内訳】 事業費：99億円 維持管理費：1.1億円	2.0	【自然再生事業】 ・ツル・アユ・コアマモ・スジアオノリの生態環境再生のみならず、再生された環境において生息・生育する生物種数および個体数が増加し、かつての生態系が再生される。 ・生態系保全のための地域住民の活動が活性化する。 ・適切に維持された良好な環境が人々の憩いの場となる。 ・ツル等の種を活用した新規事業等が生まれ、経済的・教育文化的活動が活性化する。 【水辺整備事業】 （四万十川かわまちづくり） ・遊歩道（管理用通路）やキャンプ場、自然と安全に触れ合う場等、利用者のニーズに合った整備により魅力が高まる。 ・キャンプ場への宿泊による滞在型利用が見込まれる。ヤナギ林や礫河原、入江へのアクセスが向上し「遊ぶ」利用が増加する。 ・マルシェ等のイベント会場として経済活動が促進される。地域連携によってまちづくりの機運が高まる。 （中筋川流域かわまちづくり） ・中筋川ダム周辺では、「地域に開かれたダム」の一環として過去に整備された設備の再整備を行うことで、主に周辺市村のファミリー層に向けたアウトドアレジャー環境が確保される。 ・横瀬川ダム周辺では、これまで整備されていなかった湖面利用施設等を設置することにより、新たなアクティビティを生み出す。 これらにより、地域住民の健康増進とレジャー市場への経済効果が期待される。	・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】 【四万十川自然再生事業】 ・河川改修や道路整備等により生活利便性等が大きく向上した反面、身近な自然が減少。 ・高知県の重要な観光資源である四万十川の自然環境や景観の保全を目指す条例・計画等は多数。平成21年には「重要文化的景観」にも選定され、保全に向けた取り組みがさらに進展。 ・地域と協働・連携して実施しており、事業実施を通じて地域住民の活動が活発化。 ・四万十川流域生態系ネットワークの取り組みが始動。四万十市に飛来するツル類を「軸」として取り組んでいくという認識を共有。 【水辺整備事業】 ・沿川の施設利用者数は、全体的に年々減少傾向。 ・緑地・都市公園は利用開始から約40年経過しており、施設の老朽化や地域住民や観光客のニーズ変化に対応できていない。 ・安全に川に触れ合える親水空間が少なく、通過型の観光が多数である。 ・地元・民間事業者による河川空間を活用した取り組みがほぼイベントのみ。 【事業の進捗の見込み】 【四万十川自然再生事業】 ・令和3年度に「ツルの里づくり」Ⅱ期計画の整備に着手し、令和12年度完了予定。 【四万十川かわまちづくり事業】 ・令和7年度に設計、令和8年度に整備着手し、令和11年度に完了予定。 【中筋川流域かわまちづくり事業】 ・令和7年度に着手し、令和11年度に完成予定。 【コスト縮減等】 【自然再生事業】 ・事業実施箇所の維持管理については、引き続き地域住民の積極的な参加を促し、協働・連携することでコスト削減を図る。 【水辺整備事業】 ・社会実験等による地域連携が進んでおり、事業実施箇所の維持管理については都市・地域再生等利用区域への指定を検討するなど、地域住民・民間事業者との協働連携することでコスト削減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）

松浦川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	11	83	【内訳】 水辺整備の効果による便益：83億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・河口部地区 支払意思額：275円/世帯/月 受益世帯数：34,042世帯 ・厳木川中島地区 支払意思額：590円/世帯/月 受益世帯数：57,229世帯	14	【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：2.3億円	5.8	【水辺整備】 ・水辺の利便性が向上し、日常的な散策や水遊びの利用が進むとともに、川遊び、環境学習や地域住民によるイベントの開催等によって水辺に賑わいが生まれ、地域活性化が図られる。	・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】 ・令和6年3月、流域治水プロジェクト2.0の更新を行い、瀬・淵やワンド・たまり等といった生息環境を保全・創出するなど、自然環境が有する多様な機能を活かすグリーンインフラの取組を推進することとしている。 ・佐賀県と福岡県を結ぶ西九州自動車道、唐津市と佐賀市を結ぶ佐賀唐津道路の整備が進んでおり、周辺地域からのアクセス性が向上し、より一層交流人口の拡大が期待されている。 【事業の進捗の見込み】 ・河口部地区では、令和元年度までに護岸や管理用通路等の整備を行い、今年度に完了予定となっており、また、地域住民の散策等に利用され、唐津市の協力のもと、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。 ・厳木川中島地区では、令和7年度に事業に着手を目指し協議会等を開催し、令和6年度に「かわまちづくり計画」に登録したところであり、また、地域住民による除草などの維持管理や地域住民主催のイベントが実施され、地域の協力体制が確立されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・引き続き、地元自治体及び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。また、河道整正の工事により発生する玉石等については、深掘れ箇所の埋め戻しに流用を行う。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
嘉瀬川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	5.8	98	【内訳】 水辺整備の効果による便益：98億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・熊本山田地区 支払意思額：196円/世帯/月 受益世帯数：15,873世帯 ・尾幸地区 支払意思額：467円/世帯/月 受益世帯数：17,884世帯 ・嘉瀬川ダム地区 支払意思額：263円/世帯/月 受益世帯数：93,299世帯	10	【内訳】 事業費：8.5億円 維持管理費：1.9億円	9.4	【水辺整備】 ・水源地域ビジョンにおいて「水源地域の景観保全」に取り組んでおり、地域が主体となった湖畔周辺の除草・清掃活動等の維持管理が実践されている。 「嘉瀬川ダム活用推進協議会」において、委託受託も行いながら、国民スポーツ大会終了後のダム湖の利活用方法の検討を進めている。	・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】 ・嘉瀬川ダム地区：ダム湖面を利用したボート競技等の開催や、湿性地を利用した野外学習など多様なイベントが年間を通して開催されているが、段差等が生じ、利用しづらい状況にあり、安全に安心して利用できる整備が望まれていた。 また、水源地域ビジョンの取り組み方針において、「人々が集うふるさとづくり」として、湖面利用・施設利用の取り組み、「美しいふるさとづくり」として、自然環境の保全・活用が掲げられていることから、地域、自治体、国が連携して推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・嘉瀬川ダム地区では、引き続き、水源地域ビジョンを推進していくための、「嘉瀬川ダム活用推進協議会」の開催や、野外学習やボート大会など継続的な利用が予定されており、順調な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・音無地区の管理用通路整備にあたり、路壁材に発生材（仮置き中の岩砕）を用いることでコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）
白川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	14	580	【内訳】 水辺整備の効果による便益：580億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・熊本市街部 支払意思額：313円/世帯/月 受益世帯数：388,472世帯 ・阿蘇立野ダム周辺（住民） 支払意思額：472円/世帯/月 受益世帯数：23,188世帯 ・阿蘇立野ダム周辺（観光客） 支払意思額：1,053円/人・日 観光入込客数：2,061,045人	16	【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：3.7億円	36.1	【水辺整備】 ・歴史的文化を活かした教育効果：熊本城の石垣を模した整備による地域の歴史文化の継承。白川ちやりんぼみちを活用した熊本城など周辺施設等へのアクセス向上 ・地域のにぎわいの創出：水辺イベントの開催の場としての活用。地域の行事等の文化交流の場としての活用 ・治水安全性の向上：河川空間の利用者の安全性向上、巡視・管理の円滑化 ・水辺環境の保全：地域が主体となった河川周辺の除草・清掃活動。河川を活用した野外学習（水生生物調査等）	・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】 ・白川・緑川流域において、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、白川・緑川水系流域治水協議会を令和2年9月2日に設置し、ハード・ソフト一体の事前防災対策を加速させるため、『流域治水プロジェクト』をとりまとめている。 【事業の進捗の見込み】 ・熊本市街部では、地元住民代表や学校関係者、熊本県、熊本市、国土交通省により構成された「熊本市街部かわまちづくり協議会」などの住民との意見交換・連携により、整備箇所の利活用方法や維持管理の役割分担等について今後も議論していく予定である。 ・阿蘇立野ダム周辺では、地元住民代表や学校関係者、熊本県、熊本市、国土交通省により構成された「阿蘇立野ダム周辺かわまちづくり協議会」などの住民との意見交換・連携により、整備の具体検討や整備箇所の利活用方法、維持管理の役割分担等について今後も議論していく予定である。 【コスト縮減等】 ・復土や護岸にダム周辺の材料を活用する等、現地発生材を用いた工事を行う。 ・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 小島 優）
菊池川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	25	120	【内訳】 自然再生の効果による便益：35億円 水辺整備の効果による便益：85億円 【主な根拠】 （自然再生） ・菊池川下流域地区 支払意思額：311円/世帯/月 受益世帯数：25,278世帯 （水辺整備） ・熊本地区 支払意思額：179円/世帯/月 受益世帯数：30,263世帯 ・白石地区 支払意思額：263円/世帯/月 受益世帯数：10,473世帯 ・山鹿地区 支払意思額：334円/世帯/月 受益世帯数：11,170世帯 ・高瀬地区 支払意思額：408円/世帯/月 受益世帯数：8,390世帯 ・菊池地区 支払意思額：380円/世帯/月 受益世帯数：17,522世帯	58	【内訳】 事業費：52億円 維持管理費：6.2億円	2.1	【水辺整備】 ・置砂の整備により下流域の砂浜が再生し、河川環境や河川景観が向上する。 ・河川管理用の道路や階段等を整備することにより、河川管理機能が向上するとともに河川利用面での安全性が向上する。 ・高水敷整正や切り下げ、護岸等を整備することにより河川利用面での安全性が向上する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・菊池川は、川にふれることの出来る施設、場所が多くあり、河川空間を活用した住民参加イベント等を通して多様に利用されている。 ・平成24年度に高瀬地区が、平成30年度に菊池地区が「かわまちづくり」に登録された。国土交通省、自治体、及び地域住民が協働して、環境学習、自然体験学習、地域住民による環境美化活動等の取組みを行うことで地域住民の国土理解をさらに深め、地域の活性化を進める計画となっている。 ・本事業により利水上の安全性や河川管理機能の向上が図れるとともに、地域の憩い・交流の場として安全に利活用ができるようになり、河川利用面での安全性が高まることから、事業の必要性は変わらず、今度も十分な事業投資効果が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・菊池地区では、整備期から継続的に社会実験を行い、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。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の利用促進及び護岸整備の石積み等に河道内整正時の現地発生材を再利用することにより建設コスト縮減を図った。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 優）

緑川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	15	98	【内訳】 水辺整備の効果による便益：98億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・甲佐地区 支払意思額：443円/世帯/月 受益世帯数：25,308世帯 ・宇土走潟地区 支払意思額：298円/世帯/月 受益世帯数：124,412世帯	17	【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：1.6億円	5.9	【水辺整備】 ・地域のにぎわいの創出：総合運動公園として地域内外からの活用、水辺イベントの開催の場としての活用。地域の行事等の文化交流、親子連れや子供たちの遊び場としての活用 【事業の進捗の見込み】 ・宇土走潟地区では、地元住民代表や学校関係者、熊本県、宇土市、国土交通省により構成された「走潟地区かわまちづくり協議会」などの意見交換、連携により、整備箇所の利活用方法や維持管理の役割分担等について議論していく。 ・甲佐地区では、平成26年7月より地域関係者（地元代表、学校関係、関係団体等）や地域自治体、河川管理者が参加する「甲佐地区かわまちづくり協議会」により議論がなされ、平成30年度に整備が完了。令和5年度に議論を再開し、令和6年8月にかわまちづくり計画が変更登録された。今後も、変更箇所の整備内容や利活用、維持管理等について引き続き議論していく。 【コスト縮減等】 ・走潟地区においては、近隣の土砂の活用にてコスト削減を行っている。 ・甲佐地区においては、防災ステーション付近の土砂の活用および現地発生材の活用などでコスト削減を行っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）
球磨川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	42	168	【内訳】 自然再生の効果による便益：49億円 水辺整備の効果による便益：118億円 【主な根拠】 （自然再生） ・球磨川下流地区 支払意思額：375円/世帯/月 受益世帯数：55,395世帯 （水辺整備） ・坂本地区 支払意思額：416円/世帯/月 受益世帯数：25,767世帯 ・人吉地区（住民） 支払意思額：917円/世帯/月 受益世帯数：27,270世帯 ・人吉地区（日帰観光） 支払意思額：617円/人/日 日帰観光入込客数：514,374人 ・人吉地区（宿泊観光） 支払意思額：762円/人/日 宿泊観光入込客数：71,179人	48	【内訳】 事業費：47億円 維持管理費：0.70億円	3.5	【水辺整備】 ・河川管理用の階段護岸を整備することにより、河川管理機能が向上するとともに河川利用面での安全性が向上する。 【自然再生】 ・河床整正により瀬の再生を行うことにより、アユ等魚類の生息・繁殖環境の保全、創出に寄与する。 ・高水敷を整正することにより、歴史学習等による地域の活性化、観光誘致、地域交流拠点の創出に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・球磨川下流地区：「くまがわ勉強会」や地域ボランティアなど、関係団体等による協力体制のもと随時モニタリングを行い、その結果を事業に反映させる等を行っており、順応的な整備の進め方が可能である。 ・坂本地区：令和2年7月豪雨からの復興が進む中で令和5年度より地域協議を再開し、復興と併せて国、八代市、地域が一体となった順調な事業進捗が見込まれる。 ・人吉地区：令和2年7月豪雨後、令和4年10月に「人吉市復興まちづくり計画」が策定され復興の方向性が示される中で、地域協議を再開し、議論を重ね「かわまちづくり計画」の変更登録を行った。更に、令和6年3月に事業箇所を含む「まちなか」エリアについて「人吉市まちなかランドデザイン推進方針」が策定され、国、人吉市、熊本県、地域が一体となった順調な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・「八の字堰」の整備に必要な巨石を、球磨川の現地石材を使った球磨川アユストーンを開発し、現地で製作したものを活用することでコスト縮減を行った。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 小島 俊）

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

【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				貨物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							
越前山系直轄砂防事業 中部地方整備局	その他	663	1,041	【内訳】 被害防止便益：1,033億円 残存価値：7.9億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：約71.0km ² 人口：約50,000戸 国道21号、国道157号、国道303号、国道417号、JR東海道本線、樽見鉄道樽見線 等	737	【内訳】 事業費：692億円 維持管理費：44億円	1.4	・年超過断り1/100規模の豪雨により土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では想定死者数約52人、最大孤立者数約92,300人、道路途絶区間の総延長約73,000m、鉄道途絶区間の総延長約15,000mと想定されるが、整備を実施することで、想定死者数約50人、最大孤立者数約92,000人、道路途絶区間の総延長約72,000m、鉄道途絶区間の総延長約14,000mに低減される。 ・総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・概ね30年間に達する事業により直轄砂防流域の重要施設（主要公共施設、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。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね30年間に達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、人口39,258人、家屋15,009戸の被害解消が期待できる。 【コスト縮減等】 ・ICTを活用した作業の実施等により、生産性の向上及びコスト縮減に努めている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 榎葉 秀作)

【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				貨物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)	
			貨物換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
滝坂地区直轄地 すべり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	285	5,698	【内訳】 被害防止便益：5,698億円 残存価値：0.01億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：150ha 湛水面積：5,300ha 氾濫面積：2,090ha 世帯数：4,091世帯 等	771	【内訳】 事業費：766億円 維持管理費：4.8億円	7.4	・滝坂地すべりによる河道閉塞が決壊した場合、土石流氾濫により想定死者数は3,400人（避難率40%）、災害時要配慮者数は約5,000人と想定される。滝坂地区直轄地すべり対策事業を実施した場合、全て解消される。 ・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】 ・集水井工等の地すべり対策工の完了により、地すべりの滑動が収まり、河道閉塞に伴う上流域への湛水や、河道閉塞部の決壊に伴う下流域への土砂流出による被害が解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・対策工による効果をモニタリングにより評価しつつ、効果的かつ効率的に事業を進めていく。 【コスト縮減】 ・新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により、コスト縮減や環境負荷低減を図る。 ・集水ボーリング工の目詰まり対策として、原因となる沈殿物の発生を抑制する『集水管閉塞防止器』を設置。これにより維持管理費の約50%のコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 榎葉 秀作)	
由比地区直轄地 すべり対策事業 中部地方整備局	その他	597	1,436	【内訳】 被害防止便益：1,436億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：62ha 世帯数：44世帯 主要交通機関：国道1号、JR東海道本線、東名高速道路	772	【内訳】 事業費：769億円 維持管理費：3.4億円	1.9	・本地区斜面直下には、日本の大動脈であるJR東海道本線、国道1号、東名高速道路が集中しており、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。 ・本地区は糸魚川-静岡構造線の東側に位置し、小規模な複数の断層が分布している。また、南海トラフ地震に伴う地すべりの発生が想定される。 ・由比地すべり周辺では、過去にも豪雨等により、地すべりや斜面崩壊などの土砂災害が多く発生している地域である。 以上のことなどから、重要交通網等の被害防止を図る。 ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・地下水排除工（横ボーリング工・集水井工・排水トンネル）を中心とした抑制工による対策を行った結果、地すべりブロック内の地下水位の低下が現れており、地すべり活動が抑制されています。 ・平成22年度からは抑止工（深礎工）も実施されており、更なる安全度の向上が見込まれています。 【事業の進捗の見込み】 ・全ブロックについて、抑止工（深礎工・鋼管杭工・アンカー工）を継続していく予定である。 ・大坪ブロックは、集水井工や横ボーリング工等を実施する予定である。 ・ソフト対策についてオンラインでの地すべり監視等を引き続き実施していく予定である。 【コスト縮減等】 ・末端斜面対策のアンカー工において、施工性、経済性に優れた受圧板に見直し。さらに、残土を有効活用できる受圧板のための残土発生量を低減し、工事費の縮減を図る。 ・GIMを活用した3次元設計を導入することにより、構造物同士の干渉の有無等を視覚的に把握し、より適切な施設配置を行うことが可能である。 ・深礎杭工において、せん断補強筋に機械式鉄筋定着工法を採用することにより、深礎杭1本あたり約18日間（推定）の工期短縮となり、施工手間の縮減や仮設工のリース期間の短縮などコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 榎葉 秀作)	

【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						
駿河海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中部地方整備局	その他	736	14,789	【内訳】 浸水防護便益：14,779億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 浸水防護面積：1,148ha 浸水防護戸数：6,169戸	2,638	【内訳】 建設費：2,622億円 維持管理費：15億円	5.6	・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】 ・全体計画に位置付けられた事業が完了すれば、計画規模の高潮・波浪が発生しても、浸水被害が発生しない。 ・自然環境に配慮し安全で安心して利用できる海岸を目指し、計画の段階から地域と協働した海岸づくりを実施した。このことから、豊富な水産資源を活用した地引き網に利用客が訪れるほか、教育関連施設（ディスカバリーパーク焼津）と一体で整備された海岸堤防の利用など、人々に親しまれる賑わいの空間が提供されている。 【事業の進捗の見込み】 ・これまでに、堤防工、緩傾斜護岸工、消波堤、突堤工を完了。 ・前回評価時以降、有脚式離岸堤・養浜工・粘り強い構造の海岸堤防を主に実施。 ・進捗率は事業費ベースで73%となっている。 【コスト縮減等】 ・裏法被覆工の施工において発生する現況堤防の裏法ブロックは、裏法尻部保護工の基礎ブロックの中詰めとしての再利用を行いコスト縮減を図る。 ・事業実施に当たってはICT施工や新技術の活用等により、更なる施工の効率化を図る。 ・養浜工については、ダム事業や港湾事業等他事業と連携しながら、効率的に浜幅の維持回復を図る。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 室永 武司)	
皆生海岸直轄海岸 保全施設整備事業 中国地方整備局	その他	285	7,340	【内訳】 侵食防止便益：74億円 浸水防護便益：7,263億円 残存価値：3.0億円 【主な根拠】 侵食防止軽減面積：116ha 浸水防護軽減面積：248ha 浸水防護軽減世帯数：3,624世帯	1,651	【内訳】 建設費：1,643億円 維持管理費：8.1億円	4.4	・皆生工区において、施設改良（クレスト型人工リーフの改良）を行うことにより事業期間を延長するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・対策箇所では汀線安定化や侵食の進行を防止・軽減したが、段階施工中の施設整備箇所では依然として汀線が安定していない箇所がある。平成29年21号台風、令和元年19号台風の襲来時には、広範囲で汀線後退が発生。また冬季風浪によって浜崖の発生を確認している。（富益工区） ・施設改良区間では長期的に汀線が安定したが、近年、高波浪時に砂浜流出が頻発しており、侵食対策に対する地元要望が強くなっている。更なる施設改良が必要である。（皆生工区） 【事業の進捗の見込み】 ・現在実施中の事業について、順調に進んでおり、施設効果も現れている。地域からの事業継続の要望が強いことや、関係機関との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・皆生第1工区の施設改良においては、効果・影響を確認しながら段階的に整備を行い、コスト削減に努める。 ・サンドリサイクルの実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、コスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 室永 武司)	
高知海岸直轄海岸 保全施設整備事業 四国地方整備局	その他	1,273	7,863	【内訳】 侵食防護便益：67億円 浸水防護便益（高潮）：6,774億円 浸水防護便益（津波）：1,011億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 侵食防護面積：87ha 浸水防護面積（高潮）：1,830ha 浸水防護面積（津波）：1,270ha 浸水防護戸数（高潮）：3,920世帯 浸水防護戸数（津波）：2,410世帯	2,152	【内訳】 建設費：2,134億円 維持管理費：18億円	3.7	・香南工区の追加による事業計画の変更により再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・土佐湾中央部に位置する高知海岸は、台風常襲地帯であり、昭和45年には高潮越波による浸水被害が発生、越波による主要県道春野赤岡線の通行止が毎年発生し、地域経済活動に多大な影響を与えている。また、追加した香南工区では堤防背後に多くの人口が集中している他、国道55号や黒潮鉄道などの物流、人流の大動脈が走っており、一度被災すれば復旧・復興への影響が大きい。 ・堤防や離岸堤、突堤等の整備により、高知海岸における想定侵食被害及び想定浸水被害が全て解消され、国土保全が図られる。 ・整備が進められた本海岸や堤内地では、地域の一躍を担うイベントの場として利用されるとともに、海岸愛護・美化活動が地域主体で実施されるなど、地域住民の大切な賑わいの場となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・既存工区の地震・津波対策は、令和2年度に整備完了。今後は追加工区を整備していく。 ・高潮侵食対策については、戸原工区・長浜工区を対象として、ヘッドランド、中突堤、養浜工を今後も整備を行う。 ・事業の推進を地域から強く望まれており、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。 【コスト縮減等】 ・養浜の材料について、購入に代わり河川事業と調整を行い河川掘削土砂を活用する事によりコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 室永 武司)	

宮崎海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	その他	235	3,579	【内訳】 侵食防止便益：5.8億円 浸水防護便益：2.896億円 道路途絶防止便益：675億円 【主な根拠】 侵食面積：75ha 浸水面積：435ha 浸水家屋：421戸 一ツ葉有料道路の途絶発生	288	【内訳】 建設費：287億円 維持管理費：1.6億円	12.4	人的被害を受けるおそれが高い要配慮者（高齢者、障がい者、乳幼児、妊婦）が浸水区域内人口の約1/3（約370人）を占めるが整備完了に伴い、背後地への越波・浸水が防止され、要配慮者への被害軽減が期待される。	・事業計画の見直しにより、総事業費の増額及び事業期間の延長を行うことから再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・約50年間の変化を見ると平均約65m（最大94m）の砂浜が侵食されている。 ・背後の有料道路の決壊や低地への越波・浸水により、地域経済への甚大な影響が懸念される。 ・事業の推進を地元からも要望されている。 【事業の進捗の見込み】 ・突堤等の整備に努めて、「浜幅50mの確保」を目指して関係機関と連携して実施する。 ・事業期間中は、モニタリング結果の分析を行い、行政・市民・専門家が三者一体となった「宮崎海岸トライングル」と、海岸という複雑な自然現象予測の不確実性を考慮した「宮崎海岸ステップアップサイクル」の二本柱の継続により、段階的に整備を確認し進める。 ・事業の推進を地元からも要望されており、今後も計画的に事業を推進する。 【コスト削減等】 ・養浜材は、他事業の発生土砂を有効活用。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 （室長 室永 武司）
下関港海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	その他	335	4,209	【内訳】 浸水防護便益：4,209億円 【主な根拠】 浸水面積：251ha 浸水戸数：1,904戸	421	【内訳】 建設費：403億円 維持管理費：18億円	10.0	・高潮による浸水被害を防止することで、地域住民が安心・安全に生活を送ることが可能になる他、背後道路の通行止め頻度の低減等により、災害に強いまちづくりに寄与する。 ・高潮による浸水被害を防止することで、背後企業の災害リスクを軽減し、安定的な企業活動の維持が可能となり、地域経済のみならず我が国の経済・産業活動の維持に繋がる効果が期待できる。また、災害リスクの軽減に伴い、新規企業の立地や工場・発電所等の建設が進んでおり、地域経済の活性化にも寄与する。 ・防護機能強化と併せ老朽化への対応が図られるとともに、一部区間においては景観に配慮した護岸を整備するなど、関門海峡への眺望の確保が図られる。	・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】 ・台風襲来等に伴う高潮により発生する浸水災害から、地域住民の生命・財産を防護するとともに、立地企業の経済的損失を回避することが可能となる。 【事業進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	港湾局 海岸・防災課 （課長 上原修二）

