

平成22年度予算に向けた個別公共事業評価
に関する資料

平成22年2月

国 土 交 通 省

目 次

○ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧

- ・平成 22 年度予算に向けた新規事業採択事業評価について（直轄事業等） ……1
- ・平成 22 年度予算に向けた再評価について（直轄事業等） ……3
- ・平成 22 年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧 ……13
- ・平成 22 年度予算に向けた事業評価を今後実施予定の事業 ……59

【参 考】

- ・平成 22 年度予算に向けた個別公共事業評価書 ……61
- ・平成 22 年度予算に向けた個別公共事業評価（事業概要資料） ……119

直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧

■平成22年度予算に向けた新規事業採択時評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cを記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
東京都	南鳥島における活動拠点整備事業	250	13.5	

【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
山口県	岩国飛行場民間航空施設整備事業	46	4.7	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	備考
北海道	広尾海上保安署	2.7	107点	100点	121点	
広島県	西条税務署	5.3	106点	100点	133点	

(注) 事業計画の必要性 - 既存施設の老朽・狭隘・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
 事業計画の効果 - 通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・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)

【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
-	ヘリコプター2機搭載型巡視船建造(1隻)	230	-	
-	中型巡視船(350トン型)建造(2隻)	56	-	
-	大型巡視艇(30メートル型)建造(2隻)	30	-	
-	大型巡視艇(23メートル型)建造(2隻)	13	-	
-	小型巡視艇(20メートル型)建造(4隻)	13	-	

(注) 海上保安業務需要毎に、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。

【海上保安官署施設整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業の緊急性	計画の妥当性	事業の効果	備考
-	石垣航空基地の整備	17	100点	121点	110点	

(注) 事業の緊急性 - 既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標
 計画の妥当性 - 計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標
 事業の効果 - 新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果を評価する指標
 (採択要件: 事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

■平成22年度予算に向けた再評価について(直轄事業等)

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cを記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

【公共事業関係費】

【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
青森県	馬淵川直轄河川改修事業	62	1.6	継続	
宮城県	名取川直轄河川改修事業	228	1.8	継続	
秋田県	雄物川直轄河川改修事業	1,016	1.6	継続	
秋田県	米代川直轄河川改修事業	2,002	2.6	継続	
山形県	赤川直轄河川改修事業	65	1.4	継続	
福島県	阿賀川直轄河川改修事業	127	2.4	継続	
茨城県	那珂川特定構造物改築事業 (JR水郡線橋梁及び水府橋架替)	135	5.0	継続	
千葉県	江戸川特定構造物改築事業(行徳 可動堰改築)	121	16.0	継続	
東京都	荒川下流特定構造物改築事業(京 成本線荒川橋梁架替)	364	14.5	継続	
新潟県	阿賀野川直轄河川改修事業	125	7.9	継続	
富山県	常願寺川直轄河川改修事業	124	5.1	継続	
富山県	黒部川直轄河川改修事業	89	6.1	継続	
静岡県・長野県	天竜川直轄河川改修事業	686	28.8	継続	
愛知県	矢作川直轄河川改修事業	381	18.8	継続	
鳥取県	日野川直轄河川改修事業	26	3.5	継続	
鳥取県	天神川直轄河川改修事業	97	23.6	継続	

岡山県	高梁川直轄河川改修事業	69	36.4	継続	
岡山県	吉井川直轄河川改修事業	62	6.1	継続	
広島県・山口県	小瀬川直轄河川改修事業	12	1.1	継続	
広島県	江の川上流直轄河川改修事業	24	1.5	継続	
山口県	佐波川直轄河川改修事業	120	3.6	継続	
香川県	土器川直轄河川改修事業	27	22.5	継続	
徳島県	吉野川直轄河川改修事業	1,215	4.7	継続	
愛媛県	肱川直轄河川改修事業	981	7.9	継続	
高知県	四万十川直轄河川改修事業	37	1.7	継続	
高知県	物部川直轄河川改修事業	111	19.0	継続	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業(当別地区)	17	10.2	継続	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業(旭川地区)	15	5.6	継続	
北海道	釧路川総合水系環境整備事業	128	1.3	継続	
北海道	天塩川総合水系環境整備事業	9.5	2.1	継続	
青森県	岩木川総合水系環境整備事業	28	3.0	継続	
岩手県・宮城県	北上川総合水系環境整備事業	79	2.5	継続	
宮城県・福島県	阿武隈川総合水系環境整備事業	4.3	2.6	継続	
茨城県・埼玉県・千葉県・東京都	利根川総合水系環境整備事業(江戸川環境整備)	63	4.1	継続	
群馬県	利根川総合水系環境整備事業(烏川環境整備)	7.5	2.6	継続	
東京都・神奈川県	多摩川総合水系環境整備事業(多摩川環境整備)	81	10.9	継続	
新潟県・福島県	阿賀野川総合水系環境整備事業	17	4.3	継続	
新潟県・長野県	信濃川総合水系環境整備事業	36	5.1	継続	
富山県	黒部川総合水系環境整備事業	4.3	2.5	継続	

富山県	神通川総合水系環境整備事業	35	12.5	継続	
富山県	庄川総合水系環境整備事業	2.0	1.3	継続	
石川県	手取川総合水系環境整備事業	3.0	21.4	継続	
愛知県	矢作川総合水系環境整備事業	48	13.2	継続	
静岡県・長野県	天竜川総合水系環境整備事業	99	2.8	継続	
岡山県	吉井川総合水系環境整備事業	15	14.7	継続	
愛媛県	重信川総合水系環境整備事業	41	7.8	継続	
高知県	仁淀川総合水系環境整備事業	8.6	1.8	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(中島地区)	8.5	5.8	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(下境地区他)	9.5	1.8	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(遠賀川河口堰)	6.9	2.3	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業(芦屋地区)	4.1	2.7	継続	
長崎県	本明川総合水系環境整備事業(仲沖・新地地区)	8.4	1.2	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業(球磨川下流)	22	2.1	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業(淋地区)	1.1	1.3	継続	
熊本県	菊池川総合水系環境整備事業(菊池川下流)	3.7	3.8	継続	
熊本県	菊池川総合水系環境整備事業(山鹿地区)	5.0	2.2	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業(友内川)	9.1	3.5	継続	
宮崎県	大淀川総合水系環境整備事業(水流川)	11	1.1	継続	
鹿児島県	肝属川総合水系環境整備事業(肝属川上流)	6.0	1.6	継続	

【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	沙流川総合開発事業	1,313	1.3	継続	
秋田県	森吉山ダム建設事業	1,750	1.4	継続	
埼玉県	荒川上流ダム再開事業	1,500	2.1	継続	
長野県	三峰川総合開発事業	1,080	1.4	継続	
静岡県・愛知県	天竜川ダム再編事業	790	2.3	継続	
岐阜県	上矢作ダム建設事業	1,000	2.3	中止	
愛媛県	山鳥坂ダム建設事業	850	1.3	継続	
愛媛県	鹿野川ダム改造事業	420	1.8	継続	

【砂防事業等】

(砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
秋田県	八幡平山系直轄火山砂防事業(秋田駒ヶ岳)	185	1.3	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業(嬭恋村・草津町・六合村・長野原町)	1,674	1.3	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業(藤岡市・神流町・上野村)	804	1.1	継続	
新潟県	飯豊山系直轄砂防事業(胎内川水系)	91	2.8	継続	
新潟県	飯豊山系直轄砂防事業(加治川水系)	409	4.9	継続	
新潟県	飯豊山系直轄砂防事業(阿賀野川水系)	362	1.4	継続	
新潟県	信濃川下流水系(魚野川)直轄砂防事業	3,373	1.2	継続	
山梨県・長野県	富士川水系直轄砂防事業(長野県富士見町、山梨県北杜市・韮崎市)	2,126	1.2	継続	
長野県・岐阜県	木曾川水系直轄砂防事業	3,853	1.9	継続	

岐阜県	神通川水系直轄砂防事業	4,293	7.2	継続	
静岡県	富士山直轄砂防事業(潤井川流域)	2,789	5.4	継続	
愛媛県	重信川水系直轄砂防事業	878	1.5	継続	
長崎県	雲仙直轄砂防事業(中尾川上流)	215	1.1	継続	

【砂防事業等】

(地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
群馬県	讓原地区直轄地すべり対策事業	379	1.8	継続	

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
宮城県	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業	723	2.3	継続	
富山県	下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,024	2.4	継続	

【道路事業】

※B/Cは、平成20年11月に見直した交通需要推計及び事業評価手法に基づき算出

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	一般国道12・275号 苗穂交差点	110	1.3	継続	
北海道	一般国道38号 富良野道路	284	1.6	継続	
北海道	一般国道38・44号 釧路外環状道路	890	1.2	継続	
北海道	一般国道228号 上磯拡幅	169	1.2	継続	
北海道	一般国道228号 函館茂辺地道路	1,013	1.0	継続	

北海道	一般国道231・232号 留萌拡幅	259	1.1	継続	
北海道	一般国道236号 中札内大樹道路	441	1.1	継続	
北海道	一般国道272号 阿歴内道路	52	1.2	継続	
北海道	一般国道277号 雲石道路	162	1.0	継続	
北海道	一般国道334号 宇登呂道路	119	1.3	継続	
北海道	一般国道334号 真鯉道路	191	1.3	継続	
北海道	一般国道336号 襟広防災	793	1.1	継続	
北海道	一般国道337号 当別バイパス	688	1.4	継続	
北海道	一般国道450号 丸瀬布遠軽道路	410	2.5	継続	
青森県	一般国道7号 石川バイパス	30	7.8	継続	
青森県	一般国道45号 上北道路	245	3.1	継続	
岩手県	一般国道4号 水沢東バイパス	380	1.1	継続	
岩手県	一般国道4号 北上拡幅	180	1.6	継続	
宮城県	一般国道45号 矢本石巻道路	1,476	2.0	継続	
秋田県	一般国道7号 象潟仁賀保道路	440	2.0	継続	
秋田県	一般国道7号 仁賀保本荘道路	588	2.1	継続	
山形県	一般国道13号 新庄北道路	181	2.6	継続	
福島県	一般国道4号 白河拡幅	148	1.6	継続	
福島県	一般国道4号 伊達拡幅	180	2.0	継続	
福島県	一般国道49号 猪苗代拡幅	129	1.1	見直し継続	
茨城県・埼玉県	一般国道4号 春日部古河バイパス	244	5.2	継続	
栃木県	一般国道4号 石橋宇都宮バイパス	600	4.9	継続	
群馬県	一般国道17号 高松立体	120	2.0	継続	

埼玉県	一般国道16号 入間狭山拡幅	158	1.7	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路	954	1.9	継続	
千葉県	一般国道51号 北千葉拡幅	236	1.8	継続	
東京都	一般国道14号 亀戸小松川立体	417	1.3	継続	
神奈川県	一般国道1号 小田原箱根道路	236	1.6	継続	
神奈川県	一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	2,300	1.8	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡 自動車道(金沢～戸塚)	4,300	1.7	継続	
新潟県	一般国道18号 上新バイパス	944	1.9	継続	
新潟県	一般国道49号 水原バイパス	227	2.1	継続	
新潟県	一般国道253号 八箇峠道路	440	1.4	継続	
富山県	一般国道8号 入善黒部バイパス	862	1.1	継続	
石川県	一般国道159号 七尾バイパス	240	1.1	継続	
福井県	一般国道158号 永平寺大野道路	1,290	1.2	継続	
長野県	一般国道18号 長野東バイパス	160	1.6	継続	
長野県	一般国道18号 野尻IC関連	250	1.3	継続	
長野県	一般国道474号 飯喬道路	1,354	1.8	継続	
長野県・静岡県	一般国道474号 青崩峠道路	930	1.1	継続	
岐阜県	一般国道19号 恵中拡幅(延伸)	150	1.5	継続	
岐阜県	一般国道21号 坂祝バイパス	508	2.5	継続	
岐阜県	一般国道41号 石浦バイパス	425	1.5	継続	
静岡県	一般国道1号 静清バイパス	1,600	2.6	継続	
静岡県	一般国道1号 藤枝岡部IC関連	313	1.3	継続	
静岡県・愛知県	一般国道474号 三遠南信自動車 道(佐久間道路・三遠道路)	1,400	1.2	継続	

愛知県	一般国道23号 豊橋東バイパス	459	6.8	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋バイパス	1,392	3.5	継続	
愛知県	一般国道23号 蒲郡バイパス	965	2.2	継続	
愛知県	一般国道23号 岡崎バイパス	860	2.6	継続	
愛知県	一般国道23号 知立バイパス	725	4.2	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	479	3.9	継続	
滋賀県	一般国道8号 野洲栗東バイパス	290	1.8	継続	
滋賀県	一般国道161号 小松拡幅	190	2.2	継続	
滋賀県	一般国道161号 西大津バイパス	1,030	1.2	継続	
滋賀県	一般国道307号 信楽道路	80	1.6	継続	
京都府	一般国道163号 精華拡幅	224	2.4	継続	
兵庫県	一般国道28号 洲本バイパス	350	1.1	継続	
兵庫県	一般国道29号 姫路北バイパス	250	1.6	継続	
兵庫県	一般国道176号 名塩道路	850	1.4	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山西バイパス	910	1.4	継続	
広島県	一般国道185号 休山改良	450	4.6	継続	
山口県	一般国道191号 下関北バイパス	720	1.3	継続	
徳島県	一般国道11号 徳島インター関連	83	1.7	継続	
徳島県	一般国道55号 日和佐道路	494	1.6	継続	
香川県	一般国道11号 大内白鳥バイパス	230	1.8	継続	
高知県	一般国道55号 大山道路	63	1.1	継続	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路	596	1.7	継続	
高知県	一般国道56号 土佐道路	527	1.3	継続	

福岡県	一般国道201号 行橋インター関連	121	2.6	継続	
佐賀県	一般国道497号 伊万里道路	249	2.0	継続	
熊本県	一般国道57号 阿蘇大津道路	252	1.7	見直し継続	
大分県	一般国道57号 大野竹田道路	272	1.3	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路	250	1.9	継続	
鹿児島県	一般国道3号 川内隈之城道路	284	1.6	継続	
鹿児島県	一般国道10号 白浜拡幅	57	2.9	継続	
鹿児島県	一般国道220号 新城拡幅	155	1.4	継続	
鹿児島県	一般国道226号 平川道路	117	1.4	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納南バイパス	360	4.6	継続	
神奈川県	高速川崎縦貫線	5,244	1.1	継続	
京都府	京都市道高速道路1・2号線	1,105	3.0	継続	
大阪府	大阪府道高速大和川線	4,393	2.0	継続	

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	小樽港本港地区臨港道路整備事業	147	1.5	継続	
北海道	石狩湾新港西地区多目的国際ターミナル整備事業	500	1.3	継続	
北海道	網走港新港地区防波堤改良事業	130	1.5	継続	
北海道	浦河港本港地区防波堤整備事業	129	1.7	継続	
青森県	青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	393	5.1	継続	
秋田県	能代港外港地区防波堤整備事業	80	1.3	継続	
大阪府	大阪港北港南地区～南港地区臨港道路整備事業	1,066	2.5	継続	

兵庫県	尼崎西宮芦屋港尼崎地区多目的国際ターミナル整備事業	204	1.5	継続	
和歌山県	和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業	303	3.5	継続	
山口県	岩国港室の木地区多目的国際ターミナル整備事業	102	1.1	継続	
福岡県	北九州港洞海地区新若戸道路整備事業	1,000	1.3	継続	
鹿児島県	志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業	675	1.2	継続	
鹿児島県	名瀬港立神地区防波堤整備事業	251	1.5	継続	

【都市公園事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
長野県	国営アルプスあづみの公園	600	1.5	継続	

■平成22年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・評価指標として、本一覧においては、便宜上B/Cを記載しているが、事業評価の実施にあたっては、費用便益分析によりB/Cを算出するとともに、その他の定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を総合的に勘案して評価を行っている。

【公共事業関係費】

【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	鷓川直轄河川改修事業	452	1.4	H20	再評価	継続	
北海道	尻別川直轄河川改修事業	556	1.4	H20	再評価	継続	
北海道	常呂川直轄河川改修事業	932	1.7	H20	再評価	継続	
北海道	釧路川直轄河川改修事業	702	2.0	H20	再評価	継続	
北海道	天塩川上流直轄河川改修事業	1,672	2.8	H19	再評価	継続	
北海道	天塩川下流直轄河川改修事業	1,127	2.8	H19	再評価	継続	
北海道	網走川直轄河川改修事業	555	5.0	H20	再評価	継続	
北海道	後志利別川直轄河川改修事業	519	5.4	H19	再評価	継続	
北海道	石狩川下流直轄河川改修事業	19,807	5.8	H19	再評価	継続	
北海道	石狩川上流直轄河川改修事業	3,017	5.8	H19	再評価	継続	
北海道	湧別川直轄河川改修事業	204	6.6	H20	再評価	継続	
北海道	十勝川直轄河川改修事業	5,053	7.4	H20	再評価	継続	
北海道	沙流川直轄河川改修事業	326	7.4	H19	再評価	継続	
北海道	留萌川直轄河川改修事業	544	7.9	H17	再評価	継続	
北海道	渚滑川直轄河川改修事業	143	13.6	H20	再評価	継続	
青森県	高瀬川直轄河川改修事業	84	1.1	H17	再評価	継続	

青森県	岩木川直轄河川改修事業	2,050	1.3	H19	再評価	継続	
青森県	岩木川消流雪用水導入事業(鶴田地区)	12	6.5	H18	新規	—	
岩手県	北上川上流土地利用一体型水防災事業(一関・川崎地区)	66	1.3	H17	新規	—	
岩手県	北上川上流直轄河川改修事業	2,700	5.1	H20	再評価	継続	
宮城県	北上川下流直轄河川改修事業	555	14.9	H18	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川直轄河川改修事業	1,910	3.8	H19	再評価	継続	
宮城県・福島県	阿武隈川直轄河川改修事業	1,139	1.3	H18	再評価	継続	
秋田県	子吉川直轄河川改修事業	1,090	2.3	H17	再評価	継続	
秋田県	雄物川上流消流雪用水導入事業(湯沢地区)	25	6.6	H18	新規	—	
秋田県	雄物川上流特定構造物改築事業(湯沢統合堰)	62	13.2	H17	新規	—	
山形県	最上川上流・中流・下流直轄河川改修事業	2,600	1.9	H19	再評価	継続	
山形県	最上川中流消流雪用水導入事業(岩ヶ袋地区)	5.0	2.4	H18	新規	—	
福島県	阿武隈川上流土地利用一体型水防災事業(二本松・安達地区)	81	1.2	H20	新規	—	
茨城県・栃木県	那珂川直轄河川改修事業	4,157	1.1	H20	再評価	継続	
茨城県	久慈川直轄河川改修事業	2,586	1.8	H20	再評価	継続	
栃木県・茨城県	鬼怒川直轄河川改修事業	1,424	2.3	H19	再評価	継続	
茨城県・千葉県	常陸利根川直轄河川改修事業	2,481	4.1	H19	再評価	継続	
栃木県・茨城県	小貝川直轄河川改修事業	5,083	5.6	H19	再評価	継続	
群馬県・埼玉県 栃木県・茨城県 千葉県・東京都	利根川(上流・下流)・江戸川直轄河川改修事業	84,917	25.3	H19	再評価	継続	
群馬県・栃木県	渡良瀬川(上流・下流)直轄河川改修事業	4,336	7.5	H19	再評価	継続	
群馬県	利根川上流特定構造物改築事業(谷田川第一排水機場)	39	1.8	H16	新規	—	
群馬県・埼玉県	烏川・神流川直轄河川改修事業	740	4.1	H19	再評価	継続	
埼玉県・東京都	中川・綾瀬川直轄河川改修事業	7,910	12.5	H19	再評価	継続	

東京都・埼玉県	荒川直轄河川改修事業	59,963	12.7	H20	再評価	継続	
東京都・神奈川県	多摩川直轄河川改修事業	1,402	4.3	H17	再評価	継続	
神奈川県	相模川直轄河川改修事業	1,136	1.7	H20	再評価	継続	
神奈川県	鶴見川改修事業	1,019	2.0	H20	再評価	継続	
新潟県	荒川直轄河川改修事業	362	3.0	H20	再評価	継続	
新潟県	関川直轄河川改修事業	537	3.2	H20	再評価	継続	
新潟県	信濃川特定構造物改築事業(大河津可動堰)	410	8.0	H14	新規	—	
新潟県	姫川直轄河川改修事業	391	9.1	H19	再評価	継続	
新潟県	信濃川下流直轄河川改修事業	3,417	17.6	H20	再評価	継続	
新潟県	信濃川直轄河川改修事業	7,570	19.1	H20	再評価	継続	
富山県	庄川直轄河川改修事業	1,040	4.0	H20	再評価	継続	
富山県	神通川直轄河川改修事業	1,458	9.9	H19	再評価	継続	
富山県	小矢部川直轄河川改修事業	1,601	12.6	H18	再評価	継続	
石川県	梯川直轄河川改修事業	961	17.0	H17	再評価	継続	
石川県	手取川直轄河川改修事業	96	24.6	H18	再評価	継続	
福井県	北川直轄河川改修事業	173	2.1	H20	再評価	継続	
福井県	九頭竜川直轄河川改修事業	625	2.4	H19	再評価	継続	
山梨県・静岡県	富士川改修事業	847	1.7	H20	再評価	継続	
長野県	千曲川土地利用一体型水防災事業	9.4	2.3	H19	新規	—	
長野県	千曲川直轄河川改修事業	7,009	7.6	H20	再評価	継続	
岐阜県	木曾川上流特定構造物改築事業(犀川統合排水機場)	56	5.5	H14	新規	—	
愛知県・岐阜県	庄内川直轄河川改修事業	1,492	23.5	H20	再評価	継続	
愛知県・岐阜県・三重県	長良川直轄河川改修事業	1,140	28.8	H20	再評価	継続	
岐阜県・三重県	揖斐川直轄河川改修事業	1,206	35.6	H20	再評価	継続	

愛知県・岐阜県・三重県	木曾川直轄河川改修事業	656	37.9	H20	再評価	継続	
静岡県	菊川直轄河川改修事業	1,033	6.1	H20	再評価	継続	
静岡県	狩野川特定構造物改築事業(黄瀬川橋)	19	6.4	H16	新規	—	
静岡県	狩野川直轄河川改修事業	228	7.9	H17	再評価	継続	
静岡県	安倍川直轄河川改修事業	230	15.5	H20	再評価	継続	
静岡県	大井川直轄河川改修事業	1,300	15.5	H19	再評価	継続	
愛知県	豊川直轄河川改修事業	334	3.3	H18	再評価	継続	
愛知県	庄内川特定構造物改築事業(JR新幹線庄内川橋梁)	810	26.0	H13	新規	—	
三重県	宮川床上浸水対策特別緊急事業(中島・大倉地区)	114	1.6	H17	新規	—	
和歌山県・三重県	熊野川直轄河川改修事業	510	1.9	H20	再評価	継続	
三重県	櫛田川直轄河川改修事業	150	2.8	H17	再評価	継続	
三重県	宮川直轄河川改修事業	2,200	3.6	H19	再評価	継続	
三重県・京都府・奈良県	木津川上流直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
三重県	雲出川特定構造物改築事業(近畿日本鉄道中村川橋梁)	50	9.5	H13	新規	—	
三重県	雲出川直轄河川改修事業	2,131	12.6	H20	再評価	継続	
三重県	鈴鹿川直轄河川改修事業	3,600	13.1	H19	再評価	継続	
滋賀県	瀬田川直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
滋賀県	野洲川直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
京都府	由良川直轄河川改修事業	592	3.0	H20	再評価	継続	
大阪府・京都府	淀川直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
京都府	桂川直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
京都府	木津川下流直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
大阪府・兵庫県	猪名川直轄河川改修事業	3,537	5.6	H20	再評価	継続	
大阪府・奈良県	大和川直轄河川改修事業	18,537	7.0	H20	再評価	継続	

兵庫県	加古川直轄河川改修事業	1,976	3.0	H20	再評価	継続	
兵庫県	円山川直轄河川改修事業	1,523	3.6	H20	再評価	継続	
兵庫県	揖保川直轄河川改修事業	1,965	9.4	H20	再評価	継続	
和歌山県・奈良県	紀の川直轄河川改修事業	2,967	1.5	H20	再評価	継続	
島根県・鳥取県	斐伊川水系治水事業	7,242	2.4	H20	再評価	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	1,045	2.9	H20	再評価	継続	
島根県	江の川下流土地利用一体型水防災事業(川戸箇所)	4.6	1.1	H17	新規	—	
島根県	高津川直轄河川改修事業	90	1.2	H20	再評価	継続	
島根県	江の川下流直轄河川改修事業	71	1.8	H20	再評価	継続	
島根県	江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)	18	2.2	H12	新規	—	
岡山県	旭川直轄河川改修事業	890	1.2	H20	再評価	継続	
岡山県	旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門)	120	2.5	H12	新規	—	
岡山県	旭川総合内水緊急対策事業(平井・中川町地区)	13	31.8	H20	新規	—	
広島県	太田川中・上流部床上浸水対策特別緊急事業	137	1.9	H18	新規	—	
広島県	太田川直轄河川改修事業	1,220	35.5	H17	再評価	継続	
広島県	芦田川直轄河川改修事業	37	98.0	H20	再評価	継続	
徳島県	那賀川直轄河川改修事業	711	4.0	H19	再評価	継続	
愛媛県	肱川土地利用一体型水防災事業(大和(上老松))	45	1.5	H18	新規	—	
愛媛県	重信川直轄河川改修事業	98	10.9	H20	再評価	継続	
高知県	仁淀川直轄河川改修事業	358	2.5	H20	再評価	継続	
高知県	波介川床上浸水対策特別緊急事業	136	2.8	H18	新規	—	
高知県	物部川特定構造物改築事業(後川樋門)	14	3.4	H19	新規	—	
福岡県・大分県	山国川直轄河川改修事業	111	1.6	H19	再評価	継続	
福岡県・佐賀県・大分県	筑後川直轄河川改修事業	6,500	5.8	H20	再評価	継続	

福岡県	矢部川直轄河川改修事業	210	12.3	H19	再評価	継続	
福岡県	遠賀川特定構造物改築事業(新日鐵用水堰改築)	114	16.8	H20	新規	—	
福岡県	遠賀川直轄河川改修事業	1,113	24.9	H19	再評価	継続	
佐賀県	松浦川直轄河川改修事業	236	4.1	H20	再評価	継続	
佐賀県	六角川直轄河川改修事業	391	9.2	H19	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川直轄河川改修事業	179	19.4	H19	再評価	継続	
長崎県	本明川直轄河川改修事業	1,100	2.8	H20	再評価	継続	
熊本県	緑川水防災特定河川事業(緑川上流地区)	27	1.6	H13	新規	—	
熊本県	球磨川直轄河川改修事業	368	1.6	H20	再評価	継続	
熊本県	菊池川直轄河川改修事業	490	12.9	H20	再評価	継続	
熊本県	緑川直轄河川改修事業	400	15.8	H20	再評価	継続	
熊本県	白川直轄河川改修事業	1,030	26.7	H20	再評価	継続	
大分県	大分川直轄河川改修事業	1,220	3.1	H20	再評価	継続	
大分県	番匠川直轄河川改修事業	166	3.4	H20	再評価	継続	
大分県	大野川直轄河川改修事業	234	6.6	H20	再評価	継続	
宮崎県	小丸川直轄河川改修事業	168	5.7	H19	再評価	継続	
宮崎県	大淀川直轄河川改修事業	478	7.4	H20	再評価	継続	
宮崎県・鹿児島県	川内川直轄河川改修事業	900	7.7	H20	再評価	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川直轄河川改修事業	425	10.0	H20	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川直轄河川改修事業	132	1.1	H20	再評価	継続	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業(石狩川下流水環境整備)	159	1.9	H20	再評価	継続	
北海道	網走川総合水系環境整備事業(網走湖)	206	1.3	H19	再評価	継続	
青森県	馬淵川総合水系環境整備事業	6.4	4.2	H16	新規	—	
青森県	高瀬川総合水系環境整備事業	9.9	6.5	H18	新規	—	

宮城県	名取川総合水系環境整備事業	20	3.8	H19	再評価	継続	
秋田県	雄物川総合水系環境整備事業	21	2.1	H17	再評価	継続	
山形県	最上川総合水系環境整備事業	33	6.5	H19	再評価	継続	
山形県	赤川総合水系環境整備事業	7.3	3.8	H16	新規	—	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(常陸利根川霞ヶ浦浚渫)	1,300	1.1	H20	再評価	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(常陸利根川霞ヶ浦田村・沖宿地区自然再生)	16	2.1	H20	再評価	継続	
茨城県・千葉県	利根川総合水系環境整備事業(利根川下流水環境整備)	13	9.2	H13	新規	—	
茨城県	久慈川総合水系環境整備事業	6.4	2.2	H16	新規	—	
埼玉県・東京都	荒川総合水系環境整備事業(河岸再生整備)	48	20.7	H20	再評価	継続	
千葉県	利根川総合水系環境整備事業(綾瀬川清流ルネッサンス)	327	1.2	H20	再評価	継続	
神奈川県	相模川総合水系環境整備事業	11	9.2	H19	新規	—	
岐阜県・愛知県	庄内川総合水系環境整備事業	35	7.8	H20	再評価	継続	
岐阜県・愛知県・三重県	木曾川総合水系環境整備事業	257	2.3	H20	再評価	継続	
静岡県	安倍川総合水系環境整備事業	14	2.4	H20	再評価	継続	
福井県	九頭竜川総合水系環境整備事業	15	2.2	H18	新規	—	
滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県	淀川総合水系環境整備事業	525	6.8	H20	再評価	継続	
大阪府・奈良県	大和川総合水系環境整備事業	214	4.1	H20	再評価	継続	
兵庫県	揖保川総合水系環境整備事業	105	2.9	H19	再評価	継続	
兵庫県	加古川総合水系環境整備事業	12	6.5	H17	再評価	継続	
兵庫県	円山川総合水系環境整備事業	46	2.1	H14	新規	—	
和歌山県	紀の川総合水系環境整備事業	101	2.3	H20	再評価	継続	
和歌山県	新宮川総合水系環境整備事業	37	1.1	H20	再評価	継続	
鳥取県・島根県	斐伊川総合水系環境整備事業	186	1.2	H19	再評価	継続	

岡山県	高梁川総合水系環境整備事業	10	4.0	H18	再評価	継続	
広島県	芦田川総合水系環境整備事業	133	1.5	H19	再評価	継続	
広島県	太田川総合水系環境整備事業	95	2.4	H19	再評価	継続	
広島県	江の川総合水系環境整備事業	21	1.1	H17	再評価	継続	
山口県	佐波川総合水系環境整備事業	8.6	2.1	H17	新規	—	
高知県	吉野川総合水系環境整備事業(早明浦ダム水環境整備)	30	5.2	H20	再評価	継続	
高知県	吉野川総合水系環境整備事業(早明浦ダム利用推進)	31	2.1	H20	再評価	継続	
徳島県	那賀川総合水系環境整備事業	28	1.1	H17	新規	—	
高知県	渡川総合水系環境整備事業(四万十川自然再生)	10	4.3	H13	新規	—	
佐賀県	松浦川総合水系環境整備事業	8.0	1.7	H14	新規	—	
熊本県	白川総合水系環境整備事業	10	1.9	H16	新規	—	
熊本県・大分県	筑後川総合水系環境整備事業	49	1.4	H18	再評価	継続	