【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				
一般国道44号 尾幌糸魚沢道路 北海道開発局	その他	1,069	8,724	7,157	1.2 (0.9) ※1	1 災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時における大規模な迂回の回避及び災害により被災した地域への救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 2 救急搬送の安定性向上 ・当該道路周辺地域から釧路市への救急搬送時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 3 水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず小牧港や釧路空港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。 4 重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・飼肥料や乳製品の釧路～根室間における安定的な輸送が可能となり、重要港湾釧路港の流通利便性向上が期待される。 5 主要な観光地への移動利便性向上 ・釧路～根室間の移動利便性が向上し、釧根地域の更なる観光活性化が期待される。	・橋梁工、切土土質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】 ・国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由して根室市に至る幹線道路である。 ・尾幌糸魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、農産品の輸送能力向上による物流効率化や観光周遊性の向上を支援すること等を目的とした厚岸町尾幌から厚岸町糸魚沢に至る延長24.7km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13%（うち用地進捗率約20%） 【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)
遠軽北見道路 （一般国道333号） 生田原道路 北海道開発局	その他	196	251	212	1.2	1 主要都市間の連絡性向上 ・主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化が期待される。 2 農水産品物流ルートの安全性向上 ・広域交通と生活交通の機能分担が図られ、物流ルートの安全性向上が期待される。 3 救急搬送の安定性・速達性向上 ・走行安定性向上による患者への負担軽減や救急搬送時の速達性向上が期待される。 4 異常気象時の確実性向上 ・異常気象時における耐災害性が強化され、基幹道路の確実性向上が期待される。 5 観光観光の活性化 ・遠軽地域から主要観光地への速達性が向上することでオホーツク圏の広域観光の活性化が期待される。 6 日常生活の利便性向上 ・地域住民の日常生活における利便性向上が期待される。	・切土土質、舗装（路盤材料）の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。 ・生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連絡強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地進捗率約85%） 【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452号 盤の沢道路 北海道開発局	その他	328	451	684	0.7 (残事業 ＝1.3)	1 通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。 2 拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.3万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。 3 新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町の観光入込客数増加が期待される。 4 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高次医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 5 物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となるうえ、マスタープランの基本戦略である新規需要の拡大と物流効率化が期待される。 6 合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。 7 救急搬送・通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び通院の安定性向上が期待される。 8 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。	・トンネル掘削パターン、トンネル掘削補助工法等に伴う総事業費、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】 ・国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 ・盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛市間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベンシに至る延長18.5kmの事業である。 【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69%（うち用地進捗率約70%） 【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452号 五稜道路 北海道開発局	その他	317	451	684	0.7 (残事業 ＝1.3)	1 通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。 2 拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.3万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。 3 新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町の観光入込客数増加が期待される。 4 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高次医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 5 物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となるうえ、マスタープランの基本戦略である新規需要の拡大と物流効率化が期待される。 6 合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。 7 救急搬送・通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び通院の安定性向上が期待される。 8 農産品の流通利便性向上 ・輸送時間が短縮され、余裕をもった出荷工程が組めるようになるなど、農産品の流通利便性向上が期待される。	・トンネル施工に係る基準類、トンネル掘削残土運搬経路の見直し等に伴う総事業費、盤の沢道路に合わせ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】 ・国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る幹線道路である。 ・盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛市間の通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町字ルベンシに至る延長18.5kmの事業である。 【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19%（うち用地進捗率約95%） 【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)

下北半島縦貫道路 むつ～七戸北 (一般国道4号 野 辺地七戸道路) 東北地方整備局	一定期 間未着 工	290	2,415	【内訳】 走行時間短縮便益： 2,005億円 走行経費減少便益：282 億円 交通事故減少便益：129 億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800台/日	2,238	【内訳】 事業費：2,075億円 維持管理費：155億円 更新費：6.7億円	1.1 (1.4) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅へのアクセス向上 (むつ市内～七戸十和田駅間の所要時間 現況87分→整備後74分 ※下北半島縦貫道路全線整備時) 2 国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 (むつ市内～八戸市間の所要時間 現況128分→整備後115分 ※下北半島縦貫道路全線整備時) 3 災害への備え ・青森県地域防災計画(R5.2修正)において、「第一次緊急輸送道路」として位置づけ 他9項目に該当	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地域の中心都市であるむつ市を起点に、東北縦貫自動車道八戸線と接続する高規格道路である。 ・このうち、野辺地七戸道路は高規格道路ネットワークのミッシングリンクの解消を目的とした延長7.1km、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4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)
一般国道4号 盛岡南道路 東北地方整備局	一定期 間未着 工	380	719	【内訳】 走行時間短縮便益： 707億円 走行経費減少便益： 12億円 交通事故減少便益： 0.54億円 【主な根拠】 計画交通量 37,900台/日	307	【内訳】 事業費：276億円 維持管理費：31億円	2.3	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：120.6万人時間/年、渋滞損失削減率：約6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 (盛岡西BP南口交差点～岩手医科大学附属病院現況17分→将来9分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号および46号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他14項目に該当	・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 【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。 ・このうち盛岡南道路は、岩手県紫波郡矢野町藤沢から盛岡市永井に至る延長7.4kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1% (うち用地進捗率0%) 【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)
一般国道4号 北上花巻道路 東北地方整備局	その他	86	119	【内訳】 走行時間短縮便益：111 億円 走行経費減少便益：6.2 億円 交通事故減少便益： 0.99億円 【主な根拠】 計画交通量 28,100台/日	81	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：10億円	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の削減 (渋滞損失時間：25.1万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) 2 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性向上 (北上市村崎野～岩手医科大学附属病院現況47分→将来46分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他10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。 ・このうち北上花巻道路は、岩手県北上市村崎野から花巻市山の神に至る延長3.1kmの4車線道路である。 【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22% (うち用地進捗率約38%) 【コスト縮減等】 ・材料規格の見直しにより、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)
三陸沿岸道路 宮古～八戸 (一般国道45号 (三陸沿岸道路) 待浜～陸上) 東北地方整備局	その他	1,175	10,674	【内訳】 走行時間短縮便益： 9,150億円 走行経費減少便益： 1,163億円 交通事故減少便益：361 億円 【主な根拠】 計画交通量 7,800台/日	10,509	【内訳】 事業費：9,567億円 維持管理費：816億円 更新費：126億円	1.02 (0.6) ※1	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及び削減率 (渋滞損失時間：23.7万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) 2 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (洋野町～岩手県立久慈病院 現況：30分→整備後：25分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、当該路線が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他9項目に該当	・道路構造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】 ・三陸沿岸道路(宮古～八戸)は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復旧道路である。 ・待浜～陸上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約99% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・拡幅盛土の法面処理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)

宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡 (一般国道106号 田鎖基目道路) 東北地方整備局	長期間 継続中	300		【内訳】 走行時間短縮便益： 4,456億円 走行経費減少便益：335 億円 交通事故減少便益：83 億円 【主な根拠】 計画交通量 7,100台/日	4,818	【内訳】 事業費：4,700億円 維持管理費：69億円 更新費：50億円	1.01 (1.3) ※1	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及び削減率 (渋滞損失時間：12.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 2 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (宮古市～岩手医科大学附属病院 現況：94分⇒整備後：91分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号や宮古盛岡横断道路が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 他11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】 ・宮古盛岡横断道路は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る高規格道路である。 ・田鎖基目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市田鎖から宮古市墓目に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約6%（うち用地進捗率約39%） 【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)
宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡 (一般国道106号 箱石連管部道路) 東北地方整備局	その他	470	4,873	【内訳】 走行時間短縮便益： 6,412億円 走行経費減少便益：949 億円 交通事故減少便益：259 億円 【主な根拠】 計画交通量 11,900台/日	5,167	【内訳】 事業費：4,440億円 維持管理費：661億円 更新費：66億円	1.01 (0.9) ※1	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及び削減率 (渋滞損失時間：11.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) 2 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (宮古市～岩手医科大学附属病院 現況：94分⇒整備後：90分) 3 災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号や宮古盛岡横断道路が緊急輸送道路（第1次路線）に指定 他10項目に該当	・一般国道106号田鎖基目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】 ・宮古盛岡横断道路は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る高規格道路である。 ・箱石連管部道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市箱石から宮古市川内に至る延長9.7km、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1%（うち用地進捗率約1%） 【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 道 佐象潟道路) 東北地方整備局	その他	1,083	7,620	【内訳】 走行時間短縮便益： 6,412億円 走行経費減少便益：949 億円 交通事故減少便益：259 億円 【主な根拠】 計画交通量 11,900台/日	5,167	【内訳】 事業費：4,440億円 維持管理費：661億円 更新費：66億円	1.5 (0.9) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (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 (にかほ市～酒田港 現況43分⇒将来36分) 3 災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他11項目に該当	・岩盤線の変化による岩盤削量の増加による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 【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格道路である。 ・道佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡道佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9km、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66%（うち用地進捗率約90%） 【コスト縮減等】 ・防草対策や水平排水材の見直し、管渠工のプレキャスト化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)

東北中央自動車道 東根～滝沢 (一般国道13号 横堀道路) 東北地方整備局	その他	215	8,505	【内訳】 走行時間短縮便益： 6,825億円 走行経費減少便益： 1,331億円 交通事故減少便益：349 億円	8,072	【内訳】 事業費：7,007億円 維持管理費：1,021億円 更新費：44億円	1.1 (0.8) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減及び削減率 (渋滞損失時間：3.4万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷) 3 災害への備え ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他10項目に該当	・一般国道13号新庄金山道路、金山道路、真室川雄勝道路と一体 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】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形 県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道金石 秋田線に連結する高規格道路である。 ・横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田 県湯沢市内院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7km、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27年度 ・事業進捗率：約80%（うち用地進捗率100%） 【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)
東北中央自動車道 東根～滝沢 (一般国道13号真 室川雄勝道路) 東北地方整備局	その他	517					1.1 (0.6) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減及び削減率 (渋滞損失時間：1.3万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷) 3 災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、 第1次緊急輸送道路に位置づけ 他8項目に該当	・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】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形 県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道金石 秋田線に連結する高規格道路である。 ・真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で 、山形県最上郡真室川町大字及位～秋田県湯沢市内院内に至る 延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約33%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行 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)
東北中央自動車道 東根～滝沢 (一般国道13号 新庄金山道路) 東北地方整備局	その他	344					1.1 (0.8) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減及び削減率 (渋滞損失時間：10.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) 2 安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：63分⇒将来：62分) 3 災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他10項目に該当	・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】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形 県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道金石 秋田線に連結する高規格道路である。 ・新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、 山形県新庄市大字昭和～山形県最上郡金山町大字朴山に至る延長 5.8km、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27年度 ・事業進捗率：約57%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行 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)
東北中央自動車道 東根～滝沢 (一般国道13号 金山道路) 東北地方整備局	その他	215					1.1 (0.9) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減及び削減率 (渋滞損失時間：80.0万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上 (秋田県南地域から首都圏への特産品(さくらんぼ、しいたけ)出荷) 3 災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ 他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】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形 県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道金石 秋田線に連結する高規格道路である。 ・金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形 県最上郡金山町大字朴山～山形県最上郡金山町大字飛ノ森に至る 延長3.5km、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30年度 ・事業進捗率：約23%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・情報ボックスの土工部埋設方式の変更や防草対策の見直しを行 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)
一般国道112号 山形中山道路 東北地方整備局	長期間 継続中	250	518	【内訳】 走行時間短縮便益：494 億円 走行経費減少便益：19 億円 交通事故減少便益：5.5 億円 【主な根拠】 計画交通量 20,200台/日	247	【内訳】 事業費：204億円 維持管理費：43億円	2.1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減および削減率 (渋滞損失時間：80.0万人・時間/年、渋滞損失削減率：約6割削減) 2 国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス性向上 (寒河江市～山形市 現況：36分⇒将来：26分) 3 安全で安心できる暮らしの確保 ・二次医療施設へのアクセス性向上 (中山町～山形市立病院済生館 現況：25分⇒将来：18分) 他8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112号は、山形県山形市を起点に山形県内陸部を横断 し山形県酒田市に至る主要幹線道路である。 ・一般国道112号山形中山道路は、山形市西部における渋滞解消 や交通安全の確保を目的とした延長7.4kmの2車線道路である。 【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5%（うち用地進捗率約20%） 【コスト縮減等】 ・防草対策を見直し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 (国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道49号 北好間改良 東北地方整備局	その他	90	102	【内訳】 走行時間短縮便益：98億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.71億円 【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日	92	【内訳】 事業費：82億円 維持管理費：9.4億円	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：8.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約7割削減） 2 都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路を形成（広域道路整備計画（福島県）において広域道路（地域形成型）の位置づけあり） 3 災害への備え ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送道路一次確保路線に位置づけ他9項目に該当	・縦断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49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約248kmの主要幹線道路である。 ・北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猿ノ鼻に至る延長2.2km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23年度 ・事業進捗率：約60%（うち用地進捗率約87%） 【コスト縮減等】 ・法面工の見直しによる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6号 千代田石岡バイパス 関東地方整備局	再々評価	427	695	【内訳】 走行時間短縮便益：667億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：7.2億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800～17,700台/日	597	【内訳】 事業費：560億円 維持管理費：37億円	1.2	1 交通渋滞の緩和 ・並行する国道6号現道の恋瀬橋北交差点、山王台交差点、旭台一丁目交差点は主要渋滞箇所にて特定されており、特に山王台交差点周辺では速度低下が顕著。千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 2 安全性向上 ・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 3 茨城空港へのアクセス機能強化 ・千代田石岡バイパスの整備により、常磐自動車道千代田石岡ICから茨城空港へのアクセス機能が向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。	・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6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。 ・千代田石岡バイパスは、国道6号の交通渋滞の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、茨城空港へのアクセス機能向上に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約77%（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50号 協和バイパス 関東地方整備局	長期間継続中	350	3,093	【内訳】 走行時間短縮便益：2,362億円 走行経費減少便益：473億円 交通事故減少便益：257億円 【主な根拠】 計画交通量 25,400～39,300台/日	2,245	【内訳】 事業費：2,102億円 維持管理費：134億円 更新費：10億円	1.4 (1.5) ※1	1 中心市街地の混雑緩和 ・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与する。 2 高速度道路へのアクセス性向上 ・4車線化整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速度道路へのアクセス性向上が見込まれる。 3 安全性向上 ・協和バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。 4 地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在する。 ・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援し、物流生産性の向上に寄与する。 5 医療機関へのアクセス性向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地する。 ・4車線化整備の推進により、救急医療施設への搬送時間が短縮される。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・協和バイパスは、筑西市及び桜川市内の交通混雑緩和と交通安全の確保及び物流生産性向上を目的とした茨城県筑西市横塚から茨城県桜川市方長までの延長6.3kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率約1%） 【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50号 下館バイパス 関東地方整備局	その他	465					1.4 (1.3) ※1	1 中心市街地の混雑緩和 ・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与する。 2 高速度道路へのアクセス性向上 ・4車線化整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速度道路へのアクセス性向上が見込まれる。 3 安全性向上 ・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。 4 地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の出荷額を誇る農産品が多く存在する。 ・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援し、物流生産性の向上に寄与する。 5 地域の賑わい創出 ・バイパスの整備に合わせて道の駅グランテラス筑西が開業し、新たなスポットとして人気を集めており、筑西市の観光客入込数が増加し、新たな観光拠点づくり、交流人口の拡大といった地域の活性化、賑わいの創出に貢献する。 6 医療機関へのアクセス性向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地する。 ・バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮される。	・一体評価により再評価時期を前倒しするため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている。茨城県筑西市市川～茨城県筑西市横塚までの延長10.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率約97%） 【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50号 結城バイパス 関東地方整備局	その他	364					1.4 (1.8) ※1	1 混雑緩和 ・結城バイパスの暫定2車線整備区間は朝夕に速度低下がみられたが、4車線化整備により、主要渋滞箇所・下川島交差点での渋滞が大幅に減少した。4車線化区間で旅行速度が最大24km/h向上、旅行時間が約3～5割短縮した。 2 安全性向上 ・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。 3 中心市街地へのアクセシビリティ向上 ・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、通過交通の排除に伴う中心市街地へのアクセシビリティ向上に寄与する。 4 地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県内上位の農産品出荷額を誇る農産品が多く存在するため、結城バイパスの整備により、高速度道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、物流生産性の向上、工業振興、雇用創出の増加が期待される。 5 医療機関へのアクセス性向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地しており、結城バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分圏人口が4割増加し、救急医療活動を支援する。	・旧橋撤去に関わる関係機関協議の結果、仮設工の変更、橋脚撤去工の変更が必要となったこと、物価・労務費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50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・結城バイパスは、中心市街地の混雑緩和、高速度道路へのアクセス向上、安全性向上を目的に計画され、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市市川までの延長7.7kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和54年度 ・事業進捗率：約95%（うち用地進捗率100%） 【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）

東関東自動車道水戸線（潮来～鉢田） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	2,100	28,439	【内訳】 走行時間短縮便益：23,673億円 走行経費減少便益：3,944億円 交通事故減少便益：822億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600～41,700台/日	8,722	【内訳】 事業費：7,252億円 維持管理費：1,240億円 更新費：230億円	3.3 (0.6) ※1	1 高速ネットワークの形成 ・当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成され、1) 国際バルク戦略港湾（穀物）等や空港の拠点アクセス向上、2) 災害時のリダンダンシー確保、3) 地域振興の支援が期待。 2 拠点アクセスの向上（①鹿島港へのアクセス向上による物流効率化） 3 当該路線の整備により高速ネットワークが形成され、輸送時間短縮による物流の効率化が期待。 4 拠点アクセスの向上（②成田国際空港へのアクセス向上による農業・輸出版路開拓の支援） 5 当該路線の開通により成田国際空港への迅速かつ荷痛みが少ない安定的な輸送が確保され、地域の一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。 6 拠点アクセスの向上（③茨城空港へのアクセス向上による首都圏空港の需要分担の支援） 7 当該路線の開通により、茨城空港へのアクセスが向上し、所要時間の短縮や時間信頼性の確保が図られ、羽田空港や成田国際空港の航空需要のさらなる分担が期待。 8 リダンダンシーの確保（①事故・災害時の代替路としての機能） ・当該路線の開通により、常磐道が通行止めになった場合でも高速ネットワークの代替路を形成し、緊急輸送道路の強化が期待。 9 リダンダンシーの確保（②救急医療サービスの充実・向上の支援） ・当該路線の開通により、直近以外の病院までの搬送時間が短縮され搬送病院の選択肢が拡大し、地域の医療サービスの充実を支援。 10 地域振興の支援（①インバウンド・県内周遊観光促進の支援） ・当該路線の開通によるアクセス性・観光周遊性の向上により、県内外、海外からの更なる誘客が期待。 11 地域振興の支援（②地域振興施設による地域活性化） ・行方市は、行方PA（仮称）と併設して地域振興施設を整備する方針。近隣住民や一般道の利用者に加えて、行方PA（仮称）から高速道路利用者も利用が可能となることから地域活性化が期待。 12 地域振興の支援（③移住・定住促進の支援） ・東関東沿線市は具体的な移住・定住支援策を推進。当該路線の開通により、広域交通ネットワークが形成されることで、沿線地域への移住・定住促進が期待。	・労務費・材料単価の上昇、関係機関協議に伴う変更等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】 ・東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143kmの高規格道路であり、現在までに、112kmを供用中である。 ・潮来IC～鉢田IC間（30.9km）は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。 【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73%（うち用地進捗率約97%） 【コスト縮減等】 ・下層路盤をセメント安定処理から製鋼スラグへ変更することで、コスト縮減を実施。 ・鉢田IC付近の剛性防護柵を新設から既設の再利用に切り替えることで、コスト縮減を実施。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏） 高速道路課 （課長 松本 健）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	13,312	34,659	【内訳】 走行時間短縮便益：32,114億円 走行経費減少便益：2,141億円 交通事故減少便益：404億円 【主な根拠】 計画交通量 22,200～54,100台/日	21,281	【内訳】 事業費：19,980億円 維持管理費：1,301億円	1.6	1 交通混雑の緩和 ・4車線化により、交通集中による渋滞が解消。 2 企業活動・地域づくり支援 ・大型物流施設等の立地や生産性の向上が期待される。	・神崎PA（仮称）における軟弱地盤対策の追加や面渠工の見直し、調整池の追加、物備・労務費上昇等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】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・川島～大栄区間は、その一部を形成し、ネットワークの形成、産業活性化の支援、災害時の代替路の確保を目的とした延長111.9kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：約87%（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） 高速道路課 （課長 松本 健）