【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	サンルダム建設事業	528	1.6	H20	再評価	継続	
北海道	幾春別川総合開発事業	835	1.6	H17	再評価	継続	
北海道	夕張シューパロダム建設事業	1,470	2.5	H17	再評価	継続	
青森県	津軽ダム建設事業	1,620	1.3	H19	再評価	継続	
岩手県	胆沢ダム建設事業	2,440	1.7	H19	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	850	1.7	H17	再評価	継続	
秋田県	成瀬ダム建設事業	1,530	1.2	H17	再評価	継続	
秋田県	鳥海ダム建設事業	960	2.2	H17	再評価	継続	

山形県	長井ダム建設事業	1,600	1.8	H19	再評価	継続	
茨城県	霞ヶ浦導水事業	1,900	1.2	H19	再評価	継続	
栃木県	湯西川ダム建設事業	1,840	1.5	H19	再評価	継続	
栃木県	思川開発事業	1,850	1.3	H19	再評価	継続	
群馬県	八ッ場ダム建設事業	4,600	3.4	H20	再評価	継続	
群馬県	吾妻川上流総合開発事業	847	1.5	H20	再評価	継続	
群馬県・埼玉県	利根川上流ダム群再編事業	-	-	H18	再評価	継続	
埼玉県	武蔵水路改築事業	700	5.6	H20	再評価	継続	
埼玉県	滝沢ダム建設事業	2,320	6.1	H20	再評価	継続	
富山県	利賀ダム建設事業	1,150	1.6	H20	再評価	継続	
福井県	足羽川ダム建設事業	1,450	2.4	H19	再評価	継続	
岐阜県	新丸山ダム建設事業	1,800	5.0	H20	再評価	継続	
岐阜県	横山ダム再開発事業	360	2.6	H20	再評価	継続	
岐阜県	木曾川水系連絡導水路事業	890	1.7	H19	新規	—	
愛知県	設楽ダム建設事業	2,070	2.8	H20	再評価	継続	
三重県	川上ダム建設事業	850	2.8	H20	再評価	継続	
滋賀県	大戸川ダム建設事業	740	1.4	H20	再評価	継続	
滋賀県	丹生ダム建設事業	-	-	H20	再評価	継続	
京都府	天ヶ瀬ダム再開発事業	330	1.4	H20	再評価	継続	
奈良県	大滝ダム建設事業	3,640	2.5	H20	再評価	継続	
鳥取県	殿ダム建設事業	950	1.1	H20	再評価	継続	
島根県	志津見ダム建設事業	1,450	2.1	H20	再評価	継続	
島根県	尾原ダム建設事業	1,510	1.9	H20	再評価	継続	
徳島県	長安口ダム改造事業	400	1.9	H19	再評価	継続	

高知県	中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)	400	1.5	H20	再評価	継続	
福岡県	小石原川ダム建設事業	1,960	1.2	H19	再評価	継続	
福岡県	筑後川水系ダム群連携事業	390	1.6	H17	再評価	継続	
佐賀県	城原川ダム建設事業	1,020	3.3	H20	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川ダム建設事業	1,780	2.5	H19	再評価	継続	
長崎県	本明川ダム建設事業	780	1.5	H20	再評価	継続	
熊本県	立野ダム建設事業	425	5.7	H20	再評価	継続	
熊本県	七滝ダム建設事業	400	1.2	H20	再評価	継続	
熊本県	川辺川ダム建設事業	-	-	H18	再評価	継続	
大分県	大分川ダム建設事業	967	1.3	H20	再評価	継続	
大分県	大山ダム建設事業	1,400	1.2	H20	再評価	継続	
鹿児島県	鶴田ダム再開発事業	460	1.6	H18	新規	-	
沖縄県	沖縄北西部河川総合開発事業(大保ダム、奥間ダム)	1,370	1.9	H20	再評価	継続	
沖縄県	沖縄東部河川総合開発事業	850	1.3	H19	再評価	継続	

【砂防事業等】

(砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	十勝川直轄砂防事業	390	1.4	H20	再評価	継続	
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(石狩川上流域)	476	1.4	H20	再評価	継続	
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(十勝岳)	449	1.3	H20	再評価	継続	
北海道	豊平川直轄砂防事業	1,154	4.8	H20	再評価	継続	
北海道	樽前山直轄砂防事業	489	2.5	H18	再評価	継続	
岩手県	八幡平山系直轄火山砂防事業(岩手山)	229	1.8	H20	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業(立谷沢川流域)	1,233	2.7	H20	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業(角川流域)	329	6.7	H20	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業 銅山川流域	592	13.3	H17	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業 鮭川流域	811	9.8	H17	再評価	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業 寒河江川流域	1,471	3.6	H17	再評価	継続	
山形県	赤川水系直轄砂防事業(赤川流域)	3,870	3.4	H18	再評価	継続	
山形県・新潟県	飯豊山系直轄砂防事業(荒川流域)	3,220	2.1	H18	再評価	継続	
山形県・福島県	阿武隈川水系直轄火山砂防事業(松川流域)	500	16.8	H19	再評価	継続	
福島県	阿武隈川水系直轄砂防事業(荒川流域・須川流域)	794	13.4	H20	再評価	継続	
栃木県	大谷川流域直轄砂防事業	3,875	1.7	H20	再評価	継続	
栃木県	鬼怒川流域砂防事業	915	1.3	H19	再評価	継続	
栃木県・群馬県	渡良瀬川流域直轄砂防事業	1,061	3.1	H18	再評価	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業 片品川流域	1,747	2.1	H17	再評価	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業 烏川流域	938	1.9	H17	再評価	継続	
新潟県・長野県	信濃川下流水系(中津川)直轄砂防事業	612	1.2	H19	再評価	継続	

新潟県・長野県	姫川水系直轄砂防事業	1,974	1.1	H17	再評価	継続	
富山県	常願寺川水系直轄砂防事業	5,316	4.1	H18	再評価	継続	
富山県	黒部川水系直轄砂防事業	1,485	1.0	H17	再評価	継続	
石川県	手取川水系直轄砂防事業	3,854	1.2	H17	再評価	継続	
福井県	九頭竜川水系砂防事業	1,083	1.2	H17	再評価	継続	
山梨県	富士川水系直轄砂防事業 早川流域	4,060	2.5	H17	再評価	継続	
長野県	信濃川上流(梓川下流・高瀬川水系)直轄砂防事業	1,550	6.1	H19	再評価	継続	
長野県	信濃川上流水系直轄砂防事業 梓川上流水系	314	1.3	H17	再評価	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業 竜西流域	2,778	3.0	H20	再評価	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業 小渋川	1,457	1.2	H19	再評価	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業 遠山川	1,815	2.0	H19	再評価	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業 三峰川	2,767	1.9	H17	再評価	継続	
岐阜県	越美山系直轄砂防事業 揖斐川	2,165	1.5	H19	再評価	継続	
岐阜県	越美山系直轄砂防事業 根尾川	3,015	5.9	H17	再評価	継続	
岐阜県	庄内川水系直轄砂防事業	846	3.8	H18	再評価	継続	
静岡県	安倍川流域直轄砂防事業	1,383	3.5	H20	再評価	継続	
静岡県	狩野川水系直轄砂防事業	1,378	4.0	H17	再評価	継続	
三重県・奈良県	木津川水系砂防事業	1,594	1.9	H17	再評価	継続	
滋賀県	瀬田川水系砂防事業	1,726	1.3	H17	再評価	継続	
兵庫県	六甲山系砂防事業	6,950	6.6	H17	再評価	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(天神川水系)	700	3.2	H19	再評価	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(日野川水系)	630	2.8	H19	再評価	継続	

広島県	広島西部山系直轄砂防事業	900	8.2	H12	新規	-	
徳島県	吉野川水系直轄砂防事業 祖谷川流域	1,173	1.5	H18	再評価	継続	
高知県	吉野川水系直轄砂防事業 吉野川上流域	1,096	1.6	H19	再評価	継続	
高知県	吉野川水系直轄砂防事業 南小川流域	602	1.2	H17	再評価	継続	
長崎県	雲仙直轄砂防事業(水無川上流)	699	1.1	H20	再評価	継続	
長崎県	雲仙直轄砂防事業(湯江川)	28	2.4	H19	再評価	継続	
熊本県	川辺川直轄砂防事業	1,032	1.1	H20	再評価	継続	
宮崎県	大淀川水系直轄砂防事業	473	1.1	H18	再評価	継続	
鹿児島県	桜島直轄砂防事業	1,085	2.2	H18	再評価	継続	

【砂防事業等】

(地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
山形県	月山地区直轄地すべり対策事業	246	1.8	H20	再評価	継続	
山形県	豊牧地区直轄地すべり対策事業	227	1.3	H18	再評価	継続	
福島県	滝坂地区直轄地すべり対策事業	168	11.6	H17	再評価	継続	
新潟県	芋川地区直轄地すべり対策事業	183	1.3	H17	新規	-	
石川県	甚之助谷地区直轄地すべり対策事業	102	1.5	H18	再評価	継続	
長野県	入谷地区地すべり対策事業	122	1.2	H20	再評価	継続	
長野県	此田地区地すべり対策事業	118	2.4	H20	再評価	継続	
静岡県	由比地区直轄地すべり対策事業	301	4.9	H16	新規	-	
大阪府	亀の瀬地区地すべり対策事業	800	16.5	H20	再評価	継続	
徳島県	善徳地区地すべり対策事業	429	1.3	H20	再評価	継続	
高知県	怒田・八畝地区地すべり対策事業	401	1.4	H20	再評価	継続	

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,535	7.1	H20	再評価	継続	
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業(金衛町工区・延伸)	195	9.5	H18	新規	—	
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業	191	4.4	H18	再評価	継続	
石川県	石川海岸直轄海岸保全施設整備事業	512	1.2	H17	再評価	継続	
静岡県	富士海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,239	2.3	H19	再評価	継続	
静岡県	駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	529	6.2	H19	再評価	継続	
三重県	伊勢湾西南海岸直轄海岸保全施設整備事業	296	1.3	H18	再評価	継続	
兵庫県	東播海岸直轄海岸保全施設整備事業	462	2.8	H20	再評価	継続	
鳥取県	皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業	315	13.7	H20	再評価	継続	
高知県	高知海岸直轄海岸保全施設整備事業	769	1.7	H20	再評価	継続	
宮崎県	宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業	294	9.6	H19	新規	—	
岩手県	久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業	1200	1.2	H17	再評価	継続	
新潟県	新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業	502	4.0	H19	新規	—	
福井県	福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業	179	4.2	H15	新規	—	
三重県	津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	239	3.7	H18	再評価	継続	
和歌山県	和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業	250	8.9	H20	新規	—	
広島県	広島港海岸直轄海岸保全施設整備事業	113	11.6	H16	新規	—	
山口県	下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	15.9	H19	新規	—	
徳島県	撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業	135	3.2	H17	新規	—	
香川県	高松港海岸直轄海岸保全施設整備事業	53	4.8	H19	再評価	継続	
高知県	須崎港海岸直轄海岸保全施設整備事業	472	1.4	H20	再評価	継続	
大分県	別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業	162	15.5	H12	新規	—	

【道路事業】

※B/Cは、平成20年11月に見直した交通需要推計及び事業評価手法に基づき算出

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	北海道縦貫自動車道 七飯～大沼	914	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～ 名寄	295	1.6	H20	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道 本別～釧路	1,770	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道 足寄～北見	1,072	1.1	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道12号 峰延道路	99	1.9	H18	新規	-	
北海道	一般国道12号 美唄拡幅	118	1.5	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道36号 登別拡幅	178	2.0	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道38号 釧路新道	357	1.2	H18	再評価	継続	
北海道	一般国道39号 北見道路	323	1.5	H18	再評価	継続	
北海道	一般国道40号 美深道路	59	2.6	H18	新規	-	
北海道	一般国道40号 音威子府バイパス	786	1.1	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道44号 根室道路	172	1.2	H20	再評価	見直し継続	
北海道	一般国道228号 茂辺地木古内道路	849	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道229号 積丹防災	1,491	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道230号 小金湯拡幅	99	3.3	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道230号 国縫道路	46	1.1	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.26)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
北海道	一般国道231号 雄冬防災	669	1.3	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道232号 天塩バイパス	51	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.26)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
北海道	一般国道233号 幌糠留萌道路	285	1.1	H17	再評価	継続	
北海道	一般国道235号 門別厚賀道路	950	1.4	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道235号 厚賀静内道路	482	2.6	H17	再評価	継続	

北海道	一般国道237号 富良野北道路	176	1.8	H19	新規	-	
北海道	一般国道241・242号 足寄道路	47	1.2	H12	新規	-	
北海道	一般国道272号 上別保道路	53	2.0	H18	新規	-	
北海道	一般国道274号 徹別道路	149	1.0	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道275号 江別北道路	138	1.4	H19	新規	-	
北海道	一般国道275号 蕨岱拡幅	68	1.4	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道275号 幌加内峠	78	1.1	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道276号 岩内共和道路	68	2.1	H13	新規	-	
北海道	一般国道278号 空港道路	377	2.8	H17	再評価	継続	
北海道	一般国道278号 尾札部道路	187	1.1	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道278号 鹿部道路	59	1.1	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.26)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
北海道	一般国道333号 生田原道路	80	3.3	H18	新規	-	
北海道	一般国道336号 浦幌道路	64	1.4	H18	再評価	継続	
北海道	一般国道337号 新千歳空港関連	683	1.8	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道337号 泉郷道路	203	1.9	H12	新規	-	
北海道	一般国道337号 中樹林道路	204	2.3	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道337号 美原道路	591	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	一般国道391号 釧路東インター関連	50	2.8	H15	新規	-	
北海道	一般国道452号 盤の沢道路	198	1.0	H19	再評価	継続	
北海道	一般国道452号 五稜道路	319	1.0	H19	再評価	継続	
青森県	一般国道4号 七戸バイパス	94	1.2	H20	再評価	継続	
青森県	一般国道4号 土屋バイパス	170	1.2	H18	再評価	継続	
青森県	一般国道7号 弘前バイパス	170	2.7	H19	再評価	継続	

青森県	一般国道7号 浪岡バイパス	260	2.4	H17	再評価	継続	
青森県	一般国道7号 青森西バイパス(Ⅱ期)	42	3.0	H18	新規	-	
青森県	一般国道45号 八戸南道路	306	1.5	H20	再評価	継続	
青森県	一般国道45号 八戸南環状道路	450	1.1	H17	再評価	継続	
青森県	一般国道45号 上北天間林道路	229	3.8	H19	新規	-	
青森県	一般国道101号 五所川原西バイパス	92	3.5	H15	新規	-	
青森県	一般国道101号 鱒ヶ沢道路	55	1.8	H18	新規	-	
岩手県	東北横断道 釜石秋田線 遠野～宮守	237	1.5	H14	新規	-	
岩手県	東北横断道 釜石秋田線 宮守～東和	772	1.3	H20	再評価	継続	
岩手県	一般国道4号 石鳥谷バイパス	20	3.4	-	-	-	平成14年都市計画変更(※2)
岩手県	一般国道4号 盛岡北道路	37	5.1	H18	新規	-	
岩手県	一般国道4号 渋民バイパス	130	1.3	H17	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 高田道路	251	3.5	H19	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 吉浜道路	140	2.5	H18	新規	-	
岩手県	一般国道45号 釜石山田道路	910	1.2	H17	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 宮古道路	190	2.2	H14	新規	-	
岩手県	一般国道45号 中野バイパス	150	1.1	H17	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 尾肝要道路	105	1.1	H17	新規	-	
岩手県	一般国道45号 普代バイパス	130	1.1	H19	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 久慈北道路	182	1.6	H19	新規	-	
岩手県	一般国道46号 盛岡西バイパス	430	2.2	H13	新規	-	
岩手県	一般国道106号 都南川目道路	257	1.1	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.7.22)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
宮城県	一般国道4号 金ヶ瀬拡幅	84	1.7	H15	新規	-	

宮城県	一般国道4号 仙台拡幅	243	1.3	H17	新規	-	
宮城県	一般国道4号 富谷大和拡幅	260	2.6	H17	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 三本木古川拡幅	229	1.3	H20	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 築館バイパス	180	1.2	H19	再評価	継続	
宮城県	一般国道6号 仙台東部道路	1,017	3.6	H18	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 坂下拡幅	70	1.4	H18	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 桃生登米道路	570	2.3	H19	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 登米志津川道路	550	1.6	H20	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 南三陸道路	238	1.8	H19	新規	-	
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路	201	2.2	H17	新規	-	
宮城県	一般国道45号 唐桑道路	212	2.0	H13	新規	-	
宮城県	一般国道47号 仙台北部道路	1,184	1.4	H19	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 古川東バイパス	340	1.7	H17	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 花淵山バイパス	120	1.8	H19	新規	-	
宮城県・福島県	一般国道115号 阿武隈東道路	370	1.8	H11	新規	-	
秋田県	日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂	705	1.2	H20	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 下浜道路	177	2.4	H18	新規	-	
秋田県	一般国道7号 秋田南バイパス	30	3.9	H19	新規	-	
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期)	209	3.9	H18	新規	-	
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路	242	2.8	H16	新規	-	
秋田県	一般国道7号 大館西道路	480	1.9	H17	再評価	継続	
秋田県	一般国道13号 院内道路	117	2.2	H14	新規	-	
秋田県	一般国道13号 神宮寺バイパス	230	1.7	H19	再評価	継続	
秋田県	一般国道13号 河辺拡幅	180	1.6	H17	再評価	継続	

秋田県	一般国道46号 角館バイパス	230	1.8	H18	再評価	継続	
山形県・福島県	東北中央自動車道 福島～米沢	1,549	1.3	H20	再評価	継続	
山形県	日本海沿岸東北自動車道 温海～鶴岡	1,117	2.2	H20	再評価	継続	
山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐	310	1.8	H21	新規	-	
山形県	東北中央自動車道 米沢～米沢北	334	1.2	H14	新規	-	
山形県	東北中央自動車道 東根～尾花沢	745	1.7	H20	再評価	継続	
山形県	一般国道7号 鶴岡バイパス	50	3.5	H19	新規	-	
山形県	一般国道13号 米沢拡幅	60	1.2	H20	再評価	継続	
山形県	一般国道13号 上山バイパス	450	1.3	H18	再評価	継続	
山形県	一般国道13号 大野目交差点改良	81	2.3	H15	新規	-	
山形県	一般国道13号 尾花沢新庄道路	900	1.8	H17	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 新庄古口道路	430	1.2	H17	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 高屋道路	132	2.3	H17	新規	-	
山形県	一般国道47号 余目酒田道路	581	2.0	H11	新規	-	
山形県	一般国道112号 霞城改良	259	1.3	H16	新規	-	
山形県	一般国道112号 鶴岡北改良	85	1.3	H14	新規	-	
山形県	一般国道113号 梨郷道路	188	2.7	H19	新規	-	
福島県	一般国道4号 鏡石拡幅	112	2.8	H14	新規	-	
福島県	一般国道4号 郡山バイパス	970	1.7	H20	再評価	継続	
福島県	一般国道6号 常磐バイパス	1,040	1.4	H20	再評価	継続	
福島県	一般国道6号 久之浜バイパス	250	1.5	H20	再評価	継続	
福島県	一般国道49号 平バイパス	410	1.4	H17	再評価	継続	
福島県	一般国道115号 霊山道路	332	1.4	H19	新規	-	
福島県	一般国道121号 会津縦貫北道路	410	2.0	H18	再評価	継続	

福島県・新潟県	一般国道289号 八十里越	604	1.2	H17	再評価	継続	
茨城県・栃木県	一般国道4号 古河小山バイパス	516	2.4	H19	再評価	継続	
茨城県・栃木県	一般国道4号 小山石橋バイパス	467	3.3	H18	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス	220	2.0	H20	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 土浦バイパス	338	1.3	H21	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 千代田石岡バイパス	214	2.2	H19	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 大和田拡幅	74	2.5	H17	新規	-	
茨城県	一般国道50号 結城バイパス	257	2.3	H20	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 下館バイパス	390	1.6	H17	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)	20	3.0	H20	新規	-	
茨城県	一般国道51号 潮来バイパス	21	1.6	H16	新規	-	
茨城県・埼玉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～五霞)	4,862	1.7	H17	再評価	継続	
茨城県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(五霞～つくば)	2,634	1.2	H20	再評価	継続	
茨城県・千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)	2,841	1.3	H20	再評価	継続	
栃木県	一般国道4号 氏家矢板バイパス	430	1.7	H19	再評価	継続	
栃木県	一般国道4号 西那須野道路	86	2.9	H17	新規	-	
群馬県・埼玉県	一般国道17号 本庄道路	248	1.4	H19	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 群馬大橋拡幅	300	1.9	H17	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 上武道路	1,800	1.2	H19	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 前橋渋川バイパス	452	2.2	H20	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 渋川西バイパス	91	2.6	H20	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 綾戸バイパス	157	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.23)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
群馬県	一般国道18号 高崎安中拡幅	400	1.2	H20	再評価	継続	

群馬県	一般国道50号 前橋笠懸道路	427	1.9	H17	再評価	継続	
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	134	4.8	H19	新規	-	
埼玉県・東京都	一般国道17号 新大宮バイパス	800	2.0	H20	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 与野大宮道路	180	1.1	H20	再評価	継続	
千葉県	一般国道51号 成田拡幅	217	2.5	H19	再評価	継続	
千葉県	一般国道51号 大栄拡幅	50	1.7	-	-	-	平成13年都市計画決定 (※2)
千葉県	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	5,635	1.4	H17	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)	1,273	1.9	H20	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良	220	2.4	H14	新規	-	
千葉県	一般国道464号 北千葉道路	559	2.4	H16	新規	-	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)	1,040	1.2	H17	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	1,168	1.7	H12	新規	-	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)	2,115	1.2	H20	再評価	継続	
東京都	一般国道6号 新宿拡幅	337	1.1	H19	再評価	継続	
東京都	一般国道14号 両国拡幅	250	1.4	H19	再評価	継続	
東京都	一般国道15号 蒲田駅周辺整備	275	1.0	H12	新規	-	
東京都	一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)	472	2.1	H13	新規	-	
東京都	一般国道16号 八王子拡幅	177	1.5	H20	再評価	継続	
東京都	一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅	900	1.2	H18	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス(延伸)	240	2.6	H16	新規	-	
東京都	一般国道20号 八王子南バイパス	1,375	1.6	H18	再評価	継続	
東京都	一般国道357号 東京湾岸道路(東京都区間)	3,290	3.1	H18	再評価	継続	
東京都・神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(愛川～八王子)	4,076	2.1	H18	再評価	継続	
神奈川県	一般国道1号 原宿交差点改良	188	2.6	H18	再評価	継続	

神奈川県	一般国道1号 新湘南バイパス	890	1.6	H19	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備	550	1.5	H20	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路	586	2.5	H19	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 秦野IC関連	51	3.6	H17	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 山北バイパス	45	1.2	H20	再評価	見直し継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名)	2,030	1.2	H20	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(海老名～厚木)	2,209	1.7	H20	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)	2,140	1.7	H12	新規	-	
新潟県	日本海沿岸東北自動車道 荒川～朝日	753	1.9	H20	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 万代橋下流橋	570	2.3	H19	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 栗ノ木道路	172	2.1	H18	新規	-	
新潟県	一般国道7号 新発田拡幅	180	2.3	H17	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 白根バイパス	300	2.1	H17	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 柏崎バイパス	740	1.3	H19	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 直江津バイパス	360	2.0	H17	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 糸魚川東バイパス	360	1.2	H20	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 六日町バイパス	340	1.3	H20	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 浦佐バイパス	210	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.22)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
新潟県	一般国道113号 鷹ノ巣道路	153	0.7	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.22)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
新潟県	一般国道253号 上越三和道路	500	1.6	H10	新規	-	
新潟県	一般国道404号 長岡東西道路	200	3.2	H19	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 魚津滑川バイパス	360	1.2	H20	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 滑川富山バイパス	36	4.9	H18	新規	-	

富山県	一般国道8号 富山高岡バイパス	660	3.0	H12	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 豊田新屋立体	230	4.3	H20	新規	-	
富山県	一般国道8号 西高岡拡幅	232	1.0	H18	再評価	継続	
富山県	一般国道41号 猪谷楡原道路	260	1.2	H18	再評価	継続	
富山県	一般国道359号 砺波東バイパス	210	1.3	H18	再評価	継続	
富山県・石川県	一般国道470号 七尾氷見道路	1,472	1.2	H19	再評価	継続	
石川県	一般国道8号 小松バイパス	80	8.2	H19	新規	-	
石川県	一般国道8号 加賀拡幅	240	2.5	H14	新規	-	
石川県	一般国道159号 羽咋道路	150	1.3	H19	新規	-	
石川県	一般国道159号 金沢東部環状道路	1,200	2.7	H18	再評価	継続	
石川県	一般国道470号 輪島道路	150	2.1	H17	新規	-	
福井県	一般国道8号 福井バイパス	820	2.0	H17	再評価	継続	
福井県	一般国道8号 敦賀バイパス	482	1.2	H18	再評価	継続	
福井県	一般国道27号 金山バイパス	390	2.0	H18	再評価	継続	
福井県	一般国道27号 美浜東バイパス	260	1.7	H17	再評価	継続	
福井県	一般国道158号 大野油坂道路 (大野東・和泉区間)	523	3.4	H19	新規	-	
福井県	一般国道161号 愛発除雪拡幅	81	1.0	H14	新規	-	
福井県・岐阜県	一般国道417号 冠山峠道路	230	1.3	H14	新規	-	
山梨県	中部横断自動車道 富沢～六郷	2,004	1.2	H20	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 大月バイパス	280	1.3	H19	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路 (北部区間)	353	4.2	H20	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 竜王拡幅	210	1.7	H17	再評価	継続	
山梨県	一般国道52号 上石田改良	153	1.2	H17	再評価	継続	
山梨県	一般国道139号 都留バイパス	310	1.3	H18	再評価	継続	

長野県	中部横断自動車道 佐久南～佐久	412	1.8	H20	再評価	継続	
長野県	中部横断自動車道 八千穂～佐久南	513	2.4	H15	新規	-	
長野県	一般国道18号 上田バイパス	93	2.3	H11	新規	-	
長野県	一般国道18号 上田バイパス(延伸)	179	2.6	H20	新規	-	
長野県	一般国道18号 上田坂城バイパス	414	1.5	-	-	-	平成12年都市計画変更(※2)
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	69	1.8	H19	新規	-	
長野県	一般国道19号 桜沢改良	60	1.1	H18	新規	-	
長野県	一般国道19号 塩尻北拡幅	201	1.2	H19	再評価	継続	
長野県	一般国道19号 松本拡幅	162	1.8	H19	再評価	継続	
長野県	一般国道20号 坂室バイパス	182	1.9	H19	再評価	継続	
長野県	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	440	1.6	H18	再評価	継続	
長野県	一般国道148号 小谷道路	224	0.8	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.22)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
長野県	一般国道153号 伊南バイパス	412	2.5	H18	再評価	継続	
長野県	一般国道158号 松本波田道路	264	1.4	H19	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 可児御嵩バイパス	310	2.0	H17	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 岐大バイパス	1,100	1.4	H18	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 関ヶ原バイパス	440	1.1	H18	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 美濃加茂バイパス	500	1.3	H19	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 下原改良	37	1.1	H20	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 高山国府バイパス	380	1.8	H19	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 岐阜東バイパス	950	1.5	H18	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 小屋名改良	57	1.4	H19	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 大和改良	78	1.0	H20	再評価	継続	

岐阜県	一般国道158号 高山清見道路	2,203	1.3	H18	再評価	継続	
岐阜県・三重県	一般国道258号 大桑道路	290	2.0	H18	再評価	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関)	4,000	1.3	H19	再評価	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)	5,100	1.3	H19	再評価	継続	
岐阜県・三重県	一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢)	1,500	1.4	H19	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 笹原山中バイパス	134	1.5	H20	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 東駿河湾環状道路	2,200	1.9	H20	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 南二日町交差点	64	1.1	H17	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 富士由比バイパス	445	2.8	H18	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 袋井バイパス	140	6.2	H20	新規	-	
静岡県	一般国道1号 磐田バイパス	53	5.6	H19	新規	-	
静岡県	一般国道138号 須走道路	157	2.6	H19	新規	-	
静岡県	一般国道138号 御殿場バイパス (西区間)	190	2.8	H20	再評価	継続	
静岡県	一般国道139号 富士改良	114	1.6	H19	再評価	継続	
静岡県	一般国道246号 裾野バイパス	520	3.0	H18	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 河津下田道路Ⅰ期	260	1.9	H19	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 天城北道路	570	1.9	H20	再評価	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田西バイパス	316	3.3	H18	再評価	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田北バイパス	342	1.6	H19	新規	-	
愛知県	一般国道153号 足助バイパス	160	1.2	H19	再評価	継続	
愛知県	一般国道155号 豊田南バイパス	791	2.1	H19	再評価	継続	
愛知県	一般国道302号 名古屋Ⅱ環	5,300	1.8	H20	再評価	継続	
愛知県	一般国道475号 東海環状自動車道 (豊田～瀬戸)	2,700	1.5	H11	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	951	1.3	H20	再評価	継続	

三重県	一般国道1号 桑名東部拡幅	490	1.3	H19	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 北勢バイパス	1,300	1.3	H18	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 関バイパス	250	1.1	H17	再評価	継続	
三重県	一般国道23号 中勢道路	1,900	1.8	H20	再評価	継続	
三重県	一般国道25号 名阪道路	400	1.1	H19	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 松阪多気バイパス	420	1.2	H20	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 熊野尾鷲道路	1,400	1.0	H17	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 紀宝バイパス	150	1.1	H18	再評価	継続	
三重県	一般国道260号 錦峠	230	1.4	H20	再評価	継続	
三重県・滋賀県	一般国道421号 石樽峠道路	150	1.4	H14	新規	-	
三重県	一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)	1,300	1.2	H19	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 水口道路	400	1.4	H19	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路 I	430	1.5	H20	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 塩津バイパス	123	1.3	H20	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 米原バイパス	700	1.4	H19	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 湖北バイパス	300	1.4	H19	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 志賀バイパス	635	1.8	H20	再評価	継続	
京都府・大阪府	一般国道1号 第二京阪道路 (京都南道路・大阪北道路)	10,550	1.1	H19	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 五条大宮拡幅	312	1.1	H18	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 京都西立体交差	321	1.1	H20	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 福知山道路	660	1.0	H19	再評価	継続	
京都府	一般国道27号 西舞鶴道路	245	1.6	H18	新規	-	
京都府	一般国道478号 丹波綾部道路	2,146	1.3	H19	再評価	継続	
京都府	一般国道478号 京都第二外環状道路	4,269	1.1	H20	再評価	継続	