一般国道4号 矢板拡幅 関東地方整備局	その他	218				2.1 (2.7) ※1	1 交通渋滞の緩和 ・矢板拡幅区間には、中交差点など2カ所が主要渋滞箇所特定され、矢板拡幅の整備により、交通円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。 2 地域産業の支援 ・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の核団地である野崎工業団地が立地。 ・事業の沿線3市の数々の施設投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。 ・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路の10へのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。 3 中核医療施設へのアクセス向上 ・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km²増加し、地域医療を支える道路として期待。 4 災害時・緊急時の速達性・代替性の確保 ・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時（前週同時刻）の約2倍に増加。 ・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルートの速達性・代替性確保に寄与。	・橋梁部切り直しに伴う協議・調整に時間を要していることにより事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 ・矢板拡幅は、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県矢板市片岡から矢板市計生までの延長6.5km、4車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約11%（うち用地進捗率約65%） 【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4号 矢板大田原バイパス 関東地方整備局	その他	400	1,869	876	【内訳】 歩行時間短縮便益：1,621億円 歩行経費減少便益：215億円 交通事故減少便益：33億円 【主な根拠】 計画交通量 20,600～43,000台/日	2.1 (2.2) ※1	1 交通渋滞の緩和 ・矢板大田原バイパス区間の現道は複数の主要渋滞箇所特定され、矢板大田原バイパスの整備により、交通円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。 2 地域産業の支援 ・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の核団地である野崎工業団地が立地。 ・事業の沿線3市の設備投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。 ・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路の10へのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。 3 中核医療施設へのアクセス向上 ・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km²増加し、地域医療を支える道路として期待。 4 災害時・緊急時の速達性・代替性の確保 ・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時（前週同時刻）の約2倍に増加。 ・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルートの速達性・代替性確保に寄与。	・鉄道、河川との協議・調整に時間を要していることにより事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 ・矢板大田原バイパスは、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県矢板市片岡から那須塩原市三区町までの延長7.9km、4車線のバイパスである。 【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3%（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）
一般国道4号 西部須野道路 関東地方整備局	その他	245				2.1 (1.6) ※1	1 交通渋滞の緩和 ・西部須野道路に並行する一般国道4号（現道）区間は、主要渋滞箇所特定されており、特に三島（北）交差点周辺での速度低下が顕著。 ・西部須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 2 地域産業の支援 ・事業の沿線地域には、2,000億円以上の製造品出荷額等を誇り、地域の核団地である野崎工業団地が立地。 ・事業の沿線3市の設備投資額は、平成18年からの累計で1,000億円以上にのぼり、その伸び率は全国平均の約3倍。 ・一体整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路の10へのアクセス向上などによる、さらなる地域発展が期待。 3 中核医療施設へのアクセス向上 ・3事業の一体整備により、沿線地域の中核医療施設へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約4万人、30分圏域面積が約77km²増加し、地域医療を支える道路として期待。 4 災害時・緊急時の速達性・代替性の確保 ・令和6年2月5～6日の大雪時、東北自動車道宇都宮IC～須賀川IC間が通行止めとなり、並行区間である国道4号土屋の大型車交通量は平時（前週同時刻）の約2倍に増加。 ・国道4号の3事業は重要物流道路として、災害時・緊急時における重要な物流ルートの速達性・代替性確保に寄与。	・既設水路の付け替え部分の増加、用地補償費の増加等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4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 ・西部須野道路は、国道4号の交通渋滞の緩和と交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性・代替性の確保を目的とした栃木県西部須野市三区町から那須塩原市西富山までの延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：約95%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・歩車道ブロックを一般的なブロックから防草タイプのブロックに見直すことで維持管理費を低減。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道17号 高松立体 関東地方整備局	その他	146	311	273	【内訳】 歩行時間短縮便益：275億円 歩行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：4.8億円 【主な根拠】 計画交通量 45,000～55,200台/日	1.1	1 車道部・歩行部の安全性・利便性向上 ・現道拡幅区間の先行整備により、車線絞り込み解消区間の急ブレーキの発生件数が約5割減少。（整備前：24回/万台→整備後：12回/万台） ・歩道の幅員を2.0mから3.5mに拡幅。歩道の拡幅により、歩道利用者の安全性と利便性が向上。 2 県内の基幹となる地域間交通の定時性向上 ・高崎市～前橋市間の交通量は（約46,000台/日）であり、国道17号が主要な地域間交通を担っている。 ・現道拡幅区間の先行整備により、車線の絞り込みが解消され、前橋市から高崎市への移動における旅行速度のばらつきが23km/h短縮（35km/h→12km/h）し、定時性が向上。 3 救急医療アクセスの向上 ・現道拡幅区間の先行整備により、沿線地域の第3次医療施設へのアクセスが向上。 ・八幡町地区から高崎総合医療センターへの搬送時間が約2分短縮されたことにより、救命率が約2割向上。 ・残区間の整備により、更なるアクセス性の向上に期待。	・工法変更等による増加、労務費・材料単価の上昇に伴う増加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17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 ・高松立体は、国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率：約99%（うち用地進捗率約92%） 【コスト縮減等】 ・補強土壁の基礎部分を置換工に変更することで、補強土壁を支持層まで根入れする必要がなくなり、コストを縮減。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道17号 渋川西バイパス 関東地方整備局	その他	258	406	312	【内訳】 歩行時間短縮便益：335億円 歩行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 18,100～27,600台/日	1.3	1 交通渋滞の緩和 ・国道17号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。 ・平成25年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道17号の旅行速度が約10km/h向上、渋滞損失時間が約70千人時間/年削減され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。 2 安全性・信頼性の向上 ・今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。 3 地域活性化 ・群馬県はキャベツの主産地（全国1位）であり、縮詰村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約6割を占める。 ・国道144号・145号及び国道353号では、縮詰村良田所が多数存在しドライバーの負担が軽減。 ・渋川西バイパスは、上信自動車道の一翼を担い、吾妻地域の安全性・信頼性の向上に寄与。 4 観光活性化 ・草津温泉・伊香保温泉・四万温泉・万座温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約7割。 ・草津町の年間観光入込客数は約300万人（令和4年）。 ・渋川西バイパスを含めた上信自動車道の整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約28分短縮され、観光活性化に期待。	・改良工の増工及び物価・労務費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17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 ・渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の緩和と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業であり、そのうち2.8kmについて事業を実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率100%） 【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17号 本庄道路 関東地方整備局	その他	452	991	【内訳】 走行時間短縮便益：953 億円 走行経費減少便益：27 億円 交通事故減少便益：10 億円	707	【内訳】 事業費：655億円 維持管理費：52億円	1.4 (1.4) ※1	1 周辺地域の開発支援 ・本庄道路は、本庄地方拠点都市地域開発や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業と連携し、沿道まちづくりを支援。 ・本庄道路の整備により、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗などの開発支援、地域経済の発展に寄与。 2 円滑な物流活動の支援 ・国道17号現道は、周辺に工業団地が多く立地し、沿線自治体は製造品出荷額が多い地域が集中し、沿線の深谷市や上里町、群馬県間の東西需要が存在。 ・本庄道路の整備により、幹線ネットワークが強化され、円滑な物流活動に寄与することが期待。 3 道路ネットワーク機能の強化 ・本庄道路は、緊急輸送道路である国道17号現道の代替路線を形成。 ・老朽橋である神流川橋（S9架橋）架替により災害時の物資輸送等のネットワークを強化。 ・本庄道路の整備により、災害時の輸送・移動ルートを構成し、埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与。	・地盤改良の追加、パイプラインの付替え等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17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 ・本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。 ・このうち延長7.0kmは、群馬・埼玉県境付近に位置する老朽橋（S9架橋）の架替による防災震災対策、国道17号現道の混雑緩和、安全性向上及び物流の円滑化を図るため事業中である。 【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69%（うち用地進捗率約99%） 【コスト削減等】 ・排水構造物の見直しによるコスト削減。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道17号 本庄道路（Ⅱ期） 関東地方整備局	一定期間未着工	300					1.4 (2.7) ※1	1 周辺地域の開発支援 ・本庄道路（Ⅱ期）は、本庄地方拠点都市地域開発や本庄早稲田駅周辺土地区画整理事業と連携し、沿道まちづくりを支援。 ・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗などの開発支援、地域経済の発展に寄与。 2 円滑な物流活動の支援 ・国道17号現道は、周辺に工業団地が多く立地し、沿線自治体は製造品出荷額が多い地域が集中し、沿線の深谷市や上里町、群馬県間の東西需要が存在。 ・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、幹線ネットワークが強化され、円滑な物流活動に寄与することが期待。 3 道路ネットワーク機能の強化 ・本庄道路（Ⅱ期）は、緊急輸送道路である国道17号現道の代替路線を形成。 ・本庄道路（Ⅱ期）の整備により、災害時の輸送・移動ルートを構成し、埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。 ・本庄道路は、国道17号現道の交通混雑緩和を目的として本庄市街地の北部に計画された延長13.1kmのバイパスである。 ・このうち延長6.1kmは、並行する国道17号現道の混雑緩和、安全性向上及び物流の円滑化を図るため事業中である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道4号 東埼玉道路（八潮～松伏） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	長期間 継続中	2,130	2,213	【内訳】 走行時間短縮便益： 2,166億円 走行経費減少便益： 29億円 交通事故減少便益： 18億円 【主な根拠】 計画交通量 20,500～40,300台/日	1,642	【内訳】 事業費：1,533億円 維持管理費：109億円	1.3	1 交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新藤町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路（八潮～松伏）の整備により、現道の交通の転換が図られ、交通渋滞緩和及び交通事故の減少に期待。 2 周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ・沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 3 物流の効率化による生産性の向上 ・東埼玉道路が整備されることで、円滑な物流を確保でき、千葉県海岸地区方面との行き来や、春日部・五霞方面への行き来のアクセシビリティが向上すること、産業活動の生産性が向上。 ・また、東埼玉道路が整備されることで、高速道路10～15分以内に到着できる地域が拡大することで物流の効率化による生産性の向上に寄与。 4 道路ネットワーク強化による災害時の支援 ・近年の豪雨や台風では、国道4号において冠水による通行止めが発生し、長時間に渡って緊急車両やトラックが通行不可となった。 ・東埼玉道路専用部が整備されることで、浸水が想定される区間を避ける道路ネットワークとして機能し災害時の支援活動や物資輸送に役立つ。	・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4号東埼玉道路（八潮～松伏）は、埼玉県東部地域の交通混雑緩和や地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化、災害時の代替路線確保を目的とした埼玉県八潮市八條から埼玉県北葛飾郡松伏町までの延長9.5kmの道路事業である。 【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51%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏） 高速道路課 （課長 松本 健）
一般国道464号 北千葉道路 関東地方整備局 千葉県	再々評価 直轄：534 県：440	2,036	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,801億円 走行経費減少便益： 199億円 交通事故減少便益： 35億円 【主な根拠】 計画交通量 29,200～35,900台/日	1,477	【内訳】 事業費：1,464億円 維持管理費：13億円	1.4	1 道路ネットワークの機能強化・アクセス向上 ・北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークが強化され、成田国際空港へのアクセシビリティが向上。 2 緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線のうち、千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号となるが各路線とも2車線であり、いずれも緊急輸送道路として脆弱。 ・東日本大震災等の大規模災害を踏まえ、円滑な支援物資の供給のため、多量化による代替性を確保するなど災害に強い道路ネットワークの整備が必要。北千葉道路の整備により、災害に強いネットワークを構築。 3 安全性の向上 ・北千葉道路の開通（一部暫定2車線）により、並行する現道等で死傷事故件数が2割減少し、安全性の向上に寄与。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道464号は、千葉県市川市を起点に成田市に至る延長約43kmの主要幹線道路である。 ・北千葉道路は、東西地域と成田国際空港との道路ネットワークの機能強化、アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、成田市内の安全性向上を目的とした延長9.8km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17年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）	
一般国道357号 湾岸千葉地区改良（蘇我地区） 関東地方整備局	再々評価	265	516	【内訳】 走行時間短縮便益：494億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 52,500～70,200台/日	234	【内訳】 事業費：217億円 維持管理費：17億円	2.2	1 交通渋滞の緩和・交通安全の確保 ・国道357号のポートアリーナ前交差点、稲荷交差点、蘇我陸橋南交差点等は主要渋滞箇所と特定されており、速度低下が発生。 ・国道357号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）の整備により、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 2 道路ネットワーク機能の強化 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、千葉都市圏の環状道路計画の一端を担う。 3 千葉港の産業活動の支援 ・千葉港は首都圏の原油の5割を出荷。また、完成自動車取扱量は全国2位。 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、円滑な物流を確保し、首都圏へのエネルギー供給支援、物流効率化に寄与。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。 ・湾岸千葉地区改良（蘇我地区）は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、蘇我副都心周辺の交通渋滞の緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的とした延長5.0kmの事業である。 【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8%（うち用地進捗率約1%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局	その他	143	286	【内訳】 走行時間短縮便益：264億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：0.22億円 【主な根拠】 計画交通量 24,500～31,300台/日	257	【内訳】 事業費：249億円 維持管理費：8.2億円	1.1	1 交通渋滞の緩和・交通事故の減少 ・国道52号（環道）には、主要渋滞箇所が存在しており、貫川橋西詰交差点、貫川交番前交差点、貫川交差点などで速度低下が顕著で、車両事故の約5割が追突事故となっている。 ・残る1工区の整備により、交通が4車線区間に転換し、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 2 定時性の向上 ・国道52号（環道）は、甲府駅～重崎駅方面を結ぶ路線バスが利用しており、定時性の確保が望まれる。 ・現道には主要渋滞箇所が3箇所あり、2工区開通前は混雑時と非混雑時で所要時間の差が約2分発生。 ・2工区の開通後、混雑時と非混雑時の所要時間の差が減少し、定時性が向上。 ・残る1工区の開通により、現道区間における更なる定時性の向上が期待。 3 防災拠点等へのアクセシビリティの向上 ・曽根丘陵断層帯を震源とする大地震において、甲府市上石田は震度6弱～震度7の想定。 ・国道52号（環道）は第一次緊急輸送道路や代替・補完路（重要物流道路から防災拠点等へのルート）に指定。 ・貫川橋の架替えにより耐震性が向上し、地震時の甲府昭和10から市内中心部へのアクセシビリティが強化。 ・残る1工区の4車線道路の整備により、市内中心部から西側の指定避難所へのアクセシビリティ向上が見込まれる。 4 交通安全の確保 ・歩行空間が狭小な現道に対し、4車線化区間は歩道や自転車通行帯の設置により、歩行者や自転車の安全でスムーズな通行を実現。 ・2工区の現道区間は、2工区の開通後に歩行者・自転車の死傷事故件数が減少。	・施工計画（施工ステップ）の変更及び切り回し費用に伴う増額、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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道52号は、静岡県静岡市から山梨県甲府市に至る幹線道路である。 ・上石田改良は、甲府市内を流れる荒川や貫川に架かる橋の架け替えや4車線化による交通円滑化、拡幅・線形改良と歩道設置による交通安全の確保、定時性の向上、防災拠点等へのアクセシビリティ向上を目的とし、甲府市番町一丁目から甲府市寿町までの延長1.0kmの4車線の拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率：約99%（うち用地進捗率約96%） 【コスト削減等】 ・暗渠タイプの街渠縦断管から、路面に連続的な集水スリットがある「都市型側溝」へ見直しすることで、コスト削減。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道18号 坂城更埴バイパス (坂城町区間) 関東地方整備局	その他	120				1.4 (2.1) ※1	1 安全性の向上 ・国道18号現道を利用する車両のうち、千曲市・坂城町に発着しない通過交通が約6割を占める。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故減少に期待。 2 沿線地域の開発・発展等の支援（物流） ・坂城更埴バイパス沿線には、工業団地が構成、造成中となっており、千曲市、坂城町に立地する企業の業種別売上のうち約8割を占める製造業の出荷額も増加傾向。工業団地の中には、バイパスの整備効果を期待し立地を決定した企業も存在。 ・坂城更埴バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路へのアクセス性が強化され、工業振興、雇用創出の増加に期待。 3 観光活性化の支援 ・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、コロナ禍前の観光客数は年間約140～160万人で推移、近年は回復傾向。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊の促進、観光活性化を支援。 4 迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である種ノ井総合病院から30分到達圏域が広がり、救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急医療活動を支援。 5 沿線地域の防災力向上への寄与 ・国道18号現道は、洪水浸水想定区域を通過しており、河川氾濫の際、影響を受けるおそれがあり、災害時の円滑な移動が懸念。 ・坂城更埴バイパスの整備により国道18号現道の代替路が形成されることで、沿線地域の防災力が向上。	・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 【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へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 ・坂城更埴バイパス（坂城町区間）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、埴科郡坂城町南条から同町上五明までの延長3.8km、4車線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23年度 ・事業進捗率：約53%（うち用地進捗率約87%） 【コスト縮減等】 ・防車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、維持管理費を低減。	継続	道路局 (課長 西川 昌宏)
一般国道18号 坂城更埴バイパス (延伸) 関東地方整備局	その他	186	478	351	【内訳】 事業費：323億円 維持管理費：28億円	1.4 (0.9) ※1	1 安全性の向上 ・国道18号現道を利用する車両のうち、千曲市・坂城町に発着しない通過交通が約6割を占める。 ・坂城更埴バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故減少に期待。 2 沿線地域の開発・発展等の支援（物流） ・坂城更埴バイパス沿線には、工業団地が構成、造成中となっており、千曲市、坂城町に立地する企業の業種別売上のうち約8割を占める製造業の出荷額も増加傾向。工業団地の中には、バイパスの整備効果を期待し立地を決定した企業も存在。 ・坂城更埴バイパスの整備により、沿線工業団地から高速道路へのアクセス性が強化され、工業振興、雇用創出の増加に期待。 3 観光活性化の支援 ・坂城更埴バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、コロナ禍前の観光客数は年間約140～160万人で推移、近年は回復傾向。 ・坂城更埴バイパスの整備により、点在する観光地が結ばれ、観光周遊の促進、観光活性化を支援。 4 迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急搬送に支障をきたしている。 ・坂城更埴バイパスの整備により、救命救急医療施設である種ノ井総合病院から30分到達圏域が広がり、救急医療施設へのアクセス性が向上し、迅速な救急医療活動を支援。 5 沿線地域の防災力向上への寄与 ・国道18号現道は、洪水浸水想定区域を通過しており、河川氾濫の際、影響を受けるおそれがあり、災害時の円滑な移動が懸念。 ・坂城更埴バイパスの整備により国道18号現道の代替路が形成されることで、沿線地域の防災力が向上。	・埋蔵文化財調査費用の増加および労務費・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 【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へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 ・坂城更埴バイパス（延伸）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、千曲市稲荷山から長野市種ノ井塩崎までの延長2.6km、暫定2車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約83%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・既存水路の付け替えを計画していたが、協議の結果流下方向を見直し、付替延長を短縮しコストを縮減。 ・防車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、維持管理費を低減。	継続	道路局 (課長 西川 昌宏)
一般国道158号 奈川渡改良 関東地方整備局	その他	211	141	225	【内訳】 事業費：215億円 維持管理費：9.4億円	0.6 (残率 =1.9)	1 防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消、線形不良箇所の解消 ・国道158号の奈川渡改良並行区間には、防災危険箇所が11箇所、大型車のすれ違いが困難なトンネルが4箇所存在。 ・線形不良箇所が多数存在し、これらの箇所では急ブレーキをかける車両が多い。また、トンネルの出入口付近ではすれ違い停車時の追突事故が発生するなど、交通事故の危険性が高い状況。 ・奈川渡改良の整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所、線形不良箇所を回避し、安全性・走行性が向上。 2 災害時の機能確保 ・奈川渡改良の整備により、自然災害や交通事故などにより通行止めが発生すると大規模な迂回が必要。 ・奈川渡改良の整備により、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られ、通行止めによる大幅な迂回リスクが低減し、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与。 3 救急医療の支援 ・国道158号現道の通行止め時には、高山市側の消防署へ応援を要請している。 ・奈川渡改良の整備により、通行止め発生リスクが低減され、松本市西部地域から松本市街地への救急搬送等、救急医療活動を支援。 4 観光産業の活性化 ・松本市西部地域(旧安曇村、旧奈川村)には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置しており、これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めるなど、観光面における需要が高い。 - また、当該区間は休日に交通量が大きく増加しており、観光シーズンの休日交通量は平日の約1.6倍。 ・奈川渡改良の整備により、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートの安全性・走行性・輸送の円滑性が向上し、観光産業の活性化を支援。 5 費用便益分析に含まれない効果 ・災害時等における通行止めの回避による効果、救急救命向上による効果、休日交通を考慮した効果に加えて、冬期交通を考慮した効果も確認。	・トンネル線形見直し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158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 ・奈川渡改良は、防災危険箇所の回避および大型車すれ違い困難箇所の解消を目的として計画された延長2.2kmの2車線の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約65%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・トンネル内の照明灯を高性能LED照明に変更することにより、従来のLED照明より灯具の設置数量の低減を図る。	継続	道路局 (課長 西川 昌宏)
一般国道8号 栄孤幅 北陸地方整備局	一定期間未着工	150	212	142	【内訳】 事業費：118億円 維持管理費：24億円	1.5	1 走行時間の短縮 ・事業区間は2車線のため交通容量が不足し、主要渋滞箇所が4箇所存在 ・4車線化により交通容量が拡大し、区間全体の旅行速度が向上（整備なし33km/h→整備あり46km/h 13km/h向上） 2 冬期交通の確保 ・路肩の堆雪により、沿道施設へ流入する際に後続車の通り抜けができず長い滞留が発生 ・4車線化により、冬期交通の円滑化及び交通混雑緩和が期待 3 交通事故の減少 ・交通混雑や沿道施設への出入りに起因する事故が多発し、事故危険区間が2箇所存在 ・4車線化により、走行速度の異なる車両が分離され、交通事故の減少が期待（整備なし12件/年→整備あり9件/年3件/年削減） 4 地域産業の活性化 ・沿線に新たな工業団地が分譲中であり、国道8号の交通量が増加と更なる混雑悪化が懸念 ・4車線化により、工業団地や北陸自動車道東スマートICへのアクセスが向上し、沿線地域の産業活性化が期待	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号栄孤幅の整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、現道の死傷事故が減少することで国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。 - また、物流拠点間の連通性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 (課長 西川 昌宏)