大阪府	一般国道26号 第二阪和国道	1,020	1.4	H19	再評価	継続	
大阪府・和歌山県	一般国道26号 和歌山岬道路	373	1.0	H18	新規	-	
大阪府・奈良県	一般国道163号 清滝生駒道路	1,066	1.4	H20	再評価	継続	
大阪府・和歌山県	一般国道480号 鍋谷峠道路	137	2.0	H19	新規	-	
兵庫県・岡山県	中国横断自動車道 姫路鳥取線 佐用～西粟倉	613	2.0	H20	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸2号交差点改良	15	2.0	H12	新規	-	
兵庫県	一般国道2号 神戸西バイパス	1,900	1.4	H19	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 相生有年道路	324	2.2	H20	再評価	継続	
兵庫県	一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	187	1.2	H18	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 平野拡幅	130	1.3	H19	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 神出バイパス	224	2.2	H17	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 西脇バイパス	50	6.9	H18	新規	-	
兵庫県	一般国道175号 西脇北バイパス	400	1.1	H19	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 日高豊岡南道路	330	1.7	H17	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 八鹿日高道路	690	1.4	H16	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 和田山八鹿道路	1,011	1.1	H20	再評価	継続	
奈良県	一般国道24号 大和北道路	850	4.4	H19	新規	-	
奈良県	一般国道24号 大和御所道路	4,600	1.5	H18	再評価	継続	
奈良県	一般国道25号 斑鳩バイパス	240	1.3	H18	再評価	継続	
奈良県	一般国道165号 大和高田バイパス	930	1.5	H19	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 十津川道路	280	1.1	H17	再評価	継続	
奈良県・和歌山県	一般国道169号 奥漕道路(Ⅱ期)	103	1.0	H18	新規	-	
和歌山県	近畿自動車道 紀勢線 田辺～すさみ	1,968	1.3	H20	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 大和街道環境整備	35	1.4	H12	新規	-	

和歌山県	一般国道24号 橋本道路	990	1.7	H15	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 紀北東道路	1,200	1.5	H19	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 紀北西道路	1,160	1.3	H20	再評価	継続	
和歌山県	一般国道26号 和歌山北バイパス	470	1.3	H19	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 那智勝浦道路	1,240	1.2	H18	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 田辺西バイパス	280	1.1	H18	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 有田海南道路	359	1.6	H19	新規	-	
和歌山県	一般国道42号 冷水拡幅	49	1.4	H18	新規	-	
鳥取県	一般国道9号 駈馳山バイパス	609	1.2	H19	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路	210	4.7	H16	新規	-	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)	247	5.0	H18	新規	-	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)	248	3.6	H19	新規	-	
鳥取県	一般国道9号 東伯・中山道路	592	3.1	H20	再評価	継続	
鳥取県	一般国道9号 中山・名和道路	123	6.4	H18	新規	-	
鳥取県	一般国道9号 名和・淀江道路	531	3.4	H18	再評価	継続	
鳥取県	一般国道29号 津ノ井バイパス	563	1.8	H20	再評価	継続	
鳥取県・広島県	一般国道183号 鍵掛峠道路	230	1.0	H16	新規	-	
鳥取県・岡山県	一般国道373号 志戸坂峠道路	1,054	1.1	H20	再評価	継続	
島根県・広島県	中国横断自動車道 尾道松江線 三次～三刀屋木次	1,577	1.1	H20	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 出雲バイパス	970	1.3	H19	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 出雲・湖陵道路	160	2.4	H19	新規	-	
島根県	一般国道9号 多伎・朝山道路	248	2.8	H17	新規	-	
島根県	一般国道9号 朝山・大田道路	210	3.1	H18	新規	-	
島根県	一般国道9号 静間・仁摩道路	220	2.2	H19	新規	-	

島根県	一般国道9号 仁摩・温泉津道路	660	1.5	H20	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 浜田・三隅道路	800	1.1	H11	新規	-	
島根県	一般国道9号 益田道路	724	1.1	H18	再評価	継続	
島根県	一般国道54号 三刀屋拡幅	144	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.24)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
岡山県	一般国道2号 倉敷立体	150	3.5	H18	新規	-	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路	383	4.3	H10	新規	-	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	529	5.8	H19	新規	-	
岡山県	一般国道2号 笠岡バイパス	300	6.3	H20	再評価	継続	
岡山県	一般国道30号 児島・玉野拡幅	357	1.1	H19	再評価	継続	
岡山県	一般国道53号 岡山北バイパス	590	2.6	H20	再評価	継続	
岡山県	一般国道53号 津山南道路	220	1.4	H11	新規	-	
岡山県	一般国道180号 岡山環状南道路	223	2.9	H20	新規	-	
岡山県	一般国道180号 総社・一宮バイパス	530	1.7	H20	再評価	継続	
広島県	中国横断自動車道 尾道松江線 尾道～三次	1,381	1.2	H20	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 福山道路	356	1.5	H17	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 松永道路	577	5.4	H20	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 三原バイパス	1,392	2.2	H19	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 西条バイパス	540	2.8	H20	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 安芸バイパス	550	3.4	H19	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 東広島バイパス	1,160	1.9	H19	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 広島南道路	4,247	1.2	H20	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 西広島バイパス	1,022	5.6	H20	再評価	継続	
広島県・山口県	一般国道2号 岩国・大竹道路	1,330	1.3	H10	新規	-	

広島県	一般国道54号 可部バイパス	640	1.4	H20	再評価	継続	
広島県	一般国道185号 安芸津バイパス	185	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.24)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
広島県	一般国道375号 東広島・呉道路	1,925	1.4	H19	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 周南立体	45	2.9	H19	新規	-	
山口県	一般国道2号 戸田拡幅	53	2.2	H14	新規	-	
山口県	一般国道2号 小月バイパス	87	1.9	H19	新規	-	
山口県	一般国道9号 小郡改良	310	1.2	H19	再評価	継続	
山口県	一般国道188号 柳井バイパス	170	1.6	H20	再評価	継続	
山口県	一般国道191号 萩・三隅道路	1,057	1.1	H18	再評価	継続	
山口県	一般国道491号 長門・俵山道路	244	1.5	H19	新規	-	
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	1,404	1.2	H20	再評価	継続	
徳島県・香川県	一般国道32号 猪ノ鼻道路	525	1.0	H14	新規	-	
徳島県	一般国道55号 阿南道路	1,124	1.7	H19	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 牟岐バイパス	70	1.2	H20	再評価	継続	
徳島県	一般国道192号 徳島南環状道路	1,141	1.6	H17	再評価	継続	
香川県	一般国道11号 豊中観音寺拡幅	191	1.7	H19	新規	-	
香川県	一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス	665	2.4	H19	再評価	継続	
愛媛県	四国横断自動車道 愛南大洲線 宇和島北～西予宇和	644	1.2	H20	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 川の江三島バイパス	690	2.5	H19	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 新居浜バイパス	609	1.2	H19	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 小松バイパス	160	1.6	H17	再評価	継続	
愛媛県	一般国道33号 三坂道路	387	1.2	H17	再評価	継続	
愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター線	483	2.1	H12	新規	-	

愛媛県	一般国道56号 宇和島道路	1,822	1.3	H20	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 五十崎内子拡幅	154	1.0	H19	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 伊予インター関連	450	1.2	H18	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 松山外環状道路空港線	394	2.0	H19	新規	-	
愛媛県	一般国道196号 今治道路	670	1.1	H11	新規	-	
愛媛県・高知県	一般国道440号 地芳道路	464	0.5	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.18)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
高知県	四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川	945	1.3	H20	再評価	継続	
高知県	一般国道33号 高知西バイパス	878	1.9	H20	再評価	継続	
高知県	一般国道33号 越知道路(2工区)	130	1.2	H18	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 高知南国道路	1,288	0.9	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.18)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
高知県	一般国道56号 土佐市バイパス	387	1.3	H19	再評価	継続	
高知県	一般国道56号 中土佐インター関連	6.0	5.2	H13	新規	-	
高知県	一般国道56号 片坂バイパス	190	1.6	H16	新規	-	
高知県	一般国道56号 大方改良	56	1.4	H20	再評価	継続	
高知県	一般国道56号 中村宿毛道路	1,320	1.5	H20	再評価	継続	
福岡県	一般国道3号 黒崎バイパス	774	2.1	H18	再評価	継続	
福岡県	一般国道3号 岡垣バイパス	60	2.5	H13	新規	-	
福岡県	一般国道3号 博多バイパス	449	5.8	H20	再評価	継続	
福岡県・佐賀県	一般国道3号 筑紫野バイパス	26	4.9	H18	新規	-	
福岡県・佐賀県	一般国道3号 鳥栖久留米道路	226	3.0	H18	新規	-	
福岡県	一般国道10号 豊前拡幅	60	1.4	H14	新規	-	
福岡県	一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス	635	2.8	H20	再評価	継続	
福岡県	一般国道201号 香春拡幅	31	1.8	H19	新規	-	

福岡県	一般国道202号 福岡外環状道路	2,059	2.1	H18	再評価	継続	
福岡県	一般国道208号 大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス	2,380	2.3	H19	再評価	継続	
福岡県・佐賀県	一般国道208号 大川佐賀道路	709	1.6	H17	再評価	継続	
福岡県	一般国道210号 浮羽バイパス	274	1.4	H19	再評価	継続	
福岡県	一般国道322号 八丁峠道路	167	1.6	H17	新規	-	
福岡県	一般国道497号 今宿道路	3,038	3.6	H10	再評価	継続	
佐賀県	一般国道3号 鳥栖拡幅	77	2.9	H19	新規	-	
佐賀県	一般国道34号 神埼佐賀拡幅	170	1.9	H18	再評価	継続	
佐賀県	一般国道34号 武雄バイパス	210	2.3	H21	再評価	継続	
佐賀県	一般国道202号 伊万里バイパス	26	1.1	H20	再評価	継続	
佐賀県	一般国道203号 巖木バイパス	422	1.1	H19	再評価	継続	
佐賀県	一般国道203号 多久佐賀道路(Ⅰ期)	280	2.4	H19	再評価	継続	
佐賀県	一般国道497号 唐津伊万里道路	878	1.4	H18	再評価	継続	
佐賀県・長崎県	一般国道497号 伊万里松浦道路	677	1.1	H18	再評価	継続	
長崎県	一般国道34号 大村拡幅	144	1.9	H17	再評価	継続	
長崎県	一般国道57号 森山拡幅	295	2.4	H15	再評価	継続	
長崎県	一般国道205号 針尾バイパス	96	2.2	H18	新規	-	
長崎県	一般国道251号 島原中央道路	330	2.6	H10	新規	-	
長崎県	一般国道497号 佐々佐世保道路	541	1.9	H18	再評価	継続	
長崎県	一般国道497号 佐世保道路	1,629	1.6	H18	再評価	継続	
熊本県	九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部	623	1.5	H20	再評価	継続	
熊本県	一般国道3号 植木バイパス	288	1.5	H20	再評価	継続	
熊本県	一般国道3号 熊本北バイパス	804	3.4	H18	再評価	継続	
熊本県	一般国道3号 松橋バイパス	33	6.6	H18	新規	-	

熊本県・鹿児島県	一般国道3号 芦北出水道路	1,429	2.0	H20	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 立野拡幅	146	1.3	H20	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 瀬田拡幅	39	1.2	H18	新規	-	
熊本県	一般国道57号 熊本宇土道路	404	2.3	H18	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 宇土道路	257	1.6	H20	新規	-	
熊本県	一般国道208号 玉名バイパス	388	1.0	H18	再評価	継続	
大分県	東九州自動車道 佐伯～蒲江	763	1.2	H20	再評価	継続	
大分県・宮崎県	東九州自動車道 蒲江～北川	938	1.0	H14	新規	-	
大分県	一般国道10号 別大拡幅	833	5.0	H19	再評価	継続	
大分県	一般国道10号 古国府拡幅	97	1.3	H19	再評価	継続	
大分県	一般国道57号 犬飼バイパス	41	1.5	H18	新規	-	
大分県	一般国道210号 田原拡幅	25	2.2	H16	新規	-	
大分県	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	426	1.3	H18	新規	-	
宮崎県	東九州自動車道 清武JCT～北郷	736	1.5	H20	再評価	継続	
宮崎県	東九州自動車道 北郷～日南	200	1.8	H14	新規	-	
宮崎県	一般国道10号 延岡道路	1,187	1.2	H20	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 門川日向拡幅	314	6.5	H17	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 新富バイパス	162	4.8	H20	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路(Ⅱ期)	160	2.3	H18	新規	-	
宮崎県	一般国道218号 高千穂日之影道路	202	1.8	H19	新規	-	
宮崎県	一般国道218号 北方延岡道路	405	1.6	H17	再評価	継続	
鹿児島県	東九州自動車道 志布志～末吉財部	1,379	1.4	H20	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 出水阿久根道路	555	1.9	H18	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 鹿児島東西道路	650	2.4	H20	再評価	継続	

鹿児島県	一般国道10号 加治木バイパス	42	2.7	H18	新規	-	
鹿児島県	一般国道10号 鹿児島北バイパス	450	2.6	H20	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 鹿屋バイパス	57	1.1	H18	新規	-	
鹿児島県	一般国道220号 古江バイパス	170	1.1	H20	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 早崎改良	321	0.9	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.7.8)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
鹿児島県	一般国道225号 川辺改良	143	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.7.8)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
沖縄県	一般国道58号 名護東道路	962	1.0	H18	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納バイパス	330	1.9	H20	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 読谷道路	620	5.3	H12	新規	-	
沖縄県	一般国道58号 嘉手納バイパス	286	7.3	H20	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 浦添北道路	175	4.1	H17	新規	-	
沖縄県	一般国道58号 那覇西道路	1,746	1.1	-	-	-	平成13年都市計画決定(※2)
沖縄県	一般国道329号 宜野座改良	66	1.3	H20	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 金武バイパス	152	1.0	H17	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 与那原バイパス	470	1.1	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.18)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
沖縄県	一般国道329号 南風原バイパス	450	1.0	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.18)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
沖縄県	一般国道331号 豊見城道路	405	2.0	H19	再評価	継続	
沖縄県	一般国道331号 糸満道路	550	1.0	H19	再評価	継続	
沖縄県	一般国道331号 中山改良	82	0.7	H21	再評価	見直し継続	B/C点検(H21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となった事業。監視委員会(H21.6.18)で事業継続の妥当性が確認された。(※1)
沖縄県	一般国道506号 豊見城東道路	1,272	1.0	H17	再評価	継続	
北海道	北海道縦貫自動車道(大沼～国縫)	1,362	1.9	H20	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道根室線(余市～小樽JCT)	1,062	1.8	H18	新規	-	

北海道	北海道横断自動車道根室線(夕張～十勝清水)	2,438	1.4	H20	再評価	継続	
福島県・宮城県	常磐自動車道(新地～山元)	467	1.9	H18	新規	-	
宮城県	常磐自動車道(山元～亘理)	321	3.0	H20	再評価	継続	
山形県	東北中央自動車道(南陽高島～山形上山)	1,080	2.4	H18	新規	-	
福島県	常磐自動車道(常磐富岡～新地)	1,480	1.4	H20	再評価	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線(鉾田～茨城町JCT)	517	3.1	H20	再評価	継続	
群馬県・栃木県	北関東自動車道(伊勢崎～岩舟JCT)	2,247	4.8	H20	再評価	継続	
埼玉県・千葉県・東京都	東関東自動車道水戸線(三郷～高谷JCT)	10,095	1.0	H20	再評価	継続	
新潟県	日本海沿岸東北自動車道(中条～荒川胎内)	303	1.7	H20	再評価	継続	
神奈川県	第二東海自動車道(海老名南JCT～秦野)	7,260	1.8	H20	再評価	継続	
神奈川県・静岡県	第二東海自動車道(秦野～御殿場JCT)	5,056	2.7	H18	新規	-	
静岡県・山梨県	中部横断自動車道(吉原JCT～富沢)	1,555	1.2	H20	再評価	継続	
山梨県	中部横断自動車道(六郷～増穂)	664	1.4	H20	再評価	継続	
静岡県	第二東海自動車道(御殿場JCT～長泉沼津)	2,503	4.3	H20	再評価	継続	
静岡県	第二東海自動車道(長泉沼津～吉原JCT)	8,714	2.4	H20	再評価	継続	
静岡県	第二東海自動車道(吉原JCT～引佐JCT)	15,547	2.3	H20	再評価	継続	
静岡県・愛知県	第二東海自動車道(引佐JCT～豊田東)	6,458	2.1	H20	再評価	継続	
愛知県	近畿自動車道名古屋亀山線(名古屋南～高針JCT)	2,743	1.8	H20	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道紀勢線(紀伊長島～紀勢大内山)	585	1.6	H20	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～菟野)	1,461	4.1	H20	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(菟野～亀山JCT)	1,798	3.9	H18	新規	-	
福井県	近畿自動車道敦賀線(小浜西～敦賀JCT)	2,773	1.5	H20	再評価	継続	
滋賀県・京都府	近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)	3,273	2.3	H20	再評価	継続	
京都府・大阪府	近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻第一JCT)	5,155	2.0	H20	再評価	継続	

大阪府・兵庫県	近畿自動車道名古屋神戸線(高槻第一JCT~神戸JCT)	7,206	1.1	H20	再評価	継続	
兵庫県	中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮~山崎JCT)	598	2.3	H18	新規	-	
島根県	山陰自動車道(宍道JCT~出雲)	649	1.6	H20	再評価	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島東~徳島JCT)	599	1.1	H20	再評価	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島~徳島JCT~鳴門JCT)	1,071	1.4	H20	再評価	継続	
福岡県	東九州自動車道(北九州JCT(小倉JCT)~豊津)	1,545	1.9	H20	再評価	継続	
福岡県・大分県	東九州自動車道(椎田南~宇佐)	1,030	1.5	H18	新規	-	
宮崎県	東九州自動車道(門川~西都)	1,914	2.1	H20	再評価	継続	
東京都	首都高速中央環状品川線	3,979	3.6	H17	新規	-	
東京都	首都高速中央環状新宿線	8,212	1.7	H16	再評価	継続	
東京都	首都高速晴海線	375	5.7	-	-	-	平成13年度工事実施計画認可(※2)
神奈川県	高速横浜環状北線	3,399	2.0	-	-	-	平成13年度工事実施計画認可(※2)
大阪府	大阪市道高速道路淀川左岸線	4,320	1.9	H20	再評価	継続	
兵庫県	神戸市道高速道路2号線	3,211	1.5	H20	再評価	継続	

(※1) B/C点検(平成21年3月公表)の結果、B/Cが1以下となったため、平成21年度の事業執行を一時的に見合わせ、その後、再評価の手続きとして、事業評価監視委員会や関係地方公共団体等からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、平成21年7月に事業継続を決定。

(※2) 「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、都市計画の決定又は変更が行われた時点若しくは工事実施計画の認可が行われた時点より10年間の経過した時点において再評価を実施予定。

(注)再検証中の高速道路(補正予算で執行停止した4車線化等)については、取り扱いを検討中。

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	苫小牧港中央水路地区多目的国際ターミナル整備事業	319	2.9	H12	新規	-	
北海道	苫小牧港東港区中央水路地区多目的国際ターミナル改良事業(耐震)	99	2.6	H18	新規	-	

北海道	苫小牧港西港区本港地区国内物流ターミナル整備事業	49	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	苫小牧港西港区商港地区国際海上コンテナターミナル整備事業	709	1.2	H18	再評価	継続	
北海道	室蘭港崎守地区道路(拡幅)整備事業	23	2.4	H13	新規	-	
北海道	函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業	111	2.3	H18	再評価	継続	
北海道	函館港弁天地区船溜まり整備事業(改良)	29	3.2	H17	新規	-	
北海道	函館港万代・中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	65	1.2	H20	再評価	継続	
北海道	小樽港本港地区防波堤整備事業	79	1.4	H19	再評価	継続	
北海道	釧路港西港区多目的国際ターミナル整備事業	1,177	1.9	H18	再評価	継続	
北海道	釧路港北地区旅客船ターミナル整備事業(耐震改良)	62	3.1	H17	新規	-	
北海道	釧路港東港区南地区小型船だまり整備事業	28	1.2	H18	再評価	継続	
北海道	留萌港三泊地区多目的国際ターミナル整備事業	377	1.5	H17	再評価	継続	
北海道	十勝港内港地区多目的国際ターミナル整備事業	184	1.3	H19	再評価	継続	
北海道	十勝港外港地区地域生活基盤整備事業	101	1.2	H18	再評価	継続	
北海道	石狩湾新港中央水路地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)	45	2.2	H17	新規	-	
北海道	網走港川筋地区小型船だまり整備事業	39	2.2	H20	再評価	継続	
北海道	宗谷港本港地区地域生活基盤整備事業	83	1.7	H18	再評価	継続	
北海道	枝幸港本港新港地区小型船だまり整備事業	40	1.3	H18	再評価	継続	
北海道	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	298	1.2	H17	再評価	継続	
北海道	白老港本港地区国内物流ターミナル整備事業	143	1.7	H19	再評価	継続	
北海道	森港本港地区小型船だまり整備事業	173	1.4	H17	再評価	継続	
北海道	江差港本港地区国内物流ターミナル整備事業	97	1.3	H17	再評価	継続	
北海道	奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業	67	2.8	H12	新規	-	
北海道	瀬棚港本港地区国内物流ターミナル整備事業	287	1.2	H17	再評価	継続	
北海道	岩内港本港地区防波堤整備事業	66	1.4	H17	再評価	継続	

北海道	岩内港本港地区地域生活基盤整備事業	37	1.3	H18	再評価	継続	
北海道	増毛港本港地区地域生活基盤整備事業	109	1.2	H18	再評価	継続	
北海道	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業	38	2.9	H12	新規	-	
北海道	天塩港本港地区国内物流ターミナル整備事業	214	3.8	H17	再評価	継続	
北海道	沓形港本港地区防波堤整備事業	96	1.4	H17	再評価	継続	
北海道	沓形港本港地区国内物流ターミナル整備事業	22	2.3	H14	新規	-	
北海道	香深港本港地区国内物流ターミナル整備事業	25	1.8	H13	新規	-	
青森県	八戸港八太郎地区・外港地区防波堤整備事業	920	1.5	H18	再評価	継続	
岩手県	久慈港湾口地区防波堤整備事業	1,200	1.2	H17	再評価	継続	
岩手県	宮古港竜神崎地区防波堤整備事業	205	1.4	H17	再評価	継続	
宮城県	仙台塩釜港仙台区中野地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)改良事業	101	4.0	H20	新規	-	
宮城県	石巻港雲雀野地区多目的国際ターミナル整備事業	1,512	1.2	H17	再評価	継続	
秋田県	秋田港外港地区防波堤整備事業	412	1.8	H18	再評価	継続	
秋田県	秋田港飯島地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)整備事業	75	2.0	H21	新規	-	
山形県	酒田港本港地区・北港地区防波堤整備事業	623	1.3	H18	再評価	継続	
山形県	酒田港北港地区国内物流ターミナル(耐震)整備事業	52	3.9	H18	再評価	継続	
山形県	酒田港外港地区多目的国際ターミナル整備事業	193	1.4	H20	再評価	継続	
福島県	相馬港3号ふ頭地区多目的国際ターミナル(耐震)整備事業	263	1.6	H18	再評価	継続	
福島県	小名浜港本港地区・東港地区防波堤整備事業	806	1.5	H20	再評価	継続	
福島県	小名浜港東港地区多目的国際ターミナル整備事業	305	3.9	H19	新規	-	
茨城県	茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業	868	1.2	H18	再評価	継続	
茨城県	鹿島港外港地区多目的国際ターミナル整備事業	458	1.8	H18	再評価	継続	
千葉県	千葉港葛南中央地区多目的国際ターミナル整備事業	25	4.5	H14	新規	-	
東京都	東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業	1,410	3.8	H13	新規	-	

東京都	東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業	495	3.1	H18	新規	-	
東京都	東京港中央防波堤内側地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	149	2.5	H21	新規	-	
神奈川県	川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業	540	2.0	H20	新規	-	
神奈川県	横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(改良)	57	3.8	H16	新規	-	
神奈川県	横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震改良)	400	3.5	H21	新規	-	
神奈川県	横浜港本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル改良事業	53	3.5	H18	新規	-	
神奈川県	横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	435	3.6	H18	新規	-	
神奈川県	横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業	1,100	1.2	H21	新規	-	
新潟県	新潟港東港区西ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	77	6.7	H20	新規	-	
新潟県	新潟港西港地区防波堤整備事業	365	3.7	H18	再評価	継続	
新潟県	直江津港港口地区防波堤整備事業	743	7.9	H17	再評価	継続	
富山県	伏木富山港伏木地区多目的国際ターミナル整備事業	606	1.7	H17	再評価	継続	
富山県	伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業	414	4.3	H18	再評価	継続	
石川県	七尾港大田地区多目的国際ターミナル整備事業	165	1.2	H17	再評価	継続	
石川県	金沢港大野地区多目的国際ターミナル整備事業(防砂堤)	84	1.7	H17	再評価	継続	
石川県	金沢港大野地区多目的国際ターミナル整備事業	167	3.8	H17	新規	-	
石川県	輪島港(輪島崎地区)避難港整備事業	390	2.2	H20	再評価	継続	
福井県	敦賀港鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業	336	1.5	H17	再評価	継続	
静岡県	清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	221	3.6	H19	新規	-	
静岡県	田子の浦港中央地区多目的国際ターミナル整備事業(耐震改良)	50	4.2	H16	新規	-	
静岡県	御前崎港女岩地区防波堤整備事業	411	1.6	H17	再評価	継続	
静岡県	下田港防波堤整備事業	526	2.3	H19	再評価	継続	
愛知県	名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業	533	6.8	H13	新規	-	
愛知県	名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	264	5.5	H20	新規	-	

愛知県	三河港神野地区多目的国際ターミナル整備事業	254	1.2	H18	再評価	継続	
愛知県	衣浦港武豊北ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業	118	1.2	H17	再評価	継続	
三重県	四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	466	2.2	H12	新規	-	
京都府	舞鶴港和田地区多目的国際ターミナル整備事業	398	1.2	H20	再評価	継続	
京都府	舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	38	2.7	H18	新規	-	
大阪府	堺泉北港堺2区基幹の広域防災拠点整備事業	80	3.9	H19	新規	-	
大阪府	堺泉北港堺2区複合一貫輸送ターミナル整備事業(耐震)	72	2.0	H17	新規	-	
大阪府	堺泉北港助松地区多目的国際ターミナル整備事業	148	1.5	H17	再評価	継続	
大阪府	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(耐震)	637	4.3	H21	新規	-	
大阪府	大阪港南港東地区多目的国際ターミナル整備事業	113	1.3	H17	再評価	継続	
兵庫県	神戸港PI(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)	1,019	3.0	H21	新規	-	
兵庫県	神戸港PI(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業	1,823	1.7	H19	新規	-	
兵庫県	神戸港六甲I地区国際海上コンテナターミナル耐震・増深改良事業	93	6.3	H21	新規	-	
兵庫県	姫路港広畑地区多目的国際ターミナル整備事業	120	1.6	H20	再評価	継続	
兵庫県	柴山港柴山地区避難港整備事業	348	1.2	H20	再評価	継続	
和歌山県	和歌山下津港本港地区岸壁(-12m)改良事業	20	1.9	H19	新規	-	
和歌山県	和歌山下津港本港地区防波堤整備事業	671	1.3	H17	再評価	継続	
和歌山県	日高港塩屋地区多目的国際ターミナル整備事業	173	1.3	H20	再評価	継続	
鳥取県	鳥取港千代地区防波堤整備事業	408	1.5	H17	再評価	継続	
鳥取県	境港外港地区防波堤整備事業	646	2.1	H17	再評価	継続	
島根県	浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業	242	2.1	H19	再評価	継続	
岡山県	水島港玉島地区多目的国際ターミナル・臨港道路整備事業	470	3.9	H19	新規	-	
広島県	広島港五日市地区多目的国際ターミナル改良事業(耐震)	21	1.8	H19	新規	-	
広島県	尾道糸崎港機織地区多目的国際ターミナル整備事業	140	1.5	H20	再評価	継続	

広島県	呉港阿賀地区臨港道路整備事業	104	7.5	H14	新規	-	
山口県	徳山下松港新南陽地区多目的国際ターミナル整備事業	303	2.7	H18	再評価	継続	
山口県	岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業	144	2.4	H15	新規	-	
山口県	三田尻中関港三田尻地区防波堤整備事業	93	1.2	H17	再評価	継続	
山口県	宇部港本港地区航路・泊地整備事業	185	1.7	H18	再評価	継続	
山口県	油谷港唐崎地区防波堤整備事業	81	7.8	H17	再評価	継続	
山口県	下関港新港地区多目的国際ターミナル整備事業	242	1.2	H17	再評価	継続	
山口県・福岡県	関門航路開発保全航路整備事業	2,779	1.6	H17	再評価	継続	
徳島県	徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	127	2.5	H20	新規	-	
徳島県	徳島小松島港赤石地区多目的国際ターミナル整備事業(岸壁(-13m)②)	87	1.2	H18	再評価	継続	
香川県	高松港朝日地区多目的国際ターミナル整備事業	88	2.9	H16	新規	-	
愛媛県	三島川之江港金子地区多目的国際ターミナル整備事業	190	3.0	H13	新規	-	
愛媛県	今治港富田地区多目的国際ターミナル整備事業	188	2.6	H19	再評価	継続	
愛媛県	松山港外港地区多目的国際ターミナル整備事業	367	1.5	H20	再評価	継続	
高知県	高知港三里地区多目的国際ターミナル整備事業	1,124	1.2	H17	再評価	継続	
高知県	須崎港湾口地区防波堤整備事業	472	1.4	H20	再評価	継続	
高知県	宿毛湾港池島地区防波堤整備事業	60	1.6	H21	新規	-	
高知県	室津港室津地区避難港整備事業	590	1.2	H20	再評価	継続	
福岡県	北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	144	3.0	H20	再評価	継続	
福岡県	博多港IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業	339	3.3	H17	新規	-	
福岡県	博多港須崎ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業	119	4.6	H14	新規	-	
福岡県	苅田港本港地区多目的国際ターミナル整備事業	652	1.3	H18	再評価	継続	
福岡県	苅田港新松山地区多目的国際ターミナル整備事業	258	1.6	H20	再評価	継続	
福岡県	三池港内港北地区多目的国際ターミナル整備事業	198	1.6	H20	再評価	継続	