一般国道116号 吉田バイパス 北陸地方整備局	長期間 継続中	350	504	【内訳】 走行時間短縮便益：378 億円 走行経費減少便益：93 億円 交通事故減少便益：33 億円 【主な根拠】 計画交通量： 16,700～32,900台/日	371	【内訳】 事業費：283億円 維持管理費：88億円	1.4	1 渋滞の緩和 ・吉田バイパスの整備により、現道市街地部の渋滞が緩和され、走行速度が向上。 （整備なし：30km/h→整備あり：41km/h 11km/h向上） ・またバイパスを利用することで、市街地部の通過時間が短縮。 （整備なし：22分→整備あり：13分 9分短縮） 2 事故の減少 ・現道部では渋滞に起因した追突事故が多く発生。 ・現道部の渋滞緩和および通過交通がバイパスを利用することで、事故が約1割減少。 3 物流支援・地域産業の活性化 ・当該地域には多くの工業団地が立地し、約6割が国道116号を利用。 ・吉田バイパスの整備により、物流の効率化が向上し、地域産業を支援。	・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116号吉田バイパスの整備により、主要渋滞箇所が解消し、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通がバイパスに転換し、現道の死傷事故が減少することで、国道116号及び沿線地域の安全性向上を図る。 また、物流拠点間の連通性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率約1%） 【コスト縮減等】 ・周辺の大規模事業での発生土の有効活用によりコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道8号 海側幹線（今町～ 鞍月） 北陸地方整備局	長期間 継続中	650	4,199	【内訳】 走行時間短縮便益： 3,365億円 走行経費減少便益： 625億円 交通事故減少便益： 208億円 【主な根拠】 計画交通量： 52,600～82,800台/日	2,269	【内訳】 事業費：2,057億円 維持管理費：201億円 更新費：11億円	1.9 （1.6） ※1	1 渋滞の緩和、円滑化 ・海側幹線の本線整備により、今町～乾東間の渋滞が緩和され、海側幹線経由で17.8分、国道8号経由で6.3分短縮。 2 事故の減少 ・渋滞緩和により国道8号今町～乾東間の安全性が向上し、年間約101件の死傷事故削減が期待。 3 地域産業の支援 ・金沢港から工業団地までの所要時間が海側幹線経由で8分短縮し、物流の効率化を支援。その他円滑な観光周遊や、救命活動の支援に寄与。	・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8号海側幹線（今町～鞍月）の整備により、渋滞が緩和され、円滑な交通ネットワークを形成するとともに、市街地通過交通が海側幹線へ転換し、現道の死傷事故が減少することで、国道8号及び沿線地域の安全性向上を図る。 また、金沢港へのアクセス性が向上し、物流の効率化支援に寄与するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率約1%） 【コスト縮減等】 ・今後実施する詳細設計において最適な構造形式の選定や、発生残土の有効活用などを行いコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道159号 七尾バイパス 北陸地方整備局	再々評 価	240	309	【内訳】 走行時間短縮便益：281 億円 走行経費減少便益：24 億円 交通事故減少便益： 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量： 13,100～23,600台/日	358	【内訳】 事業費：296億円 維持管理費：62億円	0.9 （残業 =1.5）	1 渋滞の緩和、円滑化 ・七尾バイパスの整備により、現道拡幅区間の交通容量が拡大し、所要時間が約3分短縮。 2 事故の減少 ・七尾バイパスの整備により、渋滞が緩和され、年間2.1件の死傷事故削減が期待。 3 災害に強いネットワークの向上 ・七尾バイパスの整備により、災害時においても能越自動車道及びのり山海道と連携して、金沢と奥能登を結ぶアクセスルートとして第1次緊急輸送道路ネットワークが強化。 4 重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・七尾バイパスの整備により道路幅員が確保され、LPG搬送の大型車などの円滑な走行や安全性を確保。	・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159号七尾バイパスの整備により、交通混雑の解消、交通事故の低減、高規格道路「能越自動車道」を構成する七尾水見道路へのアクセス向上などを目的とした道路事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約53%（うち用地進捗率約51%） 【コスト縮減等】 ・今後実施する詳細設計において課題解決に向け効率的な施工となるよう検討、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道159号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局	その他	1,295	10,655	【内訳】 走行時間短縮便益： 9,754億円 走行経費減少便益： 785億円 交通事故減少便益： 116億円 【主な根拠】 計画交通量： 25,700～48,200台/日	2,803	【内訳】 事業費：2,689億円 維持管理費：114億円	3.8	1 渋滞の緩和、円滑化 ・金沢東部環状道路の残事業区間の整備により、円滑な走行環境が確保され、事業区間の走行時間が約5.4分短縮。 2 事故の減少 ・金沢東部環状道路の全線整備により並行道路の交通混雑が緩和し、年間約22.5件の死傷事故削減が期待。 3 主要観光地へのアクセス向上、地域産業への支援 ・主要観光地へのアクセス向上や、物流効率化による地域経済活動の支援が期待。	・労務費・資材費の高騰や道路標示方書の改訂に伴う事業費の見直し、関連する耐震補強工事に伴う事業期間の見直しを行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道159号金沢東部環状道路は、地域高規格道路「金沢外環状道路」の一部を構成し、金沢市中心部の交通渋滞緩和、広域的な幹線道路ネットワークの形成、中心部における通過交通の排除などを目的とした延長9.4kmの道路事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・今後実施するトンネル工事の発生残土の有効活用などを行いコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道474号 三遠南信自動車道 飯倉道路 中部地方整備局	その他	1,726				1.2 (1.1) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・制便性の向上が期待できるバス路線（信南交通）が存在する。 2 国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 3 個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地（天龍峡・天竜川下り等）が存在する。 4 安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 5 災害への備え ・長野県地域防災計画（RS.2）に第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前進行規制区間の代替路線を形成する。 6 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 8 他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている。	・工事用道路の地形不一致に伴う計画変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯倉道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡高木村氏奥に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率約87%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・トンネル発生土の重金属対策においては吸着層工法を採用しており、吸着材については費用対効果が最も得られる材料に見直しを行い、コスト縮減を図った。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道474号 三遠南信自動車道 青柳峠道路 中部地方整備局	その他	772				1.2 (1.5) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 2 国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 3 個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地（遠山温泉郷等）が存在する。 4 安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 5 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 6 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 8 他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム（南信州リニア未来ビジョン）に位置づけられている。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青柳峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率：約73%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路 中部地方整備局	その他	900	10,840	8,716	【内訳】 事業費：8,172億円 維持管理費：444億円 更新費：100億円	1.2 (1.6) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。 2 物流効率化の支援 ・重要港湾（御前崎港、三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 4 個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 5 安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。 6 災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前進行規制区間の代替路線を形成する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家から静岡県浜松市天竜区佐久間町川合に至る延長14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地取得率約49%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 中部地方整備局	その他	2,025				1.2 (1.1) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる。 2 物流効率化の支援 ・重要港湾（御前崎港、三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 4 個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（第2次三遠南信地域連携ビジョン）を支援する。 5 安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（聖隷三方原病院）へのアクセス向上が見込まれる。 6 安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率が500件/億キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待される。 7 災害への備え ・静岡県地域防災計画（RS.2）等に第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前進行規制区間の代替路線を形成する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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。	・掘削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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市浜名区引佐町東岡田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率約97%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・橋梁上部工事では、規格的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間の短縮を図っている。 ・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していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道19号 瑞浪恵那道路 (瑞浪～恵那武 並)	再々評 価	311	768	【内訳】 走行時間短縮便益：701 億円 走行経費減少便益：58 億円 交通事故減少便益：8.3 億円	540	【内訳】 事業費：471億円 維持管理費：70億円	1.4 (1.2) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 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。 3 個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 4 災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 5 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 7 他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	・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19号瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)は、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することを目的に整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約61% (うち用地取得率約93%) 【コスト縮減等】 ・踏道橋の設計について、構造形式の比較検討を行い、箱型函渠構造に変更することによってコスト縮減を図る。 ・3次元モデルを活用して施工ステップを可視化することによって、施工時のイメージの視覚化・共有化により対外説明や施工計画等の作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。 ・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していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道19号 瑞浪恵那道路 (恵那工区)	再々評 価	238					1.4 (1.6) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。 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。 3 個性ある地域の形成 ・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。 4 災害への備え ・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。 5 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 7 他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略)に位置づけられている。	・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19号瑞浪恵那道路(恵那工区)は、岐阜県恵那市武並町から恵那市長島町に至る延長4.3kmの道路である。本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援することを目的に整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約21% (うち用地取得率約79%) 【コスト縮減等】 ・3次元モデルを活用して施工ステップを可視化することによって、施工時のイメージの視覚化・共有化により対外説明や施工計画等の作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。 ・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していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道1号 浜松バイパス (長鶴～中田島) 中部地方整備局	一定期 間未着 工	640	1,389	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,168億円 走行経費減少便益： 205億円 交通事故減少便益： 15億円 【主な根拠】 計画交通量 53,900台/日	493	【内訳】 事業費：463億円 維持管理費：30億円	2.8	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（遠鉄バス）が存在する。 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。 3 都市の再生 ・一般広域道路「浜松環状道路」の一部として環状道路を形成する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・「浜松環状道路」の一部として一般広域道路に位置づけられている。 5 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（中田島砂丘）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として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道152号、257号 北島交差点～篠原10）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 7 地球環境の保全 ・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。 8 生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・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。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号浜松バイパスは静岡県磐田市小立野と浜松市中央区篠原町を結ぶ延長18.3kmの主要幹線道路である。 本事業は、浜松市中央区長瀬町から浜松市中央区中田島町に至る延長6.4kmの区間について、産業活性化支援、地域交通の円滑化、交通安全の確保を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地取得は不要） 【コスト縮減等】 ・橋梁予備設計時に支間長を見直すことにより、上部工を軽量化。橋梁全体のコスト縮減を検討。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道1号 東駿河湾環状道路 (沼津岡宮～愛鷹) 中部地方整備局	再々評 価	314	323	【内訳】 走行時間短縮便益：270億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 16,500台/日	248	【内訳】 事業費：233億円 維持管理費：15億円	1.3	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（富士急シティバス）が存在する。 2 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（ららぽーと沼津）へのアクセスを支援する。 ・主要な観光地（沼津市、三島市）へのアクセス向上が見込まれる。 3 安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設（沼津市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 4 災害への備え ・東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）と並行する国道1号が第一次緊急輸送道路となっている。 ・第一次緊急輸送路の3路線（東名高速道路、新東名高速道路、国道1号）の代替路線として機能する。 5 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間の改善が見込まれる。 7 他のプロジェクトとの関係 ・沼津市道路整備プログラム（都市計画道路 東駿河湾環状道路）に位置づけあり。	・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】 「東駿河湾環状道路（函南塚本～沼津岡宮）」と連続する一般国道1号東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）は、静岡県沼津市岡宮～静岡県沼津市東権路までの延長2.6kmの自動車専用道路である。 沼津都市圏における現道1号や周辺の道路にまで及ぶ慢性的な渋滞の緩和、災害に強い緊急輸送ネットワークの構築を主な目的に計画された道路である。本道路の整備により、安心安全な道路ネットワークづくりや地域相互の広域的な連携強化を推進し、活気ある一体的な圏域作りを支援する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約18%（うち用地取得率約72%） 【コスト縮減等】 ・橋梁工事では、BIM/CIMモデルを活用していくことで、過密鉄筋箇所の加工や組み立て手順等が容易に確認でき作業性が向上し、作業時間の短縮を図る。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	その他	240	359	【内訳】 走行時間短縮便益：314億円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 24,400台/日	305	【内訳】 事業費：291億円 維持管理費：14億円	1.2	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（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。 2 物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 3 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 4 災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 5 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。 6 生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・現道等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。	・橋梁における施工方法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、南北幹線の強化、及び富士市街部の交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路である。 【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82%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・富士改良では、BIM/CIMによる設計やICTによる工事を実施。 ・設計時の30箇面による鉄筋干渉チェックにより、現場施工時における修正設計などの手戻りを防止。 ・地盤改良工においてGNSSアンテナの位置情報から方位と座標を取得し、所定の位置に誘導することで作業時間を削減。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 中部地方整備局	その他	2,520				1.2 (1.3) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス、伊豆箱根バス）が存在する。 ・新幹線駅（JR三島駅）へのアクセス向上が見込まれる。 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 都市の再生 ・都市再生プロジェクト（両南第2期都市再生整備計画）を支援する。 ・市街地再開発（沼津駅周辺総合整備事業、三島駅南口（東街区・西街区）再開発事業）と連携する。 4 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（沼津市、三島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心城市（沼津10～下田市）へのアクセス向上が見込まれる。 5 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、（富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想）を支援する。 ・主要な観光地（下田市、南伊豆などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号（塚原新田交差点、谷田交差点等）】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 7 安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号（塚原新田交差点、谷田交差点等）】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 8 災害への備え ・第1次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 9 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 10 生活環境の改善・保全 ・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。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号東駿河湾環状道路は、静岡県沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市間における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。 【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%（うち用地取得率約88%） 【コスト縮減等】 ・舗装工事では、ICT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査帳票の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野） 中部地方整備局	その他	900				1.2 (0.6) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる。 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 都市の再生 ・沿道まちづくり計画（第2次伊豆市総合計画「交通利便を生かしたくらしやすいまち」）と連携する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 5 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（富士山麓先端健康産業集積（ファルマバレー）構想）を支援する。 ・主要な観光地（下田市、南伊豆などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 7 災害への備え ・天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）と並行する、国道414号が第1次緊急輸送路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置付けられている。 ・第1次緊急輸送路の国道414号の代替路線を形成する。 ・並行区間等の特殊通行規制区間（事前通行規制区間：河津町製本～伊豆市杉本）を回避する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道414号の天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）は、静岡県伊豆市矢俣を起点とし、伊豆市湯ヶ島に至る延長5.7kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市間における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。 【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%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期） 中部地方整備局	その他	645	10,950	9,035	【内訳】 走行時間短縮便益：9,578億円 走行経費減少便益：1,087億円 交通事故減少便益：285億円 【主な根拠】 計画交通量 19,100台/日	1.2 (0.8) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる。 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 都市の再生 ・沿道まちづくり計画（下田市立地適正化計画）と連携する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 5 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（下田市、南伊豆などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 7 災害への備え ・河津下田道路（Ⅱ期）と並行する国道414号が、第1次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 ・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内（7/20～8/20））を解消する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・トンネルの支保パターン及び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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡河津町製本を起点とし、下田市真作に至る延長6.8kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市間における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。 【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89%（うち用地取得率約98%） 【コスト縮減等】 ・3Dプリンタを用いて構造物（集水樹）を作成している。3Dプリンタを活用することで、熟練工が不要となり設置までの時間も短縮されることから、作業の効率化を図っている。 ・また、舗装工事では、ICT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査帳票の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（1期） 中部地方整備局	その他	513				1.2 (0.8) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（東海バス）が存在する又は新たなバス路線が期待できる。 2 物流効率化の支援 ・農林水産産を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 都市の再生 ・沿道まちづくり計画（下田市立地適正化計画）と連携する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（下田市～沼津市）へのアクセス向上が見込まれる。 5 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 7 災害への備え ・河津下田道路（1期）と並行する国道414号が、第1次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 ・第1次緊急輸送路の国道414号の代替路線を形成する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・設計基準・要領の改訂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414号河津下田道路（1期）は、静岡県下田市伊作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5.7kmの自動車専用道路で、伊豆縦貫自動車道と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 伊豆縦貫自動車道は、東名高速道路及び新東名高速道路と接続して伊豆地域へ高速サービスの提供及び都市間における交通渋滞の緩和を図り、観光資源に恵まれた伊豆地域の活性化に寄与する。また、災害時の緊急輸送路の機能強化や、医療活動の支援など、地域の安全安心にとって重要な役割を果たす。 【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38%（うち用地取得率約66%） 【コスト削減等】 ・3Dプリンタを用いて構造物（集水樹）を作成している。3Dプリンタを活用することで、熟練工が不要となり設置までの時間も短縮されることから、作業の効率化を図っている。 ・また、舗装工事では、IoT建設機械を活用し、3次元計測技術を用いて、丁張設置省略や出来形検査結果の自動作成により出来形管理の省力化・省人化を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)	
一般国道302号 名古屋環状2号線 中部地方整備局	再々評価	5,902	46,552	【内訳】 走行時間短縮便益： 42,653億円 走行経費減少便益： 3,566億円 交通事故減少便益： 333億円 【主な根拠】 計画交通量 35,300台/日	20,230	【内訳】 事業費：19,468億円 維持管理費：762億円	2.3	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。 ・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切遮断（釜目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。 ・バス路線の利便性向上が見込まれる。 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。 3 都市の再生 ・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。 ・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業）と連携する。 4 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。 6 無電柱化による美しい町並みの形成 ・一般国道302号全線が無電柱化の対象となっている。 7 災害への備え ・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（名古屋第二環状自動車道）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・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302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町を起終点とする延長58.6km（海上部除く）の道路である。本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、物流効率化の支援等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和46年度 ・事業進捗率：約97%（うち用地取得率100%） 【コスト削減等】 ・302号東北部の擁壁工事は、基礎工が不要となる工法への変更により、作業日数短縮や床掘工のコスト削減を図っている。 ・橋梁上部工では、視覚的にイメージしやすいBIM/CIMモデルを活用し、仮組立時に取合いが確認できない付属物に対しての整合照査や、既設構造物との設置手順のシミュレーション等を実施することで、施工性を向上させ、作業時間を短縮している。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野道路 中部地方整備局	その他	438		【内訳】 走行時間短縮便益： 323,196億円 走行経費減少便益： 29,582億円 交通事故減少便益： 4,664億円	57,869	【内訳】 事業費：46,191億円 維持管理費：9,006億円 更新費：2,672億円	6.2 (0.7) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。（三重交通：熊野新宮線等） 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり。 4 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（おわせSEAモデル）を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 6 災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1〜2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間（立石南〜熊野大泊10交差点間）の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）として位置づけられている。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 8 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。	・トンネル支援パターンの変更および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	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号熊野道路は、三重県熊野市大泊町から熊野市久生屋町に至る延長6.7kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療機関へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。	【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：約53%（うち用地取得率100%）	【コスト縮減等】 ・地盤改良工では、IGT地盤改良工に取り組み、地盤改良機械の位置や施工状況を活用し、改良箇所、改良範囲に関する施工履歴データを活用することにより施工管理、出来高、出来形管理の効率化を図る。 ・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削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路 中部地方整備局	その他	849	357,443	【主な根拠】 計画交通量 18,400台/日			6.2 (0.7) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。（三重交通：熊野新宮線等） 2 物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡するルートを構成する。 ・日常都市圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる。 4 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（おわせSEAモデル）を支援する。 ・主要な観光地（世界遺産熊野古道）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 6 災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・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（立石南〜熊野大泊10交差点間）の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 8 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号紀宝熊野道路は、熊野市久生屋町から南牟婁郡紀宝町神内に至る延長15.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路である。 並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療機関へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。	【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49%（うち用地取得率約15%）	【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削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局	その他	973	1,432	【内訳】 走行時間短縮便益：1,319億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 37,400台/日	990	【内訳】 事業費：947億円 維持管理費：43億円	1.4	1 交通混雑の緩和 ・国道8号の交通量は交通容量の約1.8倍となっており、慢性的な渋滞が発生。 ・野洲栗東バイパスの整備により、交通の分散が図られ渋滞の緩和による所要時間の短縮や定時性の確保を期待。 2 交通安全の確保 ・野洲栗東バイパスと並行する国道8号では、県内の直轄国道の平均値よりも死傷事故率が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が73%を占める。 ・渋滞を避ける車両の生活道路へ進入するなど地域の安全確保に課題。 ・野洲栗東バイパスの整備により交通混雑が緩和し交通安全性の向上を期待。 3 地域活性化の支援 ・国道8号の沿線地域は製造・物流・商業施設が多く立地し、野洲駅南口では再開発が計画されるなど、活気あふれる地域。 ・野洲栗東バイパスの整備により、道路の速達性や定時性が向上し、地域経済の更なる発展への寄与を期待。 4 救急救命活動の支援 ・野洲栗東バイパスの周辺には第三次救命救急指定病院である済生会滋賀県病院があり、沿線地域の救急医療の中核を担っている。 ・野洲栗東バイパスの整備により、搬送時間の短縮、救急救命活動の支援につながることを期待。	・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増やアスベスト処理量の追加等に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 ・一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 ・野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東10への円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援及び救急救命活動の支援を目的とした延長4.7kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和57年度 ・事業進捗率：約47%（うち用地進捗率約97%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道24号 寺田拡幅 近畿地方整備局	その他	195	251	【内訳】 走行時間短縮便益：244億円 走行経費減少便益：4.3億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 22,300台/日	216	【内訳】 事業費：205億円 維持管理費：11億円	1.2	1 交通渋滞の緩和 ・事業区間の交通量は約2万4千台、交通容量は約1.2倍で交通混雑が発生。 ・東行きは夕方、西行きは朝に特に混雑が発生しており、消防本部前交差点周辺で旅行速度が20km/h以下へ低下。 ・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和に期待。 2 交通安全の確保 ・事業区間では京都府の一般国道の平均値よりも死傷事故率が高く、渋滞に起因すると想定される追突事故が約5割を占める。 ・寺田拡幅の整備により交通混雑が緩和し、交通安全性の向上に期待。 3 周辺開発の支援 ・事業区間周辺では、市街地整備や大型商業施設・大型物流施設の立地が進行中。 ・都市計画道路と一体となって整備することにより、整備が進む東部丘陵地へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進、新たな雇用の創出などに期待。	・物価上昇による資機材費及び労務費の増加や擁壁部の地盤改良工の変更等に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 ・寺田拡幅は、城陽市内における一般国道24号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的としており、新名神高速道路と一体的に整備することで周辺開発の支援に寄与する全長2.1kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
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	2,250	6,799	【内訳】 走行時間短縮便益：6,273億円 走行経費減少便益：475億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 計画交通量 31,300台/日	4,731	【内訳】 事業費：4,468億円 維持管理費：262億円	1.4	1 交通混雑の緩和 ・神戸西バイパス整備済区間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、未整備区間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、走行性の向上に期待。 2 交通安全の確保 ・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間と並行する第二神明道路と比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9割を占め、交通安全面に課題。 ・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、事故の減少を期待。 ・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。 3 物流の効率化支援 ・兵庫県の出荷額等は全国4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）地区と播磨地区の臨海部で約7割を占める。 ・神戸西バイパスの整備により、東西方向の物流の効率化を期待。	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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も機能。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約71%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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） 高速道路課 （課長 松本 健）

一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄） 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社	その他	6,740	220,281	【内訳】 走行時間短縮便益：201,334億円 走行経費減少便益：17,002億円 交通事故減少便益：1,945億円 【主な根拠】 計画交通量 60,000台/日	76,155	【内訳】 事業費：64,572億円 維持管理費：9,040億円 更新費：2,542億円	2.9 (0.8) ※1	1 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。 2 沿道環境の改善 ・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。 3 代替路の確保 ・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、代替路の確保が可能となり、更新事業や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。 4 災害時の交通確保 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の防災拠点が機能を発揮。 ・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。	・物価上昇による資機材、労務費の増額、地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しや橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しに伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの高規格道路である。 ・その内、一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路であり、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保、災害時の交通確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約11%（うち用地進捗率約28%） 【コスト縮減等】 ・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	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏） 高速道路課 （課長 松本 健）
一般国道43号 名神湾岸連絡線 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社	その他	1,050					2.9 (1.3) ※1	1 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。 ・名神湾岸連絡線の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。 2 沿道環境の改善 ・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOxやSPMなど沿道環境に影響を与える。 ・名神湾岸連絡線の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで、混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。 3 代替路の確保 ・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。 ・名神湾岸連絡線の整備により、代替路の確保が可能となり、更新事業や交通事故等による阪神高速3号線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。 4 災害時の交通確保 ・名神湾岸連絡線の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の広域防災拠点が機能を発揮。 ・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。	・一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路の西宮ICから阪神高速5号湾岸線の西宮浜出入口に至る延長2.7kmの高規格道路で、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保、災害時の交通確保を目的としている。 【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0.5%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・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	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏） 高速道路課 （課長 松本 健）
一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局	その他	505	922	【内訳】 走行時間短縮便益：876億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日	975	【内訳】 事業費：945億円 維持管理費：31億円	0.95 (残 業 =2.1)	1 交通混雑の緩和 ・洲本バイパス未開通区間と並行する国道28号は、交通容量の約1.4倍。 ・洲本バイパス開通区間では、旧国道28号の交通量が約4割減少。 ・残る区間の整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。 2 交通安全の確保 ・洲本バイパス開通区間の死傷事故件数は、旧国道28号区間34件からバイパス区間3件に減少し、旧国道28号区間も8件に減少。 ・未開通区間と並行する国道28号の死傷事故件数は年間約9件発生しており、残る区間の整備により交通の転換が図られ、国道28号の安全性の向上に期待。 3 災害時の代替路の確保 ・未開通区間の国道28号の一部が、南海トラフ巨大地震時の津波浸水想定範囲に位置。 ・洲本バイパスの計画高さは想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。 4 地域医療の支援 ・洲本インター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分に短縮。 ・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に期待。	・トンネル本体工における掘削工法の変更などに伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る約195kmの幹線道路で、淡路島内の経済、産業活動を支援するほか地域の生活道路として大きな役割を担っている。 ・洲本バイパスは、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICへのアクセス道路としての役割を担うとともに、洲本市内の国道28号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び災害時の代替路の確保等を目的とした延長6.0kmのバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率：約78%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道175号 西脇北バイパス 近畿地方整備局	その他	551	751	【内訳】 走行時間短縮便益：713億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量 17,600台/日	741	【内訳】 事業費：692億円 維持管理費：49億円	1.01	1 交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所である上戸田南交差点等において、朝夕の通勤時間帯に、交通混雑が発生。 ・西脇北バイパスの整備により交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。 2 交通安全の確保 ・開通区間に並行する国道175号では、開通後の死傷事故件数が約4割減。 ・未開通区間に並行する国道175号では、年平均5.5件の死傷事故が発生。また、交通混雑が主な原因と考えられる追突事故が約7割を占める。 ・西脇北バイパスの整備により交通混雑が緩和し、国道175号の安全性の向上に期待。 3 地域へのアクセス改善 ・西脇市は北播磨医療圏と丹波医療圏が連携した広域な医療圏に位置し、当該圏域では救急搬送の約8割が国道175号沿線の病院へ搬送。 ・平成29年には西脇市北部の救急医療体制の強化を図るため、西脇北バイパス整備区間に西脇消防署西脇北出張所が設置。 ・西脇北バイパスの整備により、広域な医療圏での救急医療活動への支援に期待。 4 地域の防災性向上 ・国道175号は緊急輸送道路に指定されており、災害時の避難・救援など重要な役割を担う。 ・西脇市では過去に4回の浸水被害が発生している他、西脇北バイパスの並行区間には防災点検箇所が3箇所存在。 ・西脇北バイパスの整備により、地域の防災性向上に期待。	・土留工の工法変更などに伴う総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの高規格道路である。 ・国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的としている道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度（西脇北バイパス） ・事業進捗率：約68%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）