佐賀県	唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)	48	2.7	H18	新規	-	
佐賀県	伊万里港七ツ島地区多目的国際ターミナル整備事業	115	1.2	H17	再評価	継続	
佐賀県	伊万里港七ツ島地区臨港道路整備事業	44	2.4	H20	新規	-	
佐賀県	伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業	265	2.6	H20	再評価	継続	
長崎県	長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業	49	2.6	H18	新規	-	
長崎県	福江港大津地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)	15	2.2	H17	新規	-	
長崎県	郷ノ浦港郷ノ浦地区国内物流ターミナル改良事業(耐震)	14	2.2	H19	新規	-	
長崎県	平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業	77	2.3	H17	再評価	継続	
熊本県	熊本港夢咲島地区国内物流ターミナル整備事業	213	1.2	H17	再評価	継続	
熊本県	八代港外港地区多目的国際ターミナル改良事業	94	5.0	H18	新規	-	
大分県	中津港田尻地区多目的国際ターミナル整備事業	316	1.4	H17	再評価	継続	
大分県	中津港田尻地区臨港道路整備事業	44	3.7	H19	新規	-	
大分県	別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業	81	2.2	H20	再評価	継続	
大分県	佐伯港女島地区多目的国際ターミナル整備事業	122	1.5	H19	再評価	継続	
宮崎県	細島港外港地区防波堤整備事業	560	1.2	H19	再評価	継続	
宮崎県	宮崎港東地区防波堤整備事業	552	3.8	H18	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島港中央港区臨港道路整備事業	30	2.4	H16	新規	-	
沖縄県	那覇港那覇ふ頭地区臨港道路整備事業	1,830	1.2	H18	再評価	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	139	1.5	H18	再評価	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業	49	3.5	H16	新規	-	
沖縄県	那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業	69	4.0	H17	新規	-	
沖縄県	中城湾港新港地区多目的国際ターミナル整備事業	412	1.2	H18	再評価	継続	
沖縄県	中城湾港新港地区小型船だまり整備事業	73	1.2	H18	再評価	継続	
沖縄県	平良港下崎地区防波堤整備事業	605	2.3	H18	再評価	継続	

沖縄県	石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業	69	2.5	H16	新規	-	
沖縄県	石垣港本港地区離島ターミナル整備事業	47	5.1	H14	新規	-	

【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	新千歳空港19(L)ILS双方向化事業	20	2.3	H19	新規	-	
北海道	新千歳空港19(R)ILS高カテゴリー化事業	15	2.2	H19	新規	-	
東京都	東京国際空港再拡張整備事業	7,800	6.5	H15	新規	-	
東京都	東京国際空港C滑走路延伸事業	300	3.8	H21	新規	-	
大阪府	関西国際空港2期事業	14,374	5.7	H17	再評価	継続	(注)

(注) 関西国際空港2期事業については、平成16年度財務・国土交通大臣間合意に基づき、需要動向や会社の経営状況等を見つつ行うこととされており、現在は新たな事業は行われていない状況。

【航空路整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
沖縄県	久米島洋上航空路監視レーダー(ORSR)整備事業	9.9	29.6	H20	新規	-	

【都市公園事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	滝野すずらん丘陵公園	480	3.6	H20	再評価	継続	
宮城県	国営みちのく杜の湖畔公園	470	3.5	H20	再評価	継続	
茨城県	国営常陸海浜公園	450	1.0	H20	再評価	継続	
東京都	国営昭和記念公園	650	1.3	H20	再評価	継続	

東京都	国営東京臨海広域防災公園	1260	2.4	H14	新規	—	
新潟県	国営越後丘陵公園	570	2.9	H20	再評価	継続	
岐阜県・愛知県 県・三重県	国営木曾三川公園	822	8.4	H20	再評価	継続	
京都府・大阪府	淀川河川公園	418	18.2	H20	再評価	継続	
兵庫県	国営明石海峡公園	1100	2.1	H15	再評価	継続	
奈良県	国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	228	3.5	H17	再評価	継続	
広島県	国営備北丘陵公園	640	1.4	H20	再評価	継続	
香川県	国営讃岐まんのう公園	428	2.8	H20	再評価	継続	
福岡県	海の中道海浜公園	935	2.0	H20	再評価	継続	
佐賀県	国営吉野ヶ里歴史公園	359	2.1	H13	再評価	継続	
沖縄県	国営沖縄記念公園	1170	1.5	H20	再評価	継続	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
北海道	八雲地方合同庁舎	4.7	126点	100点	133点	H20	新規	—	
東京都	中央合同庁舎第4号館	614	120点	100点	146点	H20	新規	—	
神奈川県	横須賀地方合同庁舎	30	117点	100点	121点	H20	新規	—	
京都府	京都地方合同庁舎	16	120点	100点	133点	H20	新規	—	
大阪府	堺地方合同庁舎	75	128点	100点	133点	H20	新規	—	
和歌山県	和歌山地方合同庁舎	77	110点	100点	133点	H20	新規	—	
広島県	呉地方合同庁舎	28	116点	100点	133点	H20	新規	—	
香川県	小豆島海上保安署	3.8	113点	100点	133点	H20	新規	—	

(注)

営繕事業の特性を踏まえ、より適切に評価する観点から、平成20年度新規採択時評価より評価手法の見直しを行っている。

事業計画の必要性 - 既存施設の老朽・狭隘・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

事業計画の効果 - 通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・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)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
岩手県	盛岡第2地方合同庁舎	35	1.1	H19	新規	—	
東京都	中央合同庁舎第8号館	249	1.1	H19	新規	—	
東京都	東雲合同庁舎	145	1.1	H19	新規	—	
東京都	西ヶ原研修合同庁舎	123	1.1	H19	新規	—	
新潟県	長岡地方合同庁舎	21	1.1	H19	新規	—	
新潟県	新潟第2地方合同庁舎(Ⅱ期)	67	1.1	H19	新規	—	
山梨県	甲府地方合同庁舎	63	1.1	H19	新規	—	
滋賀県	大津地方合同庁舎	78	1.0	H19	新規	—	
高知県	高知第2地方合同庁舎	18	1.2	H19	新規	—	

【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
-	大型巡視船(1,000トン型)建造(2隻)	148	-	H21	新規	-	
-	小型巡視船(180トン型)建造(3隻)	64	-	H21	新規	-	
-	大型巡視艇(30メートル型)建造(3隻)	45	-	H21	新規	-	
-	中型巡視船(350トン型)建造(4隻)	115	-	H20	新規	-	
-	小型巡視船(180トン型)建造(2隻)	42	-	H20	新規	-	
-	中型巡視船(350トン型)建造(4隻)	98	-	H19	新規	-	

(注)海上保安業務需要毎に、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。

【海上保安官署施設整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業の緊 急性	計画の妥 当性	事業の効 果	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
-	那覇航空基地の整備	2.6	106点	133点	120点	H21	新規	-	
-	美保航空基地の整備	11	106点	121点	116点	H20	新規	-	

(注)事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標

計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標

事業の効果－新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果の評価する指標
(採択要件:事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

■平成22年度予算に向けた事業評価を今後実施予定の事業

・事業評価対象の直轄事業等(直轄事業および独立行政法人等施行事業(独立行政法人等が行う補助事業を除く。))を対象としたものである。

・1月末までを目途に準備が調わなかったために、再評価が完了しておらず、今後、順次実施予定の事業である。

【公共事業関係費】

【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	備考
茨城県・栃木県	利根川総合水系環境整備事業(鬼怒川環境整備)	
茨城県・千葉県	利根川総合水系環境整備事業(利根川下流環境整備)	
茨城県・栃木県 群馬県・埼玉県	利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬遊水池)	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(常陸利根川環境整備)	
茨城県	那珂川総合水系環境整備事業(桜川環境整備)	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業(常陸川水門)	
茨城県・埼玉県 千葉県・東京都	利根川総合水系環境整備事業(江戸川水環境整備)	
茨城県 栃木県	利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)	
群馬県	利根川総合水系環境整備事業(菌原ダム)	
埼玉県	荒川総合水系環境整備事業(荒川上流環境整備)	
埼玉県・東京都	荒川総合水系環境整備事業(荒川下流環境整備)	
千葉県	利根川総合水系環境整備事業(利根川河口堰)	
神奈川県	鶴見川総合水系環境整備事業(希少生物)	
静岡県	富士川総合水系環境整備事業	
愛知県	豊川総合水系環境整備事業	
三重県	宮川総合水系環境整備事業	
徳島県	吉野川総合水系環境整備事業	
愛媛県	肱川総合水系環境整備事業	
宮崎県・鹿児島県	川内川直轄河川環境整備事業	

【参 考】

平成 2 2 年度予算に向けた個別公共事業評価書

個別公共事業の評価書

—平成21年度—

平成22年2月1日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成21年3月31日最終変更）及び平成21年度国土交通省事後評価実施計画（平成21年8月31日最終改正）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

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

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業及び事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、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取することとしている。また、平成21年12月24日に国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を改定し、直轄事業等の新規事業採択時評価について、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た。

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システム研究会において検討し、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取している。

また、評価の運営状況等について、国土交通省政策評価会において意見等を聴取することとしている（国土交通省政策評価会の議事概要等については、国土交通省政策評価ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/hyouka>）に掲載することとしている）。

2. 今回の評価結果について

今回は、平成22年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価10件、再評価184件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

事業名 ()内は 方法を示す。	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			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・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)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・河川環境等をとりまく状況	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局
砂防事業等 (代替法)	・事業費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境 保全・利用便益))	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計	河川局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市・地域 整備局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・建設費 ・用地費 ・再投資費 <精密進入の高カテゴリー化等> ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	<空港の新設、滑走路の新設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益 <精密進入の高カテゴリー化等> ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報	航空局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分析、CVM)	・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	計画への位置付け 安全性の向上 地域の活性化 福祉社会への対応 都市環境の改善	・国勢調査結果	都市・地域 整備局

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	
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果	・官庁建物実態調査	官庁営繕部
船舶建造事業 <巡視船艇>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	・海上警備業務 ・海上環境保全業務 ・海上交通安全業務 ・海難救助業務 ・海上防災業務 ・国際協力・国際貢献業務		海上保安庁
海上保安官署施設整備事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	・事業の緊急性 ・計画の妥当性 ・事業の効果		海上保安庁

※効果把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

コンジョイント分析

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

平成22年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
港湾整備事業	直轄事業	1
合計		1

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成21年8月及び11月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
空港整備事業	直轄事業	1
合計		1

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
官庁営繕事業		2
船舶建造事業		5
海上保安官署施設整備事業		1
合計		8

注1: 政府予算案の閣議決定により、平成21年8月及び11月に公表した内容等に変更が生じていることがある。

総計	10
----	----

平成22年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		5年 未着工	10年 継続中	準備計 画5年	再々 評価	その他	計	継 続 うち見直 し継続	中止	評価 手続中
河川事業	直轄事業	1	2		9	47	59	59		
砂防事業等	直轄事業				9	5	14	14		
海岸事業	直轄事業		1		1		2	2		
道路・街路事業	直轄事業等		20		50	17	87	87	2	
港湾整備事業	直轄事業		5		7	1	13	13		
都市公園事業	直轄事業				1		1	1		
合 計		1	28	0	77	70	176	176	2	0

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業(平成21年8月及び11月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果			
		5年 未着工	10年 継続中	準備計 画5年	再々 評価	その他	計	継 続 うち見直 し継続	中止	評価 手続中
ダム事業	直轄事業等				3	5	8	7		1
合 計					3	5	8	7		1

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

(注2) 再評価対象基準

5年未着工: 事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業
 10年継続中: 事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業
 準備計画5年: 準備・計画段階で一定期間(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又は10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

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】
(直轄事業)

事業名 事業主体	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	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					
南島島における活動拠点整備事業	250	3,174	<p>【内訳】 物資輸送の効率化便益：43.8億円 調査船舶等の運航効率化便益：1.6億円 海洋資源開発の推進便益：3,126億円 その他の便益：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定コバルト生産量：5,950 t/年</p>	236	13.5	輸送の安全性及び信頼性の向上が図られる。	本省港湾局 振興課 (課長 田邊俊郎)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算決定された事業（平成21年8月及び11月に評価結果を公表済）

注1：政府予算案の閣議決定により、平成21年8月及び11月に公表した内容等に変更が生じていることがある。

【公共事業関係費】

【空港整備事業】
(直轄事業)

事業名 事業主体	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	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					
岩国飛行場民間航空施設整備事業 中国地方整備局 大阪航空局	46	403	<p>【内訳】 利用者便益 309億円 (一般化費用削減効果) 供給者便益 49億円 (着陸料収入等) 残存価値 45億円</p> <p>【主な根拠】 需要予測結果：35万人 (平成24年度供用開始時)</p>	85	4.7	<ul style="list-style-type: none"> ・米軍再編関連措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮。 ・航空利便性の向上に伴い、観光需要による地元消費拡大、ビジネス需要による企業活動の活性化・新規進出等が期待される。 ・空港関連産業による雇用拡大効果が期待される。 	本省航空局 空港部計画課 (課長 干山 善幸)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				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	
西条税務署 中国地方整備局	5.3	106点	100点	133点	老朽・狭あい・分散を解消する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。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鬼沢浩志)
広尾海上保安署 北海道開発局	2.7	107点	100点	121点	老朽・狭あい・立地条件の不良を解消する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。	本省大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 鬼沢浩志)

事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・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

事業計画の効果—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・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)

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価		担当課 (担当課長名)
		事業の 緊急性	計画の 妥当性	
ヘリコプター2機搭載 型巡視船 建造(1隻) 海上保安庁	230			海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 浅野富夫)
中型巡視船 (350トン型) 建造(2隻) 海上保安庁	56			
大型巡視艇 (30メートル型) 建造(2隻) 海上保安庁	30			
大型巡視艇 (23メートル型) 建造(2隻) 海上保安庁	13			
小型巡視艇 (20メートル型) 建造(4隻) 海上保安庁	13			

【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の 効果	その他	
石垣航空基地の整備 海上保安庁	17	100点	121点	110点	平成25年に開港する新石垣空港に石垣航空基地を移転整備することにより、南西諸島周辺における、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応させることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 野見山慎吾)

※ 事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標

計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標

事業の効果－新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果の評価する指標

(採択要件：事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益の内訳及び主な根拠		費用・C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
名取川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	228	301	<p>【内訳】 被害防止便益：301億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：116ha</p>	168	1.8	<p>・昭和22、23、25、61年、平成元、6、14年の出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（昭和22年：死者・不明者30名、全半壊家屋209戸、家屋浸水29、704戸、昭和23年：死者・不明者67名、全半壊家屋375戸、家屋浸水33、611戸、昭和25年：死者・不明者10名、全半壊家屋27戸、流出家屋286戸、家屋浸水4、542戸、昭和61年：全半壊家屋9戸、家屋浸水7、308戸、平成元年：家屋浸水104戸、平成6年：全半壊家屋7戸、家屋浸水5、284戸、平成14年：家屋浸水96戸）</p> <p>・流域には、政令指定都市である仙台市があり、人口密度が高く、仙台東部道路、仙台南部道路等の主要な高速交通インフラが浸水想定区域内に位置していることより、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・名取川は、政令指定都市である仙台市を中心とした都市部（宮城県総人口の約1/2を占める地域）を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和25年8月と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、新技術の活用等によるコスト縮減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
馬淵川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	62	64	<p>【内訳】 被害防止便益：64億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：7ha</p>	40	1.6	<p>・昭和22、33年、平成11、14、16、18年の出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（平成11年：家屋浸水780戸、全壊8戸、半壊7戸、平成14年：行方不明者1名、家屋浸水391戸、平成16年：家屋浸水192戸、平成18年：半壊家屋1戸、家屋浸水437戸）</p> <p>・河口部には、北東北最大の工業都市である八戸市があり、人口密度も高く、全国有数の水揚げ実績を誇る水産業及び河口部に広がる臨海工業地帯や商業施設等が浸水想定区域内に位置していることより、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・馬淵川は、北東北最大の工業都市である八戸市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和22年8月と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、新技術の活用等によるコスト縮減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
米代川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	2,002	7,397	<p>【内訳】 被害防止便益：7,397億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：691戸 年平均浸水軽減面積：847ha</p>	2,871	2.6	<p>・昭和22、26、36、47年、平成19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。（昭和22年：家屋流出倒壊112戸、田畑浸水27、973ha、公共被害848カ所、昭和26年：家屋流出倒壊145戸、田畑浸水10、199ha、公共被害879カ所、昭和30年：家屋流出倒壊6戸、田畑浸水9、533ha、公共被害416カ所、昭和47年：家屋流出倒壊10、951戸、田畑浸水8、288ha、公共被害186カ所、平成19年：家屋流出倒壊224戸、田畑浸水2、640ha、公共被害433カ所）</p> <p>・流域には、北秋田市役所などの行政機関や秋田社会保険病院などの医療施設、能代商業高校などの教育機関、国道7号やJR奥羽本線などの交通機関が想定氾濫区域に位置しており、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・米代川では平成19年9月洪水など、近年でも沿川で甚大な洪水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。</p> <p>・本河川では、概ね30年の河川整備として、昭和47年7月と同規模の洪水等を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。</p> <p>・事業の実施にあたっては、新技術の活用により発生した土砂の有効利用、伐採により発生した伐採木のリサイクル等によってコスト縮減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