一般国道42号 冷水拡幅 近畿地方整備局	その他	61	1,023	【内訳】 走行時間短縮便益：945億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：11億円	882	【内訳】 事業費：845億円 維持管理費：34億円 更新費：2.6億円	1 交通混雑の緩和 ・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。 ・事業中区間の交通量は交通容量の約1.6倍となっており、交通容量が不足。 ・冷水拡幅・有田海南道路が整備されることにより、国道42号の交通混雑が緩和し、移動所要時間の短縮が期待。 2 交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は、渋滞に起因すると想定される追突事故が約7割。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、交通安全の向上が期待。 3 災害時における交通の確保 ・事業区間と並行する国道42号は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が想定されている。 ・令和5年6月の大雨で国道42号が冠水し、10時間以上の通行不能になり、広域的な迂回が発生。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送道路としてネットワークを形成。 4 救急医療の支援 ・有田市の救急搬送のうち、和歌山市・海南市への搬送が5割以上を占めている。 ・国道42号を利用した場合は、所要時間にばつぎがみられ定時性の確保が課題。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、平均所要時間も短くなるため、救急搬送時にも利用しやすくなることが期待。 5 地域振興の支援 ・道の駅「海南サクアス」が令和5年9月2日に開業。周辺地域の特産品が販売されている。 ・県外からたくさんのお客さんが訪れ、道の駅での食事や買い物、周辺観光を楽しんでいる。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、道の駅へのアクセス性が向上し、道の駅を拠点とした周辺観光の促進や特産品の販路拡大による更なる地域活性化が期待。	・一般国道42号有田海南道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。 ・冷水拡幅道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時における交通の確保等を目的とした延長約1.1kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約98%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道42号 有田海南道路 近畿地方整備局	その他	784					1 交通混雑の緩和 ・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。 ・事業中区間の交通量は交通容量の約1.6倍となっており、交通容量が不足。 ・冷水拡幅・有田海南道路が整備されることにより、国道42号の交通混雑が緩和し、移動所要時間の短縮が期待。 2 交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は、渋滞に起因すると想定される追突事故が約7割を占めており、特に黒田交差点～小南交差点間の死傷事故率は県内平均の約1.7倍。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、特殊車両の通行に対応したトンネル断面の確保及び交通安全の向上が期待。 3 災害時における交通の確保 ・事業区間と並行する国道42号は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水が想定されている。 ・令和5年6月の大雨で国道42号が冠水し、10時間以上の通行不能になり、広域的な迂回が発生。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送路としてのネットワークを形成。 4 救急医療の支援 ・有田市の救急搬送のうち、和歌山市・海南市への搬送が5割以上を占めている。 ・国道42号を利用した場合は、所要時間にばつぎがみられ定時性の確保が課題。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、平均所要時間も短くなるため、救急搬送時にも利用しやすくなることが期待。 5 地域振興の支援 ・道の駅「海南サクアス」が令和5年9月2日に開業。周辺地域の特産品が販売されている。 ・県外からたくさんのお客さんが訪れ、道の駅での食事や買い物、周辺観光を楽しんでいる。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、道の駅へのアクセス性が向上し、道の駅を拠点とした周辺観光の促進や特産品の販路拡大による更なる地域活性化が期待。	・物価上昇による資機材費・労務費の増額、トンネル施工に伴う対策工の追加等に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。 ・有田海南道路は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時における交通の確保等を目的とした延長約9.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約55%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）

一般国道42号 すさみ串本道路 近畿地方整備局	その他	2,160	357,190	【内訳】 走行時間短縮便益： 322,973億円 走行経費減少便益： 29,560億円 交通事故減少便益： 4,657億円 【主な根拠】 計画交通量 18,400台/日	58,079	【内訳】 事業費：46,436億円 維持管理費：8,971億円 更新費：2,672億円	6.2 (0.5) ※1	1 災害時の交通確保 - 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 - 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 2 救急医療活動の支援 - 南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療機関であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が74%から98%まで拡大。 - 災害時においても広域的な救急活動支援を期待。 3 広域周遊観光の支援 - 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 - 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増、トンネル施工に伴う対策工の追加、橋梁基礎構造・工法の変更に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 - 一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 - 一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 - 事業化年度：平成26年度 - 事業進捗率：約58%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 - 事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道42号 串本太地道路 近畿地方整備局	その他	1,030					6.2 (0.7) ※1	1 災害時の交通確保 - 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 - 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 2 救急医療活動の支援 - 南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部で唯一の三次救急医療機関であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率が74%から98%まで拡大。 - 災害時においても広域的な救急活動支援を期待できる。 3 広域周遊観光の支援 - 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 - 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増、地質条件等による橋梁構造の変更に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 - 一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 - 一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 - 事業化年度：平成30年度 - 事業進捗率：約7%（うち用地進捗率約83%） 【コスト縮減等】 - 事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道42号 新宮道路 近畿地方整備局	その他	335					6.2 (0.7) ※1	1 災害時の交通確保 - 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 - 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 2 救急医療活動の支援 - 新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている県境を越えた地域医療連携サービスがさらに向上。 - 災害時においても広域的な救急活動支援を期待。 3 広域周遊観光の支援 - 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 - 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・物価上昇に伴う資機材費及び労務費の増、地質条件等による橋梁構造の変更に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 - 一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 - 一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【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4%（うち用地進捗率約7%） 【コスト縮減等】 - 事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）
一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局	その他	500					6.2 (1.2) ※1	1 災害時の交通確保 - 南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路に並行する国道42号の約8割、新宮道路・新宮紀宝道路に並行する県道紀宝川瀬線の約4割の区間が浸水すると予測。 - 近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するために避難路を設置することで、地域の避難活動を支援。 2 救急医療活動の支援 - 新宮道路と新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている県境を越えた地域医療連携サービスがさらに向上。 - 災害時においても広域的な救急活動支援を期待。 3 広域周遊観光の支援 - 近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 - 未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 - 一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 - 一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【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91%（うち用地進捗率100%） - 令和6年12月7日 新宮紀宝道路全線開通 【コスト縮減等】 - 事業の実施にあたり、新技術・新工法の採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）

一般国道9号 北条道路 中国地方整備局	その他	843	18,012	【内訳】 走行時間短縮便益：14,615億円 走行経費減少便益：2,773億円 交通事故減少便益：623億円 【主な根拠】 計画交通量 19,400～27,400台/日	8,185	【内訳】 事業費：7,256億円 維持管理費：818億円 更新費：111億円	2.2 (0.7) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・琴浦町から倉吉駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・湯梨浜町から米子鬼太郎空港（共用空港）へのアクセス向上が期待される 2 物流効率化の支援 ・湯梨浜町から境港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される 3 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路（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 ・隣接した日常活動圏中心城市（鳥取市～米子市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心城市（倉吉市）へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・主要な観光地（白壁土蔵群）へのアクセス向上が期待される【R5観光入込客数：44万人（白壁土蔵群）】 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（鳥取県立中央病院、鳥取大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される 6 災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される 9 他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道313号（北条倉吉道路（延伸））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（令和2年10月）」「第2次北条町まちづくりビジョン（令和2年9月、R5.3改訂）」「第4次湯梨浜町総合計画（令和3年3月）」に位置づけられている	・盛土材および地盤の土質の見直しによる、土質改良等の対策工の追加及び労務費・物価上昇に伴う総事業費・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9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約770kmの主要幹線道路である。 北条道路は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町横下に至る延長13.5kmの道路である。 事業目的は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化である。 【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55%（うち用地進捗率約91%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道9号 三隅・益田道路 中国地方整備局	その他	1,028	11,223	【内訳】 走行時間短縮便益：9,055億円 走行経費減少便益：1,720億円 交通事故減少便益：448億円 【主な根拠】 計画交通量 17,300～18,800台/日	8,820	【内訳】 事業費：8,052億円 維持管理費：764億円 更新費：5.1億円	1.3 (1.5) ※1 ※2	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・一般国道9号の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・バス路線（大阪線、浜田益田線、土田線）の利便性向上が期待される ・浜田市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される 2 物流効率化の支援 ・益田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される 3 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 ・隣接した日常活動圏中心城市間（益田市～浜田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が期待される 4 個性ある地域の形成 ・萩・石見空港から石見海浜公園（R4観光入込み客数53万人/年）等へのアクセス向上が期待される 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される 6 災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（3箇所） 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される 9 他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道9号浜田・三隅道路、一般国道9号益田道路）と一体的に整備する必要がある ・「鳥根創生計画（R2.3）」「第2次浜田市総合振興計画後期基本計画（R4.3）」「第6次益田市総合振興計画（R3.3）」に位置づけられている	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、盛土材の土質の見直しによる土質改良の追加及び労務費・物価上昇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9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約770kmの主要幹線道路である。三隅・益田道路は、鳥根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約80%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道191号 益田西道路 中国地方整備局	長期間 継続中	330	11,805	9,265	【内訳】 事業費：8,500億円 維持管理費：712億円 更新費：53億円	1.3 (1.3) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・バス路線（石見空港線、小浜江崎線、幡電湖線）の利便性向上が期待される ・秋市から益田駅（待急停車）へのアクセス向上が期待される 2 物流効率化の支援 ・秋市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される 3 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 ・隣接した日常活動圏中心城市間（秋市須佐～益田市間）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が期待される 4 個性ある地域の形成 ・益田市から松陰神社（R4観光入込み客数31万人/年）等へのアクセス向上が期待される 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される 6 災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道191号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される（1箇所） 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される 9 他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道191号益田・田万川道路、一般国道9号益田道路）と一体的に整備する必要がある ・「島根創生計画（R2.3）」、「第6次益田市総合振興計画（R3.3）」に位置づけられている	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道191号は、山口県下関市から秋市、島根県益田市を経由し、広島県広島市に至る約291kmの主要幹線道路である。 一般国道191号益田西道路は、一般国道191号の益田市戸田町から益田市熊田町に至る延長9.1kmの自動車専用道路であり、災害時に強い道路ネットワークの確保、安全性・走行性の向上、企業活動の支援、周辺地域の観光活性化支援、地域医療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：令和2年度 ・事業進捗率：約7%（うち用地進捗率約28%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道2号 岡山倉敷立体 （Ⅰ期） 中国地方整備局	その他	622	1,007	464	【内訳】 事業費：441億円 維持管理費：23億円	2.2	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。 ・早島町～岡山駅へのアクセス向上が期待される。 ・倉敷市～岡山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 ・岡山市から水島港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が期待される。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岡山倉敷道路」の一部として位置づけられている。 ・日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡するルートを構成する（倉敷市～岡山市） ・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる（早島町～岡山市）。 4 個性ある地域の形成 ・後楽園・岡山城周辺（R5観光入込み客数：約173万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できる暮らしの確保 ・岡山市北区高松地区～岡山大学病院（第三次救急医療施設）へのアクセス向上が期待される。 6 災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道が通行止めになった場合、その代替路を形成する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 9 他のプロジェクトとの関係 ・一般国道180号岡山環状南道路（H21年度事業化）、岡山西バイパス（R2年度事業化）と一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ ・岡山市第6次総合計画後期中期計画（R3.6）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ ・倉敷市第7次総合計画（R3.3）において「各地域・地区の中心部の利便性が向上するまちづくりを推進する」ための基本方針に位置づけ ・第5次早島町総合計画（R4.3）において「総合的な交通体系の形成」を図る施策に位置づけ	・周辺市道の事業化により事業区間の延伸及び労務費・物価上昇に伴う総事業費・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2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 岡山倉敷立体（Ⅰ期）は、岡山県岡山市南区古新田から都窪郡早島町早島及び倉敷市加須山から同市二日市の延べ延長6.4kmの道路である。事業目的は、岡山市～倉敷市間における交通の円滑化及び交通安全の確保、産業の活性化等である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道2号 玉島・笠岡道路 （Ⅱ期） 中国地方整備局	その他	743	2,976	778	【内訳】 事業費：726億円 維持管理費：52億円	3.8	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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。 ・笠岡市～岡山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 ・笠岡市から水島港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が期待される。 ・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期待される。 3 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。 ・重庄町から倉敷市（日常生活圏中心城市）へのアクセス向上が期待される。 4 個性ある地域の形成 ・浅口市工業団地造成整備事業の支援が期待される。 ・倉敷美観地区（R5観光入込み客数：約309万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できるくらしの確保 ・倉敷中央病院（三次医療施設）へのアクセス向上が期待される。 6 災害への備え ・岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 9 他のプロジェクトとの関係 ・一般国道2号笠岡バイパスと一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ ・第2次浅口市総合計画（H29.3）において広域・地域間交流を担う道路網として位置づけ ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、地すべり対策工の追加及び労務費・物価上昇に伴う総事業費・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2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県南西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの高規格道路である。事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化等である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約62%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道2号 笠岡バイパス 中国地方整備局	その他	595	2,024	【内訳】 走行時間短縮便益：1,792億円 走行経費減少便益：176億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 計画交通量 49,400～56,800台/日	815	【内訳】 事業費：768億円 維持管理費：47億円	2.5	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号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。 ・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 2 物流効率化の支援 ・福山市から水島港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が期待される。 ・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期待される。 3 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。 4 個性ある地域の形成 ・笠岡市笠岡満干拓地域バイオマスタウン構想の支援が期待される。 ・倉敷美観地区（R5観光入込客数：約309万人/年）、笠岡・笠岡諸島（R5観光入込客数：約103万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できる暮らしの確保 ・福山市民病院（三次医療施設）へのアクセス向上が期待される。 6 災害への備え ・岡山県地域防災計画における第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 9 他プロジェクトとの関係 ・一般国道2号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）と一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、盛土沈下変状による対策工の追加及び労務費・物価上昇に伴う総事業費・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2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区に至る延長約680kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、岡山県西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ延長7.6kmの高規格道路である。事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化等である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道180号 岡山環状南道路 中国地方整備局	その他	444	1,038	【内訳】 走行時間短縮便益：920億円 走行経費減少便益：102億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 23,700～89,600台/日	460	【内訳】 事業費：437億円 維持管理費：24億円	2.3※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30号を利用するバス路線の利便性向上が期待できる。 ・玉野市～岡山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 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 3 都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけられている。 5 個性ある地域の形成 ・玉野・津川（海水浴場等）（R5観光入込客数：約254万人/年）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一般国道30号の代替路線として機能する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 9 他プロジェクトとの関係 ・一般国道2号岡山倉敷立体（Ⅰ期）（R4年度事業化）、一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～楢津）（R2年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）と一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・岡山県第6次総合計画後期中期計画（R3.6）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ。	・盛土工の地盤条件の見直しによる工法の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費・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180号は、岡山県岡山市北区から鳥取県米子市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、高規格道路「岡山環状道路（岡山市街地の外周延長約40km）」の一部を構成する岡山市南区藤田から岡山市南区古新田に至る延長2.9kmの道路である。事業目的は、岡山市都市部で発生している交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成等である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道180号 岡山西バイパス （西長瀬～楢津） 中国地方整備局	長期間 継続中	330	1,738	【内訳】 走行時間短縮便益：11,558億円 走行経費減少便益：152億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 26,900～40,700台/日	279	【内訳】 事業費：263億円 維持管理費：16億円	6.2	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。 ・総社市～岡山駅へのアクセス向上が期待される。 ・玉野市～岡山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 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 3 都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 4 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岡山環状道路」の一部として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。 5 個性ある地域の形成 ・岡山市・吉備路（R4観光入込客数：約72.3万人/年）へのアクセス向上が期待される。 6 安全で安心できる暮らしの確保 ・岡山市北区高松地区～岡山大学病院（第三次救急医療施設）へのアクセス向上が期待される。 7 災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 10 他プロジェクトとの関係 ・一般国道180号岡山環状南道路（H21年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）、岡山倉敷立体Ⅰ期（R4年度事業化）と一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き生きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・岡山県第6次総合計画後期中期計画（R3.6）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ。	・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180号は、岡山県岡山市北区から鳥取県松江市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。 岡山西バイパスは（西長瀬～楢津）は、岡山西バイパスのうち、西長瀬交差点～楢津東交差点を立体化する延長約3.5kmの事業である。 事業目的は、岡山市中心部の交通混雑の緩和及び交通安全の確保である。 【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100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道2号 西広島バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,146	48,266	【内訳】 走行時間短縮便益：42,168億円 走行経費減少便益：4,901億円 交通事故減少便益：1,197億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300～102,800台/日	6,235	【内訳】 事業費：5,531億円 維持管理費：704億円	7.7	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。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地（101往復/日）ほか8路線】 ・廿日市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。 2 都市の再生 ・中心市街地（D10区間）内の事業である。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心城市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる。 4 個性ある地域の形成 ・宮島（R5年間観光入込客数465万人/年）、平和記念資料館（R5年間観光入込客数199万人/年）等へのアクセス向上が見込まれる。 5 無電柱化による美しい町並みの形成 ・電線共同溝整備計画区域である。 6 安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関（広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院）へのアクセス向上が見込まれる。 7 災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。（一般国道2号） ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号（宮島街道）の代替路線を形成する。 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。 10 その他プロジェクトとの関係 ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）」に位置づけられている。 ・都市再生緊急整備地域「広島都市地域」（令和2年9月）が指定。	・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。 西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。 事業目的は、強制的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和40年度 ・事業進捗率：約64%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道2号 富海拡幅 中国地方整備局	その他	190	278	【内訳】 走行時間短縮便益：262億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 35,300台/日	233	【内訳】 事業費：214億円 維持管理費：19億円	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。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込める。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通】 ・防府市から徳山駅（新幹線駅）までのアクセス向上が見込まれる【徳山駅（新幹線駅）】 2 物流効率化の支援 ・徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動中心城市である防府市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」（周南市）（R4：70万人）、防府天満宮【防府市】（R4：119万人）等へのアクセス向上が期待される 5 災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西10～防府西10）の通行止め時の代替路線を形成 6 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される 7 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量削減が期待される ・SPM排出量削減が期待される 8 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（一般国道2号戸田拡幅）と一体的に整備する必要がある ・第5次防府市総合計画「輝き!ほうふプラン」において「防府・未来へのネットワーク構想」に位置づけ ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備とし位置づけ	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、函渠工の支持地盤の改良工及び労務費・物価上昇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、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約680kmの主要幹線道路である。富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。 【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89%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道188号 柳井・平生バイパス 中国地方整備局	長期間継続中	70	97	【内訳】 走行時間短縮便益：88億円 走行経費減少便益：6.2億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 16,900～21,600台/日	70	【内訳】 事業費：60億円 維持管理費：10億円	1.4	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。 ・現道を利用するバスの定時性向上が期待される。 ・平生町～新岩国駅へのアクセス向上が期待される。 ・平生町～岩国錦帯橋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 ・柳井市から徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセス向上が期待される。 3 国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市（柳井市～周南市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心城市（柳井市）へのアクセス向上が期待される。 4 個性ある地域の形成 ・アデリーホシパーク（R4観光入込客数：約13万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5 安全で安心できる暮らしの確保 ・平生町～岩国医療センター（第三次救急医療施設）へのアクセス向上が期待される。 6 災害への備え ・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画の第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・第一次緊急輸送道路である国道188号の代替路を形成する。 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される 9 他のプロジェクトとの関係 ・やまぐち未来維新プラン（R4.12 山口県）において「迅速かつ円滑な物流を支える幹線道路網」を形成する道路として位置付け ・第2次柳井市総合計画（H29.3）において「広域交通ネットワークの充実」を図る路線として位置付け ・第5次平生町総合計画（R3.3）において「有効な土地利用の推進」を図る路線として位置付け	・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188号は、山口県岩国市から、山口県下松市までを結ぶ延長約72kmの主要幹線道路である。 柳井・平生バイパスは、山口県柳井市南町5丁目から山口県熊毛郡平生町宇佐木に至る延長2.2kmの道路である。 事業目的は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救急医療機関への迅速性向上である。 【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15%（うち用地進捗率約1%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道192号 徳島南環状道路 四国地方整備局	その他	1,328	2,181	【内訳】 走行時間短縮便益：1,793億円 走行経費減少便益：301億円 交通事故減少便益：87億円 【主な根拠】 計画交通量 24,300～51,900台／日	1,785	【内訳】 事業費：1,723億円 維持管理費：62億円	1.2	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 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 3 都市の再生 ・「徳島県新広域道路交通計画」で位置付けられた環状道路 4 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 徳島環状道路の一部を構成する ・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 5 個性ある地域の形成 ・大規模イベントである「阿波おどり」を支援する ・周辺地域における主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる 6 安全で安心できるくらしの確保 ・徳島県立中央病院、徳島大学病院（三次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる 7 災害への備え ・徳島県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている ・国道192号の防災点検箇所を回避したルートが形成される 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・徳島南環状道路景観検討委員会において景観検討を展開 10 他のプロジェクトとの関係 ・主要地方道徳島環状線と一体的に整備することで徳島外環状道路の一部を構成する ・周辺道路の安全性向上が見込まれる	・物価上昇による事業費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】 一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を經由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。 徳島南環状道路は、徳島市中心部へ流入する交通を分散し、通過交通が減少することで慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率：約54%（うち用地進捗率100%） 【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。	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～徳島東 四国地方整備局	その他	2,045				1.1 (1.6) ※1 1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等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 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 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 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心城市である徳島市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大浜新浜工業団地、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バレイ構想」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 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 6 災害への備え ・徳島県地域防災計画において第1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 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 ・ペリンピ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 ・阿南芸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	・一体評価を行う事業が長期間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】 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、新路線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「阿南芸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。 【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76%（うち用地進捗率約98%） 【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。	継続 道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	その他	508				1.1 (1.9) ※1 1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の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 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 3 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南芸芸自動車道の一部を構成する ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心城市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・「次世代LEDバレイ構想」「地域資源を生かした新たな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 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 6 災害への備え ・徳島県地域防災計画において第1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・一体評価を行う事業が長期間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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約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「阿南芸芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南芸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、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到達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約27%（うち用地進捗率約85%） 【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。	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	456				1.1 (0.7) ※1 1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の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 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 3 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南芸芸自動車道の一部を構成する ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心城市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・「次世代LEDバレイ構想」「地域資源を生かした新たな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 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 6 災害への備え ・徳島県地域防災計画において第1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・一体評価を行う事業が長期間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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約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「阿南芸芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道や阿南芸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、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到達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約17%（うち用地進捗率約85%） 【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。	継続 道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道55号 海部野根道路 四国地方整備局	その他	762				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 ・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 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 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 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・個性ある地域の形成 ・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 ・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 ・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 ・徳島県地域防災計画、高知県地域防災計画において第1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を形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・一体評価を行う事業が長期間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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約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。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。 【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6%（うち用地進捗率約33%） 【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。	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 （奈半利～安田） 四国地方整備局	その他	260				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 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 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 ・日常生活圏中心城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 ・日常生活圏中心城市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」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 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 ・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1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・一体評価を行う事業が長期間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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約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とともに、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%） 【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。	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	511	14, 661 【内訳】 走行時間短縮便益： 12, 740億円 走行経費減少便益： 1, 527億円 交通事故減少便益：394 億円 【主な根拠】 計画交通量 3, 300～38, 500台／日	13, 845 【内訳】 事業費： 維持管理費：12, 953億円 更新費：644億円 更新費：247億円		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 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 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 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心城市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」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 ・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 ・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1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・一体評価を行う事業が長期間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55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約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。 【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%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	その他	336				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 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 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絡する路線を構成する 4 個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」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 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 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1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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・安芸市都市計画マスタープラン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
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	518				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 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 3 国土・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 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 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 6 災害への備え ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・安芸市都市計画マスタープラン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

一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局	その他	708		1.1 (2.9) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・環道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・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 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 3 国土・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 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・日常生活圏中心城市である高知市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興ビジョン」を支援する 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 6 災害への備え ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・環道である国道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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・第2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	・ 一体評価を行う事業が長期間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。 【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80%（うち用地進捗率100%） 【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。	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	長期間 継続中	525		1.1 (0.5) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・環道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）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 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 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する ・環道の大型車のすれ違い困難区間の解消が見込まれる ・日常生活圏中心城市である安芸市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・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 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 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1次緊急輸送道路に位置づけられている ・環道である国道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 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する ・「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	・ 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、実質的には奈半利町、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とともに、信頼性の高いネットワークを確保することで、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。 【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12%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局	その他	393	600	570	【内訳】 事業費：514億円 維持管理費：56億円	1.1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる ・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる ・高松空港、徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・東讃地域における農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市である高松市へのアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・就業支援事業、移住・定住促進事業等を支援する ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要な観光地へのアクセス向上が期待される ・令和6年7月開業の東かがわ市温水プールに直結する 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（香川大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 安全な生活環境の確保 ・現道等における安全性の向上が期待される 7 災害への備え ・香川県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置付けられている 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 10 他のプロジェクトとの関係 ・さぬき東街道（主要地方道高松長尾大内線）との一体的整備 ・企業立地促進を支援	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約265kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 大内白鳥バイパスは、東かがわ市中部で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道白鳥大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約92%（うち用地進捗率100%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道11号 川之江三島バイパス 四国地方整備局	再々評価	722	2,835	1,379	【内訳】 事業費：1,289億円 維持管理費：89億円	2.1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失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 ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・JR伊予三島駅、JR川之江駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・高松、松山、高知徳島空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 3 都市の再生 ・仮面整理等の沿道まちづくりと連携している ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる 4 国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 5 個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジスティック整備」を支援している ・主要観光地へのアクセス向上が期待される 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（東予救命救急センター）へのアクセス向上が見込まれる 7 安全な生活環境の確保 ・自動車交通が1,000台/2h以上かつ歩行者交通が100人/日以上の区間で歩道の歩道が整備される 8 災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路が形成される 9 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 10 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 11 夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる 11 他のプロジェクトとの関係 ・公共交通手段（高速バス・鉄道）の乗り継ぎ利便性向上 ・川之江三島バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待できる	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約265kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。 【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61%（うち用地進捗率約79%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道11号 小松バイパス 四国地方整備局	再々評価	203	335	285	【内訳】 事業費：256億円 維持管理費：30億円	1.2	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・JR伊予西条駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・東予港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 3 都市の再生 ・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援 4 国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 5 個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（東予救命救急センター）へのアクセス向上が見込まれる 7 災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路が形成される 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 10 夜間要請限度の超過区間の改善が見込まれる 11 他のプロジェクトとの関係 ・現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待できる	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約265kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 小松バイパスは、一般国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、一般国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業用地や東予港とのアクセスを向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：約61%（うち用地進捗率約66%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道33号 松山外環状道路イ ンター東線 四国地方整備局	その他	398		【内訳】 走行時間短縮便益： 1,876億円 走行経費減少便益：319 億円 交通事故減少便益：99 億円	1,614	【内訳】 事業費：1,503億円 維持管理費：50億円 更新費：61億円	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失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 ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 3 都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・松山市人口集中地区（DID地区）での事業がある ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる 4 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる 5 個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出 等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する ・主要観光地へのアクセス向上が期待される 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（愛媛大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる 7 災害への備え ・愛媛県地球防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・松山外環状道路景観検討委員会において景観検討を展開 10 他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。 【事業の進捗の早込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約6%（うち用地進捗率約17%） 【コスト削減等】 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削減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道56号 松山外環状道路空 港線 四国地方整備局	その他	672	【主な根拠】 計画交通量 16,200～44,100台／日		1,614		1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失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 ・現道等の路線バスの利便性の向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる 3 都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路 ・松山市人口集中地区（DID地区）での事業である ・幹線都市計画道路網密度の向上が見込まれる ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる 4 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成 ・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる 5 個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出 等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する ・主要観光地へのアクセス向上が期待される 6 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（愛媛県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる 7 災害への備え ・愛媛県地球防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている 8 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 9 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・道路景観検討部会等において景観検討を展開 10 他のプロジェクトとの関係 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている ・FAZへのアクセスを支援する ・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する	・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 【投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、現在の松山環状線のさらに外側に計画された環状道路のことで、松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通を分散することを目的としている。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。 【事業の進捗の早込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率約99%） 【コスト削減等】 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削減に加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局	その他	748		1.9 (0.7) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの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 2 物流効率化の支援 ・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する 4 個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク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 ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 地のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約75%（うち用地進捗率約99%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道56号 佐賀大方道路 四国地方整備局	その他	618		1.9 (1.2) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの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 2 物流効率化の支援 ・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する 4 個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ合宿を支援する ・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク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 ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 地のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・一体評価を行う事業が総事業費の変更及び事業採択後一定期間未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：約18%（うち用地進捗率約7%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道56号 大方四万十道路 四国地方整備局	その他	406			1.9 (1.1) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの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 2 物流効率化の支援 ・高知新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心城市間（須崎市～四万十市）を最短時間で連絡する路線を構成する 4 個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる ・幡多地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・須崎市、四万十市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク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 ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・一体評価を行う事業が総事業費の変更及び事業採択後一定期間未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 大方四万十道路は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約9%（うち用地進捗率約1%） 【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。	継続	道路局 （国道・技術課 課長 西川 昌宏）	
一般国道56号 宿毛内海道路 （宿毛和田～宿毛新港） 四国地方整備局	その他	510			1.9 (0.2) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの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 2 物流効率化の支援 ・宿毛新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・宿毛湾港工業流通団地における水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する 4 個性ある地域の形成 ・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・幡多地域における唯一の高次医療施設（幡多けんみん病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・四万十市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク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 ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・一体評価を行う事業が総事業費の変更及び事業採択後一定期間未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港）は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 （国道・技術課 課長 西川 昌宏）	
一般国道56号 宿毛内海道路 （宿毛新港～一本松） 四国地方整備局	一定期間未着工	293	70, 071	【内訳】 走行時間短縮便益： 61, 061億円 走行経費減少便益： 7, 484億円 交通事故減少便益： 1, 526億円	37, 092	【内訳】 事業費：31, 371億円 維持管理費：5, 306億円 更新費：416億円	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる ・宿毛駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・宿毛新港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・宿毛湾港工業流通団地における水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心城市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する 4 個性ある地域の形成 ・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画、愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 （国道・技術課 課長 西川 昌宏）

一般国道56号 宿毛内海道路 （一本松～御荘） 四国地方整備局	その他	450	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR宇和島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・宇和島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・四国1位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心城市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心城市へ（愛南町～宇和島市）のアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・クルーズ船寄港地から観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ・生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・一体評価を行う事業が総事業費の変更及び事業採択後一定期間未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路（一本松～御荘）は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和6年度 ・事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道56号 宿毛内海道路 （御荘～内海） 四国地方整備局	一定期間未着工	473	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR宇和島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・宇和島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・四国1位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心城市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心城市へ（愛南町～宇和島市）のアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・愛南町西海地区の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ・生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 宿毛内海道路（御荘～内海）は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道56号 津島道路 四国地方整備局	その他	491	1 円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バスの利便性向上が見込まれる ・JR宇和島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる ・松山空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・宇和島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・四国1位の水揚げ量を誇る深浦漁港から水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3 国土・地域ネットワークの構築 ・四国横断自動車道と並行する一般国道自動車専用道路に位置づけられている ・拠点都市間（四万十市～宇和島市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・日常活動圏中心城市間（四万十市～宇和島市）を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心城市へ（愛南町～宇和島市）のアクセス向上が見込まれる 4 個性ある地域の形成 ・愛南町西海地区の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（市立宇和島病院）へのアクセス向上が見込まれる 6 災害への備え ・宿毛市、宇和島市へのルートを補完し、津波浸水などによる孤立の解消を支援する ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災点検箇所を迂回するルートを形成する 7 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ・生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9 他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体となり、四国横断自動車道・四国8の字ネットワークを構成する ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性の向上や自衛隊救援活動ルートの確保が期待される	・一体評価を行う事業が総事業費の変更及び事業採択後一定期間未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道56号は、高知県高知市を起点に四国西南地域の主要都市を經由し、愛媛県松山市に至る延長約351kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。 津島道路は、四国8の字ネットワークを形成し、四国西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に四国西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約48%（うち用地進捗率約98%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道201号 八木山バイパス 九州地方整備局 西日本高速道路株式会社	その他	465	314	【内訳】 走行時間短縮便益：319億円 走行経費減少便益：－4.6億円 交通事故減少便益：－0.22億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600～17,300台/日	267	【内訳】 事業費：253億円 維持管理費：14億円	1.2	1 基幹産業を支える物流道路 ・八木山バイパスの4車線化により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、定時性・速達性の向上が図られ、地域産業の支援が期待される。 2 交通安全性の向上 ・八木山バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。 3 信頼性の高いネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、事故等による通行止め発生のリスク軽減が図られ、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。 4 交通混雑の緩和 ・八木山バイパスの4車線化により、交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。	・橋梁計画の見直し、トンネル工事における支保工の変更及び補助工法の追加、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】 ・八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保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31年度 ・事業進捗率：約72%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の搬出計画の見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏） 高速道路課 （課長 松本 健）
一般国道201号 仲哀拡幅 九州地方整備局	その他	100	97	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 24,900台/日	88	【内訳】 事業費：81億円 維持管理費：7.2億円	1.1	1 基幹産業を支える物流道路 ・仲哀拡幅の整備により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、定時性・速達性の向上が図られ、地域産業を支援する。 2 信頼性の高いネットワークの構築 ・仲哀拡幅の整備により、交通事故や故障車等に伴う通行止めによる広域迂回が解消され、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。 3 交通混雑の緩和・交通安全性の向上 ・仲哀拡幅の整備により、交通混雑が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、交通安全性の向上が期待される。 4 観光振興（サイクルツーリズム）の支援 ・自転車道を整備することで、隣接市町を連携したサイクリングルートが設定でき、周辺観光の促進が期待される。 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）	・改築工法の見直し、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】 ・仲哀拡幅は、国道201号の交通混雑緩和や交通安全の確保、物流を支える幹線道路の強化による地域産業の支援等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道210号 浮羽バイパス 九州地方整備局	その他	290	962	【内訳】 走行時間短縮便益：854億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 8,400～25,000台/日	786	【内訳】 事業費：659億円 維持管理費：128億円	1.2	1 交通混雑の緩和 ・浮羽バイパスの整備により、国道210号現道の交通が転換し、交通混雑の緩和が期待される。 2 交通安全性の向上 ・浮羽バイパスの整備により、国道210号現道の交通混雑を緩和し、交通安全性の向上が期待される。 3 観光振興の支援 ・浮羽バイパスの整備により、地域内外のアクセス性が向上され、観光振興の支援、観光周遊の促進が期待される。 4 災害時緊急活動の支援 ・浮羽バイパスの整備により、災害拠点とのアクセス性向上等、緊急活動の支援が期待される。 5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）	・水路計画の見直し、交差点形状の変更、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】 ・浮羽バイパスは、交通混雑の緩和や交通安全の確保ならびに地域産業の支援等を目的とした事業である。 【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95%（うち用地進捗率約99%） 【コスト削減等】 ・災害土砂活用によるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道3号 鳥栖拡幅 九州地方整備局	その他	126	286	【内訳】 走行時間短縮便益：268億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 33,900～43,200台/日	147	【内訳】 事業費：139億円 維持管理費：7.8億円	1.9	1 交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 2 交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、交通安全性の向上が期待される。 3 物流効率化の支援 ・事業中区間の整備により、交通混雑が緩和され、物流効率化の支援が期待される。 4 救急医療活動の支援 ・事業中区間の整備により、高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 5 地域活性化の支援 ・事業中区間の整備により、当該地域の交通円滑化が図られるとともに周辺ICへのアクセス性が向上することで企業誘致の促進や雇用拡大など、更なる地域活性化の支援が期待される。 6 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）	・仮設工の追加、構造物撤去の追加、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】 ・鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地進捗率約98%） 【コスト削減等】 ・土配の見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）

一般国道497号 伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	429	499	【内訳】 走行時間短縮便益：412億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量 18,800～21,300台/日	448	【内訳】 事業費：419億円 維持管理費：29億円	1.1	1 広域交通ネットワークの形成 ・九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待され、九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待される。 2 物流の効率化 ・伊万里道路の整備により、博多港までの輸送時間短縮や事故のリスク低減など、物資輸送の安定性や安全性の向上が期待される。 3 地域経済の活性化 ・伊万里道路の整備により、更なる企業進出と雇用創出による地域経済の活性化が期待される。 4 観光振興の支援 ・伊万里道路の整備により、市外と伊万里市との連絡や伊万里市内の交通便利性が向上することで、更なる観光振興・観光産業の活性化に寄与することが期待される。 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, SPH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】 伊万里道路は、西九州自動車道の一部を構成し、地域間の連携を図り、企業進出や観光振興による地域の活性化に寄与するとともに、物流の効率化を図ることを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約57%(うち用地進捗率約99%) 【コスト削減等】 ・仮設工法見直しによるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道34号 大村拡幅 九州地方整備局	再々評価	147	508	【内訳】 走行時間短縮便益：430億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：5.4億円 【主な根拠】 計画交通量 33,100～48,700台/日	294	【内訳】 事業費：270億円 維持管理費：24億円	1.7	1 交通混雑の緩和 ・大村拡幅の整備により、円滑な流動が確保され、交通混雑の緩和が期待される。 2 交通安全性の向上 ・大村拡幅の整備により、円滑な流動が確保され、交通安全性の向上が期待される。 3 救急医療活動の支援 ・大村拡幅の整備により、混雑緩和が想定され、救急医療活動や災害時などの緊急車両の移動円滑化が期待される。 4 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPH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】 ・大村拡幅は、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3年度 ・事業進捗率：約99%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道57号 森山拡幅 九州地方整備局	その他	649	1,257	【内訳】 走行時間短縮便益：1,151億円 走行経費減少便益：95億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 13,100～32,400台/日	934	【内訳】 事業費：907億円 維持管理費：27億円	1.3	1 広域交通ネットワークの形成 ・島原道路の整備により、沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化への貢献が期待される。 2 地域産業の支援 ・島原道路の整備により、広域ネットワークの形成によって効率的な輸送が可能となることで、地域産業の更なる発展が期待される。 3 交通混雑の緩和 ・森山拡幅の自専道整備により、交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 4 交通安全性の向上 ・森山拡幅の自専道整備による交通混雑の緩和により、交通事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。 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, SPH削減)	・地盤改良の工法見直し、構造物撤去工の変更、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】 ・森山拡幅は、高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約96%(うち用地進捗率約99%) 【コスト削減等】 ・側道計画縮小によるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道3号 熊本バイパス 九州地方整備局	再々評価	389	602	【内訳】 走行時間短縮便益：567億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 27,300～40,800台/日	476	【内訳】 事業費：450億円 維持管理費：27億円	1.3	1 都市圏ネットワークの形成 ・熊本都市圏の放射道路網が形成され、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和、地域間の交流・連携機能の確保等に貢献することが期待される。 2 交通混雑の緩和 ・熊本バイパスの整備により、並行現道の交通がバイパスへ転換することで、現道の交通混雑が緩和され、走行速度の向上など円滑な交通の確保が期待される。 3 交通安全性の向上 ・熊本バイパスの整備により、現道の交通がバイパスに転換することで交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 4 救急医療活動の支援 ・熊本バイパスの整備により、第三次救急医療施設等への搬送時間短縮が図られ、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。 5 生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本バイパスは、熊本都市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率：約81%(うち用地進捗率約99%) 【コスト縮減等】 ・他事業からの流用土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10号 高江拡幅 九州地方整備局	再々評価	125	187	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：4.6億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量 38,100～39,800台/日	123	【内訳】 事業費：116億円 維持管理費：7.3億円	1.5	1 交通混雑の緩和 ・高江拡幅の整備により、2車線区間の交通ボトルネックが解消し、交通混雑の緩和が期待される。 2 交通安全性の向上 ・高江拡幅の整備により、事故要因の一つと想定される交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 3 救急医療活動の支援 ・高江拡幅の整備により、大南出張所から第3次救急医療施設である大分市医師会立アルメイダ病院までの所要時間が短縮され、救急医療活動の支援が期待される。 4 安全な歩行空間の確保 ・高江拡幅の整備により、自転車と歩行者が分離され、歩行者の安全性向上が期待される。 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)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・高江拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援、安全な歩行空間の確保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26年度 ・事業進捗率：約56%(うち用地進捗率約62%) 【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210号 横瀬拡幅 九州地方整備局	その他	81	80	【内訳】 走行時間短縮便益：73億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量 26,600台/日	74	【内訳】 事業費：69億円 維持管理費：4.3億円	1.1	1 交通混雑の緩和 ・横瀬拡幅の整備により、車面の円滑な走行が確保され、交通混雑の緩和が期待される。 2 交通安全性の向上 ・横瀬拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 3 救急医療活動の支援 ・横瀬拡幅の整備により、由布市消防本部から大分市への時間短縮や患者搬送時の走行性が確保され、救急医療活動の支援が期待される。 4 安全な歩行空間の確保 ・横瀬拡幅の整備により、自転車と歩行者が分離され、歩行者の安全性向上が期待される。 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)	・電線共同溝の追加、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】 ・横瀬拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全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28年度 ・事業進捗率：約52%(うち用地進捗率約80%) 【コスト縮減等】 ・函渠工の計画方針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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道3号 阿久根川内道路 九州地方整備局	再々評価	1,185	1,134	【内訳】 走行時間短縮便益：982億円 走行経費減少便益：112億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 17,800～18,900台/日	981	【内訳】 事業費：904億円 維持管理費：77億円	1.2	1 広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域交通ネットワークが形成され、地域間の連携強化が期待される。 2 防災機能の強化 ・阿久根川内道路の整備により、豪雨災害による交通途絶の回避が期待される。 3 地域経済の支援 ・阿久根川内道路の整備により、地域におけるさらなる雇用の促進、経済活動の支援が期待される。 4 地域医療の支援 ・阿久根川内道路の整備により、救急搬送時の時間短縮や走行環境改善等、地域医療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)	・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】 ・阿久根川内道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、災害時にも機能する信頼性の高い高速交通ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安心・安全の確保、地域産業の活性化や地域経済の成長に寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約18%(うち用地進捗率約40%) 【コスト縮減等】 ・交差道路計画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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道506号 豊見城東道路 沖縄総合事務局	その他	1,240		【内訳】 走行時間短縮便益： 4,973億円 走行経費減少便益： 721億円 交通事故減少便益： 222億円	4,450	【内訳】 事業費：4,213億円 維持管理費：104億円 更新費：132億円	1.3 (1.5) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 2 個性ある地域の形成 ・那覇空港（第二種空港）から国営沖縄記念公園（美ら海水族館）へのアクセス向上が見込まれる。 3 安全で安心できるくらしの確保 ・沖縄県南部医療センター（第3次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。 4 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。 5 地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・資材単価及び労務単価等の見直し、鋼橋製作工場の所の変更に伴う海上輸送区間の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・「豊見城東道路」は豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長約6.2kmの高規格幹線道路である。 ・那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。 ・那覇都市圏の2環状放射道路にも位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成3年度 事業進捗率：約98%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
一般国道506号 小禄道路 沖縄総合事務局	その他	1,510	5,916	【主な根拠】 計画交通量：38,000台/日			1.3 (0.8) ※1	1 円滑なモビリティの確保 ・那覇空港から北部地域までの所要時間が短縮し、速達性・定時性が向上する。 ・並行する国道331号の渋滞損失時間の削減による混雑緩和が見込まれる。 2 観光産業の支援 ・那覇空港・那覇港から沖縄自動車道へのアクセスが向上し、北部・中部方面や沖縄県全体の観光周遊活性化が期待される。 ・那覇空港から沖縄本島北部や中部の観光地へのアクセス性が向上され、さらなる観光産業への支援が期待される。 3 物流効率化の支援 ・北部地域から那覇空港までのアクセス性が向上し、空港貨物の運搬を効率化できることで県内の物流産業の活性化が期待される。 4 地域環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 5 生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・資材単価及び労務単価等の見直し、橋梁上部工の架設工法の見直し、土質状況の変更に伴う残土の運搬、処分費の見直し、鋼橋製作工場の所の変更に伴う海上輸送区間の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・「小禄道路」は那覇市親水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。 ・那覇空港自動車道の一部を構成し、沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号、329号とともに南北を走る「3本の柱」として位置付けられており、沖縄本島北部及び中南部と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、那覇都市圏の2環状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。 【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81%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・アンカーフレーションの変更によるコスト縮減。 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 西川 昌宏）
第二東海自動車道 横浜名古屋線 （新秦野～御殿場JCT） 中日高速道路株式会社	その他	8,108	25,664	【内訳】 走行時間短縮便益： 25,006億円 走行経費減少便益：507億円 交通事故減少便益：150億円 【主な根拠】 計画交通量 51,300台/日	18,811	【内訳】 事業費：17,728億円 維持管理費：613億円 更新費：471億円	1.4 (1.7) ※1	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） 2 個性ある地域の形成（10周辺の土地利用計画立案推進、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） 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14項目に該当	・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 【投資効果等の事業の必要性】 第二東海自動車道は近畿自動車道名古屋神戸線と一体となって、三大都市圏を相互に結び、人の交流と物流を支える大動脈として、日本経済を牽引するとともに、東名・名神高速道路の代替機能を果たす上で不可欠な路線である。 【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63%（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精査、2027年度（令和9年度）の開通予定に見直し 【コスト縮減等】 ・橋梁区間の一部を盛土構造へ変更	継続	道路局 高速道路課 （課長 松本 健）

近畿自動車道 名古屋神戸線 (亀山西JCT～大 津JCT) 中日本高速道路株 式会社 西日本高速道路株 式会社	その他	6,368	49,803	【内訳】 走行時間短縮便益： 40,941億円 走行経費減少便益： 7,764億円 交通事故減少便益： 1,098億円 【主な根拠】 計画交通量：51,700～ 60,600台/日	13,533	【内訳】 事業費：11,323億円 維持管理費：2,210億円	3.7	1 国土・地域ネットワークの構築(当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する) 2 災害への備え(緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する) 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) 他14項目に該当	・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 【投資効果等の事業の必要性】 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、陣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、名神からの迂回車道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。 【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74%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 松本 健)
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	その他	8,377	11,126	【内訳】 走行時間短縮便益： 10,035億円 走行経費減少便益：995 億円 交通事故減少便益：96 億円 【主な根拠】 計画交通量：62,800～ 63,300台/日	8,717	【内訳】 事業費：8,001億円 維持管理費：716億円	1.3	1 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) 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	・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 【投資効果等の事業の必要性】 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、大阪府を經由し、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28km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。 【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46%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 松本 健)
一般国道10号 単車道路 (牟婁東～加治 木) 西日本高速道路株	その他	549	4,583	【内訳】 走行時間短縮便益： 3,870億円 走行経費減少便益：617 億円 交通事故減少便益：96 億円 【主な根拠】 計画交通量：12,600～ 13,000台/日	1,443	【内訳】 事業費：1,263億円 維持管理費：180億円	3.2	1 円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる 2 物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる 3 安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他14項目に該当	・橋梁の基礎施工において、硬質な層が確認され施工に時間を要したことに伴う事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道10号単車道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度（4車線化）：平成29年度 事業進捗率：約74%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 松本 健)

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

※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。

【道路・街路事業】
 (直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用の内訳				
一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局	その他	284	1 走行時間の短縮等 131億円(残事業131億円) 2 災害に強いネットワークの形成 冬期登坂不能車や災害による通行規制の発生及び災害監視が必要な箇所を回避することで、災害に強い道路ネットワークを確保 3 安全で快適な道路ネットワークの確保 線形不良区間の解消等により安全で円滑な走行空間確保が図られることで、信頼性の高い道路ネットワークを確保 4 物流活動を支える道路 国道113号は重要物流道路に指定されており、災害時を含めて安定的な輸送経路の確保が求められ、整備により物流活動を支える道路としての役割が期待 5 地域産業や自然を活かした観光産業を支える道路 幹線道路ネットワークが強化されることで各地域間を移動する広域観光連携の推進や地域観光産業を支える道路としての役割が期待 6 救急医療へのアクセス向上 救急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性が確保されるなど、迅速な救命救急活動を支援	339	【内訳】 事業費 : 321億円 維持管理費 : 18億円	・トンネルの沈下対策、坑口部法面对策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道113号鷹ノ巣道路は高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。 【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57%(うち用地進捗率約81%) 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等によりコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	その他	254	・交通状況の変化 ・走行安定性の向上 ・冬期の安全で円滑な交通の確保 ・地すべり区間の回避	402	【内訳】 事業費 : 386億円 維持管理費 : 15億円	・法面補強工(アンカー工)の追加、資機材費・労務費の増に伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・笠波峠除雪拡幅は、兵庫県の最高峰氷ノ山(1,510m)に続くハチ北高原の麓に位置し、積雪が多い一般国道9号の笠波峠付近において、除雪した雪を積んでおく堆雪帯を設けることで、冬期の安全で円滑な交通を確保するとともに、トンネルにより地すべり区間の回避を目的とした、延長4.6kmの事業です。 【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85%(うち用地進捗率約97%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)

一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	その他	523	○災害等に対する不安感の解消 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果	475	【内訳】 事業費：466億円 維持管理費：9.3億円 ・トンネル切羽の被圧水対策・湧水対策及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うことにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約145kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。 事業目的は、線形不良の解消のほか、国土強靱化に伴う災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約53%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 西川 昌宏)
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	その他	196	・災害危険箇所の減少及び地すべり地の回避 ・走行時間の短縮等（災害による通行止めでの迂回の解消を含む）113億円（残事業113億円） ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮（令和6年4月1日：L=20.3km→L=18.7kmへ短縮） ・線形不良箇所の減少による走行性・安全性の向上 ・災害時の通行止めによる孤立地域の経済(営業)損失の解消(0.50億円)	213	【内訳】 事業費：203億円 維持管理費：10億円 ・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 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124kmの主要幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の35%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 一般国道33号越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、主要幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地進捗率100%） 【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。	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		費用の内訳						
羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業 北海道開発局	その他	80	198	【内訳】 輸送コスト（フェリー）の削減便益：17億円 フェリー乗船客の移動コストの削減便益：172億円 震災時における輸送コストの削減便益：0.43億円 震災時におけるフェリー乗船客の移動コストの削減便益：2.5億円 滞船・多そう係留作業解消コストの削減便益：5.1億円 残存価値：0.71億円 【主な根拠】 令和11年度予測貨物需要：47千トン/年 令和11年度予測フェリー乗船客：26千人/年 令和11年度予測貨物需要（震災時）：90千トン/回 令和11年度予測フェリー乗客数（震災時）：19千人/回 令和11年度予測利用小型船隻数：105隻/年	164	【内訳】 建設費：162億円 管理運営費等：1.7億円	1.2	・本事業により、離島フェリーの安全運航が確保されることで、離島との間の物流が維持されるとともに、水産業や羊「サフォーク種」の飼育等の維持・発展に寄与。 ・本事業により、羽幌港が離島観光の拠点となることで、天売・焼尻等への安定的な観光客の入り込みによる経済波及効果が期待される。 ・羽幌港内では、フェリー係留時の静穏度が確保されておらず、荒天等時には避難が発生していたところ、本事業において防波堤が整備されることで、フェリー係留時の安全が確保される。	・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】 ・羽幌港は、天売島・焼尻島を結ぶ離島フェリーの玄関口として地域住民や観光客に利用されており、地域の生活基盤としての役割を担っているほか、大規模地震発生時及び平常時における物資や旅客輸送機能の確保が求められている。また、羽幌港は多くの小型船に利用され港内混雑が著しいことから、事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業 北海道開発局	再々評価	94	210	【内訳】 滞船コストの削減便益：56億円 作業コストの削減便益：10億円 海難の減少便益：73億円 漁獲物付加価値の向上便益：67億円 屋根付き岸壁に伴う作業コストの削減便益：3.7億円 残存価値：0.07億円 【主な根拠】 令和14年度予測利用小型船隻数：102隻/年 令和14年度避泊可能隻数：7.0隻 令和14年度予測漁獲高（ホタテガイ）：6,622百万円/年 令和14年度予測漁獲高（サケ）2,995百万円/年	180	【内訳】 建設費：179億円 管理運営費等：1.1億円	1.2	・本事業において屋根付き岸壁が整備されることで、衛生管理面の強化が図られ、枝幸町からのホタテガイ等の輸出促進、ひいては我が国の農林水産物輸出額拡大に寄与する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・枝幸港ではホタテガイ等の輸出促進が進んでおり、輸出先の販路も拡大しているが、衛生管理面の強化が課題となっている。また、港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障をきたしており、荒天時における小型船の安全な避難が求められていることから、事業の必要性は高い。 【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】 ・物揚場（-3.5m）（西）（改良）屋根施設の材料費削減や屋根幅の縮小をすることにより、建設コストの縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	304	1,527	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：1,091億円 海難の減少便益：401億円 航路・泊地の維持・波減費の削減便益：25億円 輸送コストの削減便益：4.9億円 残存価値：5.0億円 【主な根拠】 令和12年度予測取扱貨物量：118千トン/年 令和12年度避泊可能隻数：1.0隻 令和12年度予測埋没低減量：5,530㎡/年 令和12年度予測取扱基盤：18基	1,110	【内訳】 建設費：1,108億円 管理運営費等：2.0億円	1.4	・本事業により、砂や石灰石等の安定的な供給が可能となることで、本州・函館・札幌間の物流・人流効率化のための渡島・檜山圏のインフラ整備の安定的な実施が期待される。 ・瀬棚港の背後圏は陸上風力発電の導入ポテンシャルが高く、令和元年には16基の設置が行われ、その際には瀬棚港から陸上風力発電設備部材を搬入しており、再生可能エネルギー導入促進に貢献している。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、北海道新幹線等をはじめとした渡島・檜山圏のインフラ整備を支える事業であるほか、瀬棚港の背後圏は陸上風力発電の導入ポテンシャルが高く、陸上風車発電設備部材を搬入するなど、再生可能エネルギーの導入促進にも寄与することから、事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
函館港弁天地区船だまり整備事業（改良） 北海道開発局	再々評価	102	174	【内訳】 滞船コストの削減便益：174億円 【主な根拠】 令和12年度予測利用不荷役船係留時間：78,400時間/年 令和12年度予測地元元官公庁船の利用隻数：6.0隻/年	150	【内訳】 建設費：149億円 管理運営費等：0.20億円	1.2	・本事業により、函館港を利用する船舶の円滑な受入が可能となることで、地域経済の活性化が期待される。 ・本事業により、弁天地区への調査船等の集約が図られることで、函館市が目指す水産・海洋研究・交流拠点としての機能が強化され、漁業資源開発や海洋環境保全などの学術研究の推進に寄与する。 ・本事業により、函館港を拠点に活躍する調査船の一般公開が実現するなど、市民に向けて魅力的なコンテンツが提供可能となっており、函館国際水産・海洋都市形成に寄与している。 ・本事業により、より多くの避難要請への対応が可能となることで、函館港周辺を航行する船舶の安全性向上に寄与する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・函館港では、係留施設が不足しているため、物資補給目的船からの係留要請に対応できず、滞船等を余儀なくされている。また、函館市では、弁天地区に国際水産・海洋総合研究センターを建設するなど、函館国際水産・海洋都市構想の実現に向けた取組みを進めているため、本施設と連携した機能強化が求められており、事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)

網走港新港地区防波堤改良事業 北海道開発局	再々評価	172	295	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益：9.5億円 待避コストの削減便益：0.82億円 係留ロープの被害の削減便益：0.56億円 海難の減少便益：281億円 越波・浸水被害の減少便益：0.69億円 残存価値：2.3億円 【主な根拠】 令和12年度予測貨物需要：289千トン/年 令和12年度予測総待避時間：144時間/年 令和12年度予測ロープ切断本数：3.0本/年 令和12年度避泊可能隻数：2.0隻 令和12年度予測被害額：122,717千円/30年	246	【内訳】 建設費：222億円 管理運営費等：24億円	1.2	・本事業により、荷役の安全性を確保することで、製糖関連産業の活性化や安定的な食糧供給に寄与する。 ・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、網走港背後圏の観光振興に寄与する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・網走港背後圏では製糖業が盛んであり、製糖製造の燃料となる石炭等は網走港を拠点として輸送されているほか、国内での小麦生産の7割を占める北海道において、道内生産量の3割がオホーツク地域であり、さらにそのうち9割が網走港を利用して全国へ輸送されている。 ・また、網走港背後圏には、「網走監獄」や「流氷」などの観光資源が豊富にあり、これまでに「ダイヤモンド・プリンセス」や「飛鳥Ⅱ」などのクルーズ船入港実績がある。加えて、荒天時における待機・避難先として利用されるなどのニーズがあり、事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 引き続き、コスト縮減に取り組むとともに、適正な事業費及び事業期間の管理に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
茨城港常陸那珂港区国際海上コンテナターミナル等整備事業 関東地方整備局	その他	1,493	5,030	【内訳】 輸送コストの削減便益：3,940億円 滞船解消の便益：298億円 海難減少の便益：718億円 震災時の輸送コスト削減の便益：11億円 残存価値：64億円 【主な根拠】 令和18年度予測取扱貨物量等 外貨ROROコンテナ：88千TEU/年 外貨RORO貨物（産業機械）：1,857千トン/年 外貨RORO貨物（完成自動車）：1,684千トン/年 その他一般貨物：92千トン/年 滞船隻数：24隻/年 避泊可能隻数：4隻 幹線貨物（震災時）：1,025千トン	3,895	【内訳】 建設費：3,781億円 管理運営費等：114億円	1.3	・防波堤の整備により港内静穏度の向上を図り、航行船舶及び荷役作業の安全性が確保される。 ・滞船及び他港への横持ち等の解消、地域産業の国際競争力強化、裾野の広い関連産業の生産体制の確保がなされ、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・首都圏中心部を通行した京浜港等への陸上輸送を回避できるため、トラックドライバーの労働時間の短縮など、労働環境の改善が図られる。 ・被災時においても、耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。 ・首都圏との同時被災を免れることができることから、首都直下型地震等におけるリダンダンシーの確保に資する。 ・陸上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、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。	・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】 ・滞船や他港への横持ち等の非効率な輸送形態を解消するとともに、産業機械、完成自動車、コンテナ等の貨物需要の増加に対応し、地域産業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。また、当該事業を実施することで港内の静穏度が確保され、船舶の安全な航行、荷役及び荒天時の港内避泊が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和17年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・浚渫土砂の有効活用によりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業 関東地方整備局	その他	1,950	2,378	【内訳】 走行経費減少便益：224億円 走行時間短縮便益：2,136億円 交通事故減少便益：15億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 令和22年度計画交通量：34,000台/日	2,140	【内訳】 建設費：2,114億円 管理運営費等：27億円	1.1	・現在、東扇島と内陸部の接続は「川崎港海底トンネル」が唯一のルートとなっており、発災時に海底トンネルが不通になると、被災地に向けた緊急輸送に支障が生じることから、本事業により首都圏の防災機能の強化が図られる。 ・本事業により、交通便利性向上による従業員の確保や業務の計画性の向上で企業活動の活性化が見込まれる。また、救急隊の到着時間の短縮等が期待され、道路ネットワークの強化が図られる。	・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】 ・扇島地区等におけるJFEスチール焼高炉休止後の土地利用方針が策定され、発生集中交通量の増加が見込まれる。 ・東扇島地区は外貨コンテナ貨物の輸入及び自動車の輸出拠点であり、高機能な物流施設、冷凍・冷蔵倉庫を中心とした倉庫群の立地も進んでいるが、同地区と内陸部を結ぶルートは川崎港海底トンネルのみであり、増加する貨物流動等への対応が必要である。 ・切迫する首都直下地震等への備えとして、発災時には緊急物資輸送等の中継基地の役割を担う東扇島地区と人口が集中する内陸部とのアクセスルートの多重化が必要である。 ・当該事業の実施により、平常時においては貨物流動の分散化による交通混雑緩和、発災時においては緊急物資輸送ルートの多重化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年頃整備完了予定 【コスト縮減等】 ・昇降施設の設計および施工方法の見直し等により、コスト縮減を図った。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	その他	218	245	【内訳】 輸送コスト削減便益（海上）：214億円 被災時における輸送コスト削減便益：31億円 残存価値：0.05億円 【主な根拠】 令和13年予測取扱貨物量： バルブ貨物（輸入・バラ貨物）：563千トン/年 外貨コンテナ貨物（袖師地区・中国航路）：47千TEU/年	183	【内訳】 建設費：181億円 管理運営費等：2.1億円	1.3	・コンテナ荷役とバルブ荷役の動線の交錯が解消され、安全かつ効率的な荷役が可能となる。 ・清水港のみならず、他港を活用する企業においても物流コストの削減が図られる。 ・各製紙企業における仕入コストが削減され、製品価格の低下に寄与する。 ・バルブ生産地からの直接輸入航路を維持することで、我が国の生活必需品の生産・流通体制の維持が期待できる。 ・大型コンテナ船の安定的な就航が可能となるほか、新規コンテナ航路の誘致により背後地域産業の国際競争力の向上が期待できる。 ・被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。 ・海上輸送回数の減少に伴い、船舶のCO2及びNOX排出量が減少する（CO2削減量：15.9万トン/年、NOX削減量：1.5万トン/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】 ・当該事業を実施することで大型船を利用した海上輸送の効率化が可能となり、地域産業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・岸壁の基礎工や裏込工の石材について、他事業で発生した石材の利活用の可能性について検討・調整を進める等、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

大阪港北港南地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 近畿地方整備局	その他	2,715	27,866	【内訳】 国際海上コンテナ貨物の輸送コストの削減便益：26,876億円 震災後における輸送コスト増大回避便益：684億円 自動車交通の円滑化便益：63億円 残存価値：243億円 【主な根拠】 令和13年度予測取扱貨物量：141万TEU/年 令和22年度予測交通量（臨港道路：此花大橋）：334百台/日	5,351	【内訳】 建設費：4,983億円 管理運営費等：369億円	5.2	・海上コンテナ物流機能の効率化により我が国産業の国際競争力が強化される。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮により、トラックドライバへの不足等への対応が図られるとともに、CO2、NOX等の排出量が削減される。また、臨港道路整備やゲート処理の迅速化によりCO2及びNOX等の排出量が削減される。 ・世界各地を結ぶ直航便の増加により輸送のリードタイムが短縮するとともに、途中積替港における荷操作業の回避により、荷傷みリスクの低減及び輸送の定時性が向上することで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築を図る。 ・IoTや自動化など最先端の技術を活用したコンテナターミナルの整備により、生産性を向上し、労働環境を改善させる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能が確保され、背後圏企業の国際競争力低下が回避される。	・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】 ・大阪港に寄港するコンテナ船型が大型化しており、既に入水深15m以上の岸壁を必要とするコンテナ船がコンテナの積載量を調整するなどして入港しているため、大水深岸壁を有する高規格コンテナターミナルの整備が急務となっている。 ・増大するコンテナ需要に伴い、此花大橋をはじめとする背後の臨港道路の交通量が増加しており、車線数の追加が必要である。 ・北港南地区（夢洲）ではコンテナ貨物量が順調に増加しており、これに対応すべく取扱能力を向上させるためには、引き続き、コンテナの敷置・受け渡し等を行う荷さばき地の拡張が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・今後実施する浚渫（海底掘削）工事において、旧防波堤の基礎礫石の撤去を予定しており、その処理に関して有効活用に向けた調整を行い、破砕・処分にかかる費用の低減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
神戸港臨港道路整備事業（大阪湾岸道路西伸部） 近畿地方整備局	その他	6,740	220,281	【内訳】 走行時間短縮便益：201,334億円 走行経費減少便益：17,002億円 交通事故減少便益：1,945億円 【主な根拠】 計画交通量：60,000台/日	76,155	【内訳】 事業費：64,572億円 維持管理費：9,040億円 更新費：2,542億円	2.9 (0.8) ※1	1 渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・阪神高速3号神戸線は全国都市高速道路の中で渋滞による損失時間が最も多い路線。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への定時性が確保されるなど、物流の効率化が期待。 2 沿道環境の改善 ・周辺道路においては、主要渋滞箇所が広範囲に点在し、また、阪神高速3号神戸線は慢性的な渋滞が発生。渋滞による速度低下はNOXやSPMなど沿道環境に影響を与える。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待。 3 代替路の確保 ・阪神高速3号神戸線は、建設から50年以上が経過しており、構造物の長寿命化に向けた更新事業による通行規制を実施。さらに、交通事故が多発する区間で通行規制になることも多い。 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、代替路の確保が可能となり、更新事業や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和。 4 災害時の交通確保 ・大阪湾岸道路西伸部の整備により、高潮や津波の影響を受けない道路ネットワークが構築されることで、災害時の交通確保が可能となり、陸・海・空の防災拠点が機能を発揮。 ・具体的には、ポートアイランドにある3次救急医療機関や、災害時の物流輸送拠点となる神戸空港・六甲アイランド埠頭などへのアクセスが確保され、災害時の円滑な人命救助や復旧に貢献。	・物価上昇による資機材、労務費の増額、地質調査を踏まえた橋梁構造の見直しや橋梁形式の変更に伴う基礎の見直しに伴う総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のリंकうJCT に至る延長約80kmの高規格道路である。 ・その内、一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路であり、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約11%（うち用地進捗率約28%） 【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	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
日高港塩屋地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	227	998	【内訳】 輸送コストの削減便益：165億円 海難減少便益：804億円 残存価値：29億円 【主な根拠】 令和9年予測取扱貨物量：23万トン/年 遊泊可能隻数：1.0隻（100GT～500GT）	608	【内訳】 建設費 608億円 管理運営費等 0.76億円	1.6	・本事業の実施により、物流の効率化のみならず日高港への大型クルーズ船の寄港が可能となった。 ・本事業の実施による荷主と港湾間の陸上輸送の短縮及び船舶の大型化に伴い、自動車の排出ガス削減が図られる。 （CO2：1,559トン/年 NOX：43トン/年） ・本事業の実施により、木質バイオマス発電所をはじめとした新たな産業誘致が進み、雇用創出が図られるなど、地域の発展や経済の活性化に貢献している。 ・日高港の沖合海域では、洋上風力発電事業が複数計画されている。本ターミナルは、洋上風力発電設備の設置や維持管理の際の拠点として、再生可能エネルギーの導入促進に資する役割も期待される。 ・沿道騒音等の減少、建設工事による雇用・所得拡大の効果も見込まれる。	・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】 ・背後地域においてバイオマス発電所が計画されており、その発電のための燃料として木質ペレット・パームヤシ殻（PKS）を本船にて輸入する計画であることから、その対応が必要不可欠である。 ・航行船舶の荒天時における海難減少のため、遊泊水域を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・浚渫土砂の有効活用により土捨て費用の削減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

舞鶴港和田地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	808	1,740	【内訳】 輸送コスト削減便益:445億円 臨港道路整備による移動コスト削減便益：1,250億円 震災時の輸送コスト削減便益：21億円 交通事故減少便益：8.8億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 令和18年度予測取扱貨物量： コンテナ：1.9万TEU/年 珪砂：11万トン/年 ソーダ灰：3.5万トン/年 PKS：4.1万トン/年 木質チップ：6.0万トン/年 コークス：2.6万トン/年	1,468	【内訳】 建設費 1,442億円 管理運営費等 27億円	1.2	・本事業の実施によりバルク貨物、コンテナ貨物の輸送が効率化し、地域活性化に寄与する。また、周辺地域に接続する道路ネットワークの利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。 ・近傍に立地する企業の陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバーの働き方改革及びトラックドライバー不足への対応に寄与する。 ・本事業により輸入原料の需要増加に対応できる他、製品をコンテナ貨物として阪神港から輸出することで、国際コンテナ戦略港湾政策にも寄与する。 ・大型船利用によりバイオマス燃料の輸送が効率化し、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ることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。 ・港湾貨物の陸上輸送距離が短縮され、自動車のCO2・NOx排出量が減少する。	・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】 ・背後企業の増産に伴い取扱貨物量の増加が見込まれる中、貨物の輸送効率化や貨物船の大型化に対応した国際物流ターミナルの整備が急務となっている。 ・交通量の増加に伴う渋滞発生回避、安全性の確保が求められているため、臨港道路の整備が必要である。 ・大規模地震発生時に太平洋側港湾が被災した際、取り扱うことが出来ないコンテナ貨物が発生することが予測されるため、阪神港等の機能低下を補完する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和17年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・臨港道路の切土を岸壁背後の裏埋材として活用することで、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。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
広島港ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	その他	138	281	【内訳】 船舶大型化による海上輸送コスト削減：253億円 滞船コストの削減：1.2億円 震災時における輸送費用の増大回避：21億円 震災時における施設被害の回避：5.5億円 【主な根拠】 令和13年度予測取扱貨物量： 完成自動車（輸出）：14万台/年	128	【内訳】 建設費：125億円 管理運営費等：3.1億円	2.2	・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保により、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また、震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・海上輸送回数が削減され、CO2の排出量が減少することで、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減少量：10,681t-C/年、NOx減少量：859t/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】 ・広島港における近年の自動車運搬船大型化に伴う岸壁不足及び大規模地震災害に対応した耐震強化岸壁の不足に対応するための施設整備が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
広島港出島地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	198	312	【内訳】 ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）：312億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 令和9年度予測取扱量（コンテナ貨物）：80,618TEU/年	196	【内訳】 建設費：184億円 管理運営費等：12億円	1.6	・中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保が図られる。 ・広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業における生産基盤の強化や国際競争力の向上が図られる。 ・産業機械等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興が図られる。また、背後企業の新規立地・投資が期待される他、「安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン」（R2.10広島県）に位置付けられている魅力的な仕事や雇用の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。 ・海上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、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減少量：14,674t-C/年、NOx減少量：1,372t/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】 ・広島港における近年の中国・韓国航路のコンテナ船大型化及び東南アジア直行航路の新規就航に伴う大型コンテナ船保留時の岸壁延長不足に対応するための施設整備が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・事前混合処理土に使用する材料を購入土から建設残土を活用することでコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)
高松港朝日地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	127	197	【内訳】 大型化への対応による輸送コスト削減便益：112億円 陸上輸送回避による輸送コスト削減便益：40億円 横持ち輸送回避による輸送コスト削減便益：44億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量（大型船への対応）：50千台/年 令和11年度予測取扱貨物量（陸上輸送回避）：13千台/年 令和11年度予測取扱貨物量（横持ち輸送回避）：9.1千台/年	128	【内訳】 建設費：110億円 管理運営費等：18億円	1.5	・震災時に港湾直背後圏の住民が必要とする緊急物資を効率的に輸送することが可能となる。 ・海上輸送に転換することで、陸上輸送距離が短縮され排出ガスを削減できる。（削減量 CO2：599.6t-C/年、NOx：4.0t/年）	・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】 ・高松港の背後には、フェリー航路を利用する企業が多く立地しており、更なる海上輸送のニーズに対応する必要がある。 ・四国の運輸業においては、道路貨物運送業就業者（トラックドライバー）の高齢化、就業者数の減少が懸念されており、地域社会の輸送需要に対応する必要がある。 【事業進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・県内の関係機関等と調整し、埋立材への建設発生土活用を検討することでコスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 森橋 真)

北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	345	4, 254	【内訳】 輸送コストの削減便益：4, 231億円 震災時の輸送コスト増大回避：18億円 震災時の施設被害回避：4.1億円 【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）：20万トン/年 令和14年予測滞船解消時間：50時間/年 令和14年予測取扱貨物量（海上輸送への転換）：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	865	【内訳】 建設費：854億円 管理運営費等：11億円	4. 9	・効率的な物流が実現されることで、北部九州の自動車産業の集積や自動車関連企業の新規立地促進が期待され、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。	・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、自動車物流センターや中古自動車取扱企業が進出しているが、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。 ・大規模地震時においても安定的にフェリー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。 【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】 ・今後も新技術・新工法等の活用によりコスト縮減への取り組みに努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
苅田港国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	その他	1, 137	3, 835	【内訳】 輸送コストの削減：3, 781億円 滞船コストの削減：9. 7億円 残存価値：45億円 【主な根拠】 令和元年実績取扱貨物量（石炭）：308千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（鋼スラグ）：300千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（石膏）：100千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（石炭）：590千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（バイオマス燃料）：1, 030千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（金属くず等）：900千トン/年 令和19年予測取扱貨物量（オイルコックス）：200千トン/年 令和19年予想滞船発生時間：924時間/年	2, 297	【内訳】 建設費：2, 278億円 管理運営費等：19億円	1. 7	・大型バルク船による輸送効率化が図られ、周辺立地企業の国際競争力の強化に寄与する。 ・既存産業の活力の維持・向上及び分譲地への新規企業の立地促進等が期待され、地域経済の活性化に寄与する。 ・バイオマス発電所や製鉄所への安定的な原料供給がなされることで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与するなど、環境への負荷低減に資する。	・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】 ・苅田港背後には、国内主要産業を担う多くの企業が立地・集積しているが、背後企業が取り扱う貨物需要の増加や船舶の大型化に対応できない状況である。 【事業進捗の見込み】 ・令和18年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・経済的な施設の構造を選定しコスト縮減に努める。 ・新技術・新工法を活用して可能な限りコスト縮減への取組みに努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
大分港大在西地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	202	1, 022	【内訳】 輸送コスト削減（陸上輸送回避）：976億円 輸送コスト削減（船舶大型化）：7. 1億円 輸送コスト削減（横持ち輸送回避）：26億円 震災時の輸送コスト増大回避：9. 1億円 残存価値：3. 8億円 【主な根拠】 令和13年予測取扱貨物量（陸上輸送回避）：30千台/年 令和13年予測取扱貨物量（船舶大型化）：13千台/年 令和13年予測取扱貨物量（横持ち輸送回避）：42千台/年 令和13年予測取扱貨物量（震災時）：97千台/年	199	【内訳】 建設費：184億円 管理運営費等：16億円	5. 1	・船舶の大型化による物流の効率化が図られ、背後企業への材料供給や集荷・出荷体制が強化されるため、地域の産業競争力の向上に寄与する。 ・効率的な輸送体系を確保することで、トラックドライバー不足への対応が期待されるとともに、排出ガス（CO2・NOx）の削減の効果も期待されるなど、モータリゼーションの進展に寄与する。 ・大規模災害時においても、緊急支援物資輸送が可能となり、地域住民の生活維持が図られ、地域の安全・安心が確保できる。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一般貨物輸送を確保することにより、地域経済のみならず、我が国の経済・産業活動の維持に寄与する。	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、RORO貨物需要が増大しているが、既設施設は必要水深が確保されていないため、減載による喫水調整を行って運航するなど、非効率な輸送形態となっている。 ・慢性的なトラックドライバー不足や労働基準法改正に伴う上限規制などに伴い、今後更なるトラックドライバー不足が懸念されており、RORO船への転換による輸送力強化の必要性が高まっている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・ICT施工や新技術を活用し、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
志布志港ふ頭再編改良事業 九州地方整備局	その他	237	502	【内訳】 輸送コスト削減便益：396億円 震災時の輸送コストの増大回避：106億円 残存価値：0. 40億円 【主な根拠】 令和12年取扱予測貨物量：330万トン/年	243	【内訳】 建設費：225億円 管理運営費等：18億円	2. 1	・配合飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が強化される。 ・大規模災害時においても志布志港の物流機能が維持されることで、南九州地方の基幹産業である畜産業の経済活動の維持に貢献できる。 ・背後圏における畜産業の経営安定化及び発展を期待した民間投資が相次ぎ、企業の進出等により地域経済の活性化が図られる。	・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】 ・世界の穀物運搬船は大型化の傾向にあるが、志布志港では大型船舶に対応した施設がないため、減載による喫水調整を行って入港するなど、非効率な輸送形態となっている。 ・鹿児島県及び宮崎県の農業産出額は国内の約2割を占めており、配合飼料の物流機能が停止すると畜産業に多大な影響を及ぼし、経済活動が機能不全に陥ることが想定される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・ICT施工や新技術を活用し、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
那覇港国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	その他	156	2, 292	【内訳】 国際観光純収入の増加便益：2, 281億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 令和17年那覇港予測寄港回数：678回/年	176	【内訳】 建設費：175億円 管理運営費等：1. 2億円	13. 0	・クルーズ船の寄港回数が増加することにより、地元産品の消費拡大など、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用の創出され、地域活力の向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。また、クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進展する。 ・臨港道路（なうら橋）の交差点の改良により、既存道路の道路混雑が緩和される。 ・臨港道路（なうら橋）の交差点の改良により、既存道路の渋滞が緩和されることで自動車排出ガスが減少する。	・事業期間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】 ・国際クルーズ拠点の形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応するため、那覇港新港ふ頭地区において、旅客船ターミナルの整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などによるコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

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

【都市公園等事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総 事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国営追悼・祈念施設整備事業 ＜福島県双葉郡浪江町＞ 東北地方整備局	その他	161	308	【内訳】 直接利用価値：220億円 間接利用価値：88億円 【主な根拠】 誘致圏：福島県復興祈念公園から100km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：337万人	243	【内訳】 建設費：165億円 維持管理費：78億円	1.3	・労務・資材単価の上昇、現地状況等を踏まえた設計の変更（基礎杭の費用増等）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】 ・閣議決定により、東日本大震災からの復興の象徴となる国営追悼・祈念施設を整備することが定められていることから、当該整備は国家的なプロジェクトであり、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂や、震災の記憶と教訓の後世への伝承とともに、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度内での完成を目指し、整備を進める。 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、設計見直し（排水構造物工の見直し）や、国、福島県で協力し、発生土の再利用や事業工程等を連携・調整のうえ、コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 片山壮二)	
国営越後丘陵公園 北陸地方整備局	その他	554	5,155	【内訳】 直接利用価値：4,665億円 間接利用価値：490億円 【主な根拠】 誘致圏：国営越後丘陵公園から100km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：295万人	1,910	【内訳】 建設費：1,478億円 維持管理費：432億円	2.7	・盛土材改良の追加に伴う事業費及び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】 ・ひとつの都府県を越えるような広域の見地から設置された公園であり、多様なレクリエーション需要への対応、恵まれた自然資源の保全と活用など5つの基本方針に基づき、目標に照らして整備を行っている。 ・利用者が快適に楽しむことのできる施設や参加・体験型イベントプログラムを提供し、広域レクリエーション施設として令和5年度には累計入園者1,000万人に達した。 ・今後の事業で、里山環境の保全・活用、多様なレクリエーション空間の提供、自然を活かした教育プログラムの実施、地域社会との連携、広域防災への寄与など、事業実施による効果は十分見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・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。 【コスト縮減等】 ・森のめぐみの里において、駐車場の規模縮小、修景池周辺の防護柵をアジサイに変更、案内サインの基数削減により、建設コストを縮減した。	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 片山壮二)	

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所では予算措置を公表する事業（令和6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				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北上川上流ダム再生事業 東北地方整備局	再々評価	300	301	【内訳】 被害防止便益：291億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：24戸 年平均浸水軽減面積：1.3ha	254	【内訳】 事業費：253億円 維持管理費：1.8億円	1.2	・河川整備基本方針規模（明治橋上流：昭和22年9月洪水型）の洪水が発生した場合、北上川上流ダム再生事業の完成により、浸水面積等が減少することで明治橋上流エリアの浸水区域内の災害時援護者数が約1,900人減少、想定死者数（避難率40％）では約60人減少することが見込まれる。 ・再評価後一定期間（3年間）が経過しているため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・北上川上流域では、昭和22年9月、昭和23年9月、平成19年9月、平成25年8月、平成25年9月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。 ・北上川流域内にある市町の総人口は、平成2年をピークに緩やかな減少傾向で推移している一方、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、緩やかな減少傾向で推移している。 ・製造品出荷額は、平成2年までは著しく増加しているが、それ以降は概ね2兆円規模で推移している。 【事業の進捗の見込み】 ・平成31年4月に実施計画調査着手し、建設段階への移行に向けて、計画的な事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・北上川上流ダム再生事業では、ゲート改良の見直し（部材再利用）や、堤体材料採取地の見直し等によるコスト縮減を図る。また、最新の知見、新技術やICT技術を活用した設計・計画・施工等を設計段階から盛り込み、品質確保及び工期短縮ができるよう、引き続き工夫していく。 ・平成30年度に実施した新規事業採択時評価において、「洪水調節」をダム再生案（北上川上流ダム再生事業）とそれ以外の代替案とで複数案を評価している。その結果、総合的な評価として、コストや時間的な観点、実現性等の評価軸から、ダム案（北上川上流ダム再生事業）を優位と評価している。	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				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							
成瀬ダム建設事業 東北地方整備局	その他	2,600	2,795	【内訳】 被害防止便益：869億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,910億円 残存価値：17億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：155戸 年平均浸水軽減面積：45ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能に関して成瀬ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	2,531	【内訳】 事業費：2,453億円 維持管理費：77億円	1.1	・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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・雄物川流域では、昭和22年7月、平成19年9月、平成23年6月、平成29年7月・8月、平成30年5月、令和5年7月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。 ・平成6年、平成24年の渇水は、渇水期間が長く、平成6年は上流部で上水道の減圧給水や時間給水を実施し、令和元年は7月の降雨量が平年の3～5割程度となり各利水者（かんがい、水道など）が蓄水や節水の呼びかけなどの対応を行った。 ・秋田県の人口は近年減少傾向にあり、雄物川流域内市町村の人口も減少傾向にあるが、一方で、雄物川流域内市町村の世帯数は増加傾向にある。 ・雄物川流域内の農業産出額は減少傾向にあるものの、依然、その半数は米による産出額が占めている。 【事業の進捗の見込み】 ・成瀬ダム建設事業は、昭和58年に実施計画調査着手し、令和元年10月にダム堤体打設を開始した。 ・平成13年の基本計画官報告示以来、現在までで利水計画見直し、工期変更やダム型式（台形CSGに変更）に関する基本計画変更を実施している。 ・引き続き、堤体打設を進め、計画的な事業進捗を図っていく。 【コスト縮減等】 ・成瀬ダム建設事業では、材料品質の迅速判定技術による材料採取の合理化や、材料ストック計画見直しによる積込運搬費用の縮減などによりコスト縮減を図っている。 ・平成25年に実施した成瀬ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づいて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。 ・今回の成瀬ダム建設事業基本計画の総事業費の変更においても、治水（洪水調節）、新規利水、流水の正常な機能の維持の目的別の総合評価では、「現計画案」が最も有利とのダム検証時の評価を覆すものではない。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 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)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
大町ダム等再編事業 北陸地方整備局	長期間継続中	360	2,335	【内訳】 被害防止便益：2,330億円 残存価値：4.9億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：303戸 年平均浸水軽減面積：69ha	320	【内訳】 事業費：196億円 維持管理費：124億円	7.3	・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】 ・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。 ・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。 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・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）を踏まえたりリ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。 ・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。 【コスト縮減等】 ・建設残土を近隣の公共事業等に活用を図るなど事業効率化等の検討を踏まえ、コスト縮減に努める。 ・特に土砂輸送用トンネルは、山岳トンネルの地質面の不確定要素に対応するため、AIによる地山評価予測や掘進時の観測データを反映した支保工パターン等の検討等、施工者の技術力やノウハウを取り入れる事により、施工の高速性、確実性向上に努めている。 ・第5回大町ダム等再編事業監理委員会（令和6年6月）では、「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、大町ダム等再編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。	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、コスト削減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B／C				
			便益の内訳及び主な根拠							
新丸山ダム建設事業 中部地方整備局	その他	4,100	10,602	【内訳】 治水便益：6,111億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：4,389億円 残存価値：102億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：1,958戸 年平均浸水軽減面積：261ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して新丸山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	5,073	【内訳】 事業費：4,988億円 維持管理費：85億円	2.1	・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・河川整備計画の目標規模の大雨（\$58.9）が降ったことにより想定される浸水が発生した場合の被害は、浸水面積約2万ha、被災人口約38万人、浸水家屋数約15万世帯であるが、新丸山ダムの整備を実施することで被害が発生しない。 ・既設阿木川ダム及び味噌川ダムの不特定補給とあわせて、新丸山ダムに不特定容量1,500万m3を確保することにより、既得取水の安定化を図るとともに、1/10規模の渇水に対して、木曽成戸地点において河川環境の保全等のために必要な流量50m3/s（維持流量）の一部である40m3/sを確保（確保流量）できる。 ・新丸山ダムの建設により、ダム湖の水面（常時満水位）が上昇することで、丸山発電所及び新丸山発電所における最大出力を188,000kWから210,500kWに増量する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和3年度からダム本体工事に着手。設計及び関連工事を実施中。令和6年度から本体打設の着手予定。 ・転流工の工事を継続するとともに、付替国道418号の八百津町湖南地区から恵那市飯地地区間の延長約3.5km及び、付替県道大西瑞浪線約0.9kmの整備を実施する。 【コスト削減等】 ・学識経験者等の委員で構成する、「新丸山ダム事業費等監理委員会」を平成20年8月に設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減策等について意見を頂いている。引き続き、各段階において社会経済情勢を踏まえつつ、新技術や最新の知見を用いて、これまで以上にコスト削減、工期短縮、生産性向上に努める。 ・本体コンクリート打設に関しては、骨材の製造から打設までの一連の工程を集中監視室で制御する自動自律化の取り組みを進めている。建設現場の生産性の向上を図ることはもとより、建設労働者の負担軽減や安全性の向上に努める。 ・新丸山ダムの検証に係る検討において、洪水調節（21案立案し6案を詳細検討）、流水の正常な機能の維持（11案立案し4案詳細検討）について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「新丸山ダム案」と評価している。現時点においても、ダム検証時に実施した代替案との比較を行ったところ、「新丸山ダム案」が最も有利であることを確認している。	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					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
長安口ダム改造事業 四国地方整備局	その他	1,070	2,132	【内訳】 被害防止便益：1,784億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：324億円 残存価値：24億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：323戸 年平均浸水軽減面積：123ha 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、長安口ダム改造事業と同等の機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上。	1,510	【内訳】 事業費：1,326億円 維持管理費：184億円	1.4	・河川整備計画目標規模相当（年超過確率1/50の規模）の洪水が発生した場合、事業実施前には災害時要援護者数が約17,300人、最大孤立者数（避難率40%）が約21,900人、電力停止による影響人口が約25,900人と想定されるが、事業実施により災害時要援護者数が約17,000人、最大孤立者数（避難率40%）が約20,900人、電力停止による影響人口が約23,600人に軽減。 ・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 【投資効果等の事業の必要性】 ・那賀川流域の人口は減少傾向であるが、資産が集中している国管理区間の那賀川下流地区は横ばい傾向、耕地面積については減少傾向が落ち着きを見せはじめている。 ・流域内には、各分野の国内外でトップシェアを誇る企業の工場が存在している。それらの企業に関連して、製造品出荷額（阿南市・小松島市・那賀町）は、ここ数年で5,000億円以上の高い水準を維持しており、那賀川流域（阿南市内）の主要企業では、従業者数は約8,000人以上を維持している。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度末までの事業費約665億円、進捗率約62%（事業費ベース） 【コスト縮減等】 ・長期的な堆砂対策においても新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用、掘削土砂の有効活用等により、総コストの縮減に努めていくこととする。	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				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							
岩瀬ダム再生事業 九州地方整備局	再々評価	500	781	【内訳】 被害防止便益：769億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減世帯数：197世帯 年平均浸水軽減面積：18ha	348	【内訳】 事業費：343億円 維持管理費：4.3億円	2.2 ※1	・再評価を実施後一定期間（3年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【事業を巡る社会経済情勢等の変化】 ・大淀川下流部に位置する宮崎市は、東九州自動車道や宮崎自動車道、国道10号をはじめとする道路網の整備が進んだことにより、市街地の開発・拡大が進み、人口も増加した後、近年は概ね横ばいとなっている。 ・宮崎県全体の農業産出額は、直近10ヶ年でも約1.1倍に伸びており、そのうち大淀川流域内(うち宮崎県内)市町村の産出額は過半を占めるなど、大淀川流域は、日本有数の農畜産県を最も支えている地域となっている。 ・令和5年10月に大淀川下流改修期成同盟会において岩瀬ダム再生事業の早急かつ着実な推進について要望。 【事業の進捗の見込み】 ・岩瀬ダム再生事業は、令和5年度迄に地質調査・解析や構造検討等を実施中である。事業費ベースで約4.3%【約21.7億円/約500億円(税込)】(令和5年度末)の事業進捗となっており、今後引き続き実施計画調査を進め、建設事業に移行した場合には、令和15年度に完了する見込みである。 ・大淀川流域の方々から早期に完成を望む声が大きく、地元自治体等からの協力体制も確立されている。 【コスト縮減や代替案立案等の可能性について】 <コスト縮減> ・設計や検討段階や施工段階への移行も踏まえ、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努めるなどのコスト縮減に努めていく。 <代替案立案等の可能性> ・「大淀川水系河川整備計画(H30.6変更)」で位置付けられた「岩瀬ダムの有効活用」による洪水調節効果と同等の効果を発揮し、洪水を安全に流下させることのできる対策案として、4案を比較し、大淀川の社会経済上の重要性、財政の制約、治水効果の早期発現、並びに現在の技術レベルでの環境負荷の大小等を総合的に評価して、河道整備とあわせた既設ダム再生事業により、水位低下を図る案を採用しており、現時点においてもコスト面での優位性に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 笠井 雅 広)

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

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
思川開発事業 独立行政法人水資源機構	その他	2,100	3,243	【内訳】 被害防止便益：224億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：2,933億円 残存価値：85億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：15戸 年平均浸水軽減面積：13ha 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、思川開発事業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	3,149	【内訳】 事業費：2,979億円 維持管理費：169億円	1.03	－ <			

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						
木曽川水系連絡導水路事業 独立行政法人水資源機構	その他	2,270	2,584	【内訳】 流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）に関する便益：2,577億円 残存価値：7億円 【主な根拠】 流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）に関する便益：徳山ダムの木曽川への渇水対策容量約4,000万m3と同等の貯水容量を持つ代替ダムを木曽川に建設する費用と、長良川の流水の正常な機能の維持を図るために最大4m3/sを長良川を経由して木曽川に導水する施設を建設する費用	2,005	【内訳】 建設費 1,883億円 維持管理費122億円	1.3	・水利用が集中している木曽川においては、平成元年～令和4年において25回の取水制限が行われている。この地域の市民生活や社会経済活動に大きな影響を与えた平成6年渇水以降において、新たな水源施設として長良川河口堰、味噌川ダムが完成し、給水が開始されたが、渇水による取水制限が頻繁に行われている。 ・平成6年の渇水では、この地域の水源となっている岩屋ダム、牧尾ダム、阿木川ダムが枯渇し、長時間にわたり断水する等、市民生活や社会経済活動に大きな影響を与えた。また、木曽川の本曽成戸地点で流量がほぼ0m3/sまで減少し、河川環境に深刻な影響を与えた。 ・事業の実施により、これらの渇水被害が軽減される。 ・木曽川水系連絡導水路事業のダム検証を実施。 ①事業の必要性等に関する視点 ・木曽川水系の流域内は、名神高速道路等の高速道路、東海道新幹線等、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。さらに東海環状自動車道等の整備により新たな工場進出が見られるなど、地域開発や市街化が進むことが予想される。 ・この流域内の人口は約292万人で、近年人口に大きな変化はない。 ・現在、環境調査を実施している。 ・令和6年3月末までに事業費約59億円を投資。進捗率約3%（事業費ベース：総事業費約2,270億円に対する進捗率） 【検証対象ダム事業等の点検】 ・総事業費及び工期の点検について、現在保有している技術情報等の範囲で「木曽川水系連絡導水路事業に関する事業実施計画（平成20年8月）」に定められている総事業費及び工期について点検を行った結果、令和6年度以降を対象とした残事業費は、リスク対策費を除き約2,012億円であることを確認した。また、完成までの工期については、工事着手から事業完了までに概ね9年を要する見込みで、この他、工事着手までに調査・設計・用地補償等に3年程度かかることを確認した。 ②事業の進捗の見込み、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 【目的別の検討】 「利水」 ・利水参画者に対し、事業参画継続の意思があること、必要な開発量は4.0m3/sであることを確認した。 ・検討主体において、必要量の算出が妥当に行われていることを確認した。 ・利水参画者に確認した必要な開発量を確保することを基本として、木曽川水系連絡導水路案を含む4案の利水対策案を抽出し、6つの評価軸について評価した。 ・各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「木曽川水系連絡導水路案」が有利と評価した。 「流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）」 ・河川整備計画において想定している目標と同程度の目標を達成することを基本として、木曽川水系連絡導水路案を含む4案の流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）対策案を抽出し、6つの評価軸について評価した。 ・各評価軸についての評価を行った上で、目的別の総合評価を実施した結果、「木曽川水系連絡導水路案」が有利と評価した。 【検証対象ダムの総合的な評価】 ・各目的別の検討を踏まえて、検証の対象とする事業（木曽川水系連絡導水路事業）に関する総合的な評価を実施した。 ・利水、流水の正常な機能の維持（異常渇水時の緊急水の補給）について最も有利な案は「木曽川水系連絡導水路案」となり、全ての目的別の総合評価の結果が一致した。よって、総合的な評価において、最も有利な案は、「木曽川水系連絡導水路案」であると評価した。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井雅広）	

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

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						
早明浦ダム再生事業 独立行政法人水資源機構	その他	500	1,329	【内訳】 被害防止便益：1,313億円 残存価値：16億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：90戸 年平均浸水軽減面積：30ha	446	【内訳】 事業費：436億円 維持管理費：10億円	3.0	・事業の内容（総事業費）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・吉野川では早明浦ダム完成以降にも洪水による被害が発生しており、さらにダムの計画最大流入量（4,700m3/s）を超える洪水が4回発生している。 ・平成17年9月洪水は早明浦ダムでは計画最大流入量4,700m3/sを超える流入量を記録したが、渇水であり有効貯水率3%（利水貯水率0%、発電専用のみ）であったことから、ほとんど全量の洪水を貯留し、下流の被害軽減に寄与した。 ・早明浦ダムが渇水ではなく利水容量が満水の状態で平成17年9月洪水を迎えた場合は洪水調節容量が満杯となり、ダムへの流入量をそのまま放流することとなることでダム下流の流量が増大し、甚大な被害が発生していたと想定される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度より本体工事（放流設備の増設工事）に着手し、令和6年度より増設洪水吐き工事、上流仮締切設備工事、工事用道路などを実施予定。 【コスト縮減等】 ・「早明浦ダム再生事業費等監理委員会」を開催し、学識者等からコスト縮減に関するご意見をいただき、監理の充実を図るとともに、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努めていくこととする。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 笠井 雅 広）	

【空港整備事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
成田国際空港B滑走路延伸及びC滑走路増設事業 成田国際空港株式会社	長期間継続中	6,707	42,142	【内訳】 利用者便益:30,925億円 供給者便益: -86億円 残存価値 :11,302億円 【主な根拠】 前提とした将来旅客数 2035年度: 5,497万人 2045年度: 6,286万人 2055年度: 7,092万人 ※供給者便益は、維持補修費8,611億円を控除した額	17,006	【内訳】 建設費等:11,786億円 維持改良・再投資費: 5,220億円	2.5	【首都圏空港の空港発着容量の増加】 ・本事業の実施により、羽田空港と合わせた首都圏空港の年間発着容量が約100万回となり、今後増大する航空需要に対応することができる。 【航空貨物の輸送力向上】 ・全国の空港で取り扱う国際航空貨物のうち、現状の成田空港のシェア(金額ベース)は68.2%(令和5(2023)年実績)と高く、本事業によって輸送時間や費用の低減、運航頻度の増加等による便益が見込まれる。 【積極的な地域貢献・環境への取り組み】 ・本事業を契機とし、ネイチャーポジティブな視点も重視した環境への積極的取組みや事業に伴う施設整備による空港周辺の空間整備の質的向上、さらには空間整備と連動させた積極的な地元の価値創造に大いに貢献することが見込まれる。 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 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業の実施により、羽田空港と合わせた首都圏空港の年間発着容量が約100万回となり、今後増大する航空需要に対応することができる。 ・全国の空港で取り扱う国際航空貨物のうち、現状の成田空港のシェア(金額ベース)は68.2%(令和5(2023)年実績)と高く、本事業によって輸送時間や費用の低減、運航頻度の増加等による便益が見込まれる。 ・本事業を契機とし、ネイチャーポジティブな視点も重視した環境への積極的取組みや事業に伴う施設整備による空港周辺の空間整備の質的向上、さらには空間整備と連動させた積極的な地元の価値創造に大いに貢献することが見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度末の供用開始を目指し事業を推進する。 ・国、千葉県、周辺9市町、成田国際空港株式会社で構成される四者協議会において合意を得て進めている事業であり、着実に現場調査や準備工事等を進捗させていることを踏まえても、工期が顕著に伸びるという積極的な理由は現時点では認められない。 【コスト縮減等】 ・本事業は、現時点で約30%の事業費の増額が予想されている。この事由の分析によると今後の大幅なコスト増の要素は限定的であると考えているが、今後本格工事にあたっては一定の不確定要素が見込まれる。 ・事前の調査等を十分に進めてコスト増加の抑制に努めるとともに、工法の工夫等によってコスト削減にもなお一層努めることが必要である。	継続	航空局 航空ネットワーク部 首都圏空港課 (課長 川島 雄一郎)	

【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			
長野第1地方合同 庁舎 関東地方整備局	長期間 継続中	71	36	114	100	133	老朽、防災機能に関わる施設の 不備、狭あい、地域連携に おいて必要性が認められる。 経済性、採算性等の合理性が あり、位置・規模・構造が適 切で事業の効果が認められ る。	事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【事業の必要性】 1) 社会経済情勢等の変化 ・事業採択時から現在まで、使用中の庁舎の老朽、耐震性能不足、狭あい等当該事業を巡る状況に変化はない。 2) 事業の効果等 ・自然的条件からみて災害防止・環境保全上良好な状態である。 ・施設へのアクセスは良好である。 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 - 令和3年度 A棟設計業務実施 - 令和6年度 A棟工事着手 【事業の進捗の見込み】 ・令和15年度完成予定 【コスト縮減等】 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。 事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。	継続	大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 松尾徹)

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

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

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

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

供用後の維持管理費は50年間に掛かる費用を現在価値化したものである。