雄物川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	1,016	2,015	【内訳】 被害防止便益：2,015億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：251戸 年平均浸水軽減面積：473ha	1,292	1.6	・昭和22, 44, 47, 62年, 平成14, 19年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和22年：死者11名、流出全壊戸数308戸、床上浸水13,102戸、床下浸水12,259戸、昭和44年：床上浸水158戸、床下浸水2,147戸、昭和47年：流出・全壊戸数4戸、床上浸水1,465戸、床下浸水3,439戸、昭和62年：床上浸水534戸、床下浸水1,040戸、平成14年：床上浸水159戸、床下浸水351戸、平成19年：床上浸水35戸、床下浸水238戸) ・流域には、秋田市街地・大仙市及び横手市・湯沢市があり、秋田新幹線や国道13号などの交通機関が想定氾濫区域に位置していることより、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。	・雄物川では昭和22年8月洪水、昭和44年8月洪水、昭和62年8月洪水、平成19年9月洪水等により流域で多大な浸水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。 ・本河川における当面の整備として、治水安全度の著しく低い中流部区間を重点に、昭和62年8月と同規模の洪水を安全に流下させることにより、河川改修による治水安全度の向上を図る。 ・事業の実施にあたっては、河道掘削により発生した土砂の有効利用等によってコスト削減、事業の迅速化を図り、効果的・効率的な事業を実施する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
赤川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	65	117	【内訳】 被害防止便益：117億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：34戸 年平均浸水軽減面積：18ha	84	1.4	・昭和28, 44, 46, 62年, 平成2年などの出水により大きな浸水被害が発生している箇所である。(昭和28年：家屋流出破損20戸、家屋浸水1,625戸、耕地被害454ha、昭和44年：家屋浸水326戸、耕地被害5,837ha、昭和46年：家屋流出破損5戸、家屋浸水1,622戸、耕地被害4,255ha、公共被害23カ所、昭和62年：家屋流出破損3戸、家屋浸水386戸、耕地被害1,480ha、公共被害32カ所、平成2年：家屋浸水25戸耕地被害575ha、公共被害33カ所) ・流域には、横山小学校などの教育機関、国道7号などの交通機関が想定氾濫区域に位置しており、氾濫すると地域に与える社会的影響は大きいことから、治水安全度の向上が急務である。	・赤川では昭和44年8月洪水、昭和62年8月洪水、平成2年6月洪水等により流域で多大な浸水被害を受けており、河川改修に対する地元の要望は強い。 ・本河川における当面の整備として、昭和44年8月実績相当と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、河道掘削等の整備を実施し、流下能力の向上を図る。 ・事業の実施にあたっては、河道掘削により発生した土砂の有効利用等によってコスト削減を図る。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
江戸川特定構造物改築事業(行徳可動堰改築) 関東地方整備局	その他	121	2,132	【内訳】 被害防止便益：2,132億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：539戸 年平均浸水軽減面積：3ha	133	16.0	・行徳可動堰は、昭和32年3月に設置されてから52年が経過しており、全体的に経年劣化が進んでいる。特にゲート設備は、大規模な補修を行っているものの腐食の進行が著しく、平成19年出水ではボルトの腐食が原因でゲート開操作が不能となった。 ・本施設の機能維持は洪水防衛や都市用水の安定供給に欠くことが出来ない。 ・このため、早期に改築を実施する必要がある。	・江戸川沿川には東京23区や市川市、松戸市など市街化された市区が多く、近年においても氾濫域内人口が増加しており河川整備の必要性はますます高まっている。 ・本堰は洪水時の流量や平常時の塩水遡上を制御する治水・利水上極めて重要な施設であり、施設の確実な機能維持が急務である。 ・これを全面改築として施設設計や周辺環境への影響等を検討してきたが、老朽化に緊急に対応するため部分改築に計画を変更しゲート更新や堰柱の補修、耐震対策を実施する。 ・既存施設を活用する部分改築としたことでコスト削減を図っているが、今後とも更なるコスト削減策を検討しつつ事業を進めていく方針である。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
那珂川特定構造物改築事業(JR水郡線橋梁及び水府橋梁替) 関東地方整備局	10年継続中	135	777	【内訳】 被害防止便益：777億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：39戸 年平均浸水軽減面積：10ha	156	5.0	・那珂川では昭和13, 16, 22, 33, 36年に大きな浸水被害が発生している。近年においても昭和61年8月や平成10年8月洪水で甚大な浸水被害が発生している。(昭和61年：床下浸水2,815戸・床上浸水4,864戸、平成10年：床下浸水68戸・床上浸水99戸) ・事業箇所の上流には、都心と日立港や常陸那珂港を結ぶ常磐自動車道や国道6号等が横過し、浸水被害による影響は極めて広域的である。 ・このため、早期に改築を実施する必要がある。	・流域には県庁所在地である水戸市やひたちなか市等の工業重要都市をかかえ、下流部に流域内人口の6割が集中し、近年も市街化が進行しており、河川整備の必要性はますます高まってきている。 ・本橋梁は橋脚の間隔が狭い上に河川敷に盛土部が張り出しているため、流下能力が不足している。洪水時は橋梁上流の水位が上昇し非常に危険な状態であるため、橋梁架替が急務である。 ・今後も旧橋撤去や護岸工等の残工事において、コスト削減の可能性を探りつつ事業を進めていく方針である。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
荒川下流特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替) 関東地方整備局	5年未着工	364	3,500	【内訳】 被害防止便益：3,500億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,127戸 年平均浸水軽減面積：46ha	242	14.5	・京成本線荒川橋梁は、荒川放水路の開削工事により、昭和6年に架設され78年が経過している。この間、広域的な地盤沈下等の影響により堤防が沈下したため、対策として周辺の堤防は嵩上げしたが、橋梁部については架設当初のままである。 ・京成本線は上野駅と成田空港を結ぶ重要な路線であり、洪水時の通行不能等の影響は極めて広域的である。 ・このため、早期に改築を実施する必要がある。	・荒川下流部は首都東京を貫流し、流域には人口・資産が集中するばかりでなく日本の中核機能も集中するため治水安全度の向上が極めて重要である。 ・本橋梁付近は周辺堤防よりも3.7mも低く、計画高水流量に対し流下能力が大きく不足する治水上のネック箇所。 ・橋梁架替により流下能力を確保し、治水安全度の向上を図る。 ・これまで架替ルートの検討、関係機関との調整を実施してきており、東京都環境影響評価条例に基づいた環境影響評価を実施予定。 ・架替工事事業実施にあたっては、近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	127	508	<p>【内訳】 被害防止便益：508億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：622戸 年平均浸水軽減面積：251ha</p>	214	2.4	<p>・過去には、昭和33、34、57、61年に家屋浸水、農地等浸水を伴う被害が発生した。 ・近年では平成14年7月洪水により浸水戸数69戸、農地浸水255haの被害を受けた。 ・阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、国道49号、磐越自動車道、JR只見線など基幹インフラが整備され、さらに地域広域格道路会津縦貫道路の整備も進められている。また、豊かな自然環境や歴史と伝統を有する全国有数の観光地であり観光産業が盛んなため、洪水被害による経済活動への影響は大きい。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・阿賀野川水系は河川延長が長いため、これまで鋭意河川改修を進めてきたが、未だ河道の断面積が不足している箇所、堤防の高さ、断面が不足している地区がある。大規模な洪水が起きると甚大な被害の発生が想定されることから、今後とも洪水に対する安全度向上のため、堤防整備、河道掘削等の整備を推進する。 ・整備にあたっては、流下能力が低い下流狭窄部の掘削と下流部の弱小埋対策を優先的に実施する。また、支川において治水と支障となっている横断作物の改築、支川合流点処理を関係機関と調整・連携して実施する。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
阿賀野川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	125	1,884	<p>【内訳】 被害防止便益：1,884億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：604戸 年平均浸水軽減面積：489ha</p>	239	7.9	<p>・過去には、昭和31、33、53、56、57年に家屋浸水、農地等浸水を伴う被害が発生した。 ・阿賀野川は低平な地形条件と氾濫域の資産の増大から、氾濫時の被害が甚大となることが想定される。 ・氾濫区域内には、政令指定都市新潟市を含み、JR信越本線・白新線・羽越本線・磐越西線、国道7号・49号、日本海東北自動車道、磐越自動車道など地域経済を支える重要交通網があることから、洪水被害による経済活動への影響は大きい。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・阿賀野川水系は河川延長が長いため、これまで鋭意河川改修を進めてきたが、未だ河道の断面積が不足している箇所、堤防の高さ、断面が不足している地区がある。大規模な洪水が起きると甚大な被害の発生が想定されることから、今後とも洪水に対する安全度向上のため、堤防整備、河道掘削等の整備を推進する。 ・整備にあたっては、上下流、左右岸のバランスを確保しつつ、優先的に上流部の弱小埋対策を実施し、その後下流から順次河道掘削及び弱小埋対策、床固改築を進める。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	89	1,633	<p>【内訳】 被害防止便益：1,633億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,270戸 年平均浸水軽減面積：397ha</p>	269	6.1	<p>・昭和44年8月の前線による洪水では、浸水戸数846戸、家屋全半壊7戸が発生するなど、戦後最大流量を記録した。 ・近年においても平成7年7月の梅雨前線による洪水では中流域で約600万m³の土砂堆積が発生するなど、発電所や観光施設で多大な被害を受けた。 ・黒部川は急勾配な地形条件から、洪水時の流れのエネルギーが大きいため、堤防の越水による被害だけでなく侵食による決壊の危険性がある。決壊した場合、氾濫区域内には国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網、世界的にも大きなシェアを占めるファスナー産業や、アルミ製品、先端産業などが立地し、浸水による交通途絶、ライフライン切断、基幹産業への被害による損害は極めて広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・平成21年11月に黒部川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・本計画での整備目標は、「戦後最大洪水である昭和44年8月洪水と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害の防止に努める」としており、堤防整備、河道掘削等の整備を計画的、効率的に実施し、河積の確保を行う。 ・また、「急流河川」特有の洪水時の強大なエネルギーにより発生する局所洗掘や侵食等に対して、急流河川対策を治水上の要となる扇頂部の受本地点において、優先的に整備を実施していく。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
常願寺川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	124	852	<p>【内訳】 被害防止便益：852億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：811戸 年平均浸水軽減面積：72ha</p>	166	5.1	<p>・昭和44年8月の前線の停滞による洪水は、長時間にわたり警戒水位を上回る戦後最大出水となり、河道内での施設被害、堤防決壊150mの被害を受けた。過去には昭和27年7月に越水なき破堤により、堤防決壊335m、農地被害518ha、浸水戸数1,222戸の被害を受けた。 ・このように常願寺川は急流河川であり洪水時のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険がある。 ・氾濫区域には富山県の中心都市である富山市を抱え、国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網や、現在は北陸新幹線が平成26年度末に完成予定であり、更なる発展が見込まれ、浸水被害による損害は極めて広域的である。 ・このため、浸水被害を早急に解消する必要がある。</p>	<p>・平成21年11月に常願寺川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・常願寺川では洪水の越流を防ぐための堤防整備は進んできているものの、急流河川であることから洪水時のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険性があるため、急流河川対策を重点的に整備する。また、一部堤防未整備区間、流下能力不足区間については、堤防整備、河道掘削等の整備を計画的、効率的に実施し、河積の確保を行う。 ・今後とも新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト縮減に努める。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

天竜川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	686	23.338	【内訳】 被害防止便益：23,338億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7,221戸 年平均浸水軽減面積：1,083ha	809	28.8	・昭和58年9月台風10号では被害家屋6,644戸、浸水面積2,034ha。また平成18年7月梅雨前線では被害家屋2,935戸、浸水面積661haなどの甚大な被害が発生している。 ・流域は、東名高速道路、国道1号、東海道新幹線等、日本の産業経済の根幹をなす交通の要となっており、特に上流域では精密機械産業が発達し、下流域では自動車産業や楽器産業等我が国を代表するものづくり地域となっている。 ・このため水位低下対策、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を図る必要がある。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
矢作川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	381	7.522	【内訳】 被害防止便益：7,522億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,887戸 年平均浸水軽減面積：253ha	399	18.8	・昭和34年9月洪水では被害家屋23,444戸、浸水区域面積994ha。また平成12年9月洪水では被害家屋2,801戸、浸水区域面積1,790haなどの甚大な被害が発生している。 ・流域は、東名高速道路、国道1号、東海道新幹線等日本の産業経済の根幹をなす交通の要となっており、特に中・下流域には自動車産業を中心とした工業都市が集中している。 ・このため水位低下対策、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を図る必要がある。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	62	477	【内訳】 被害防止便益：477億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：179戸 年平均浸水軽減面積：84ha	79	6.1	・吉井川下流域では、昭和51年9月(浸水戸数：4,525戸)及び平成2年9月(浸水戸数：2,580戸)と二度にわたり大規模な浸水被害が発生している。 ・想定氾濫区域には五明工業団地や大規模流通倉庫が立地。岡山市新産業ゾーン整備事業により工業団地の建設が進められ、これらの土地開発に伴い吉井川本川との合流点に永江川ポンプ場が建設されている。また、岡山ブルーラインや県道岡山牛窓線が節節し交通の要衝であり、現在、市道西大寺浜西幸西線が建設中であり、現道と合わせ新たな交通ネットワークが形成されつつある。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	97	1,534	【内訳】 被害防止便益：1,534億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：302戸 年平均浸水軽減面積：79ha	65	23.6	・天神川では、昭和34年伊勢湾台風や平成10年の出水により、浸水被害が発生している(浸水家屋：昭和34年135戸、平成10年53戸)。 ・山陰自動車道及び地域高規格道路(北条温泉道路)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。 ・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	26	98	【内訳】 被害防止便益：98億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：9戸 年平均浸水軽減面積：1.4ha	28	3.5	・日野川では、昭和47年の出水により浸水被害が発生した(浸水家屋：3,086戸)。近年では、平成10年、18年と浸水被害が発生している(浸水家屋：平成10年7戸、平成18年32戸)。 ・法勝寺川沿川の青木地区は頻りに内水被害が生じ、中でも平成18年出水では約35haが浸水するなど、地元住民は不安を抱いている。堰改築、箇所掘削、河道内樹木伐採等の改修事業に早期着手が必要である。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

江の川上流直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	24	41	<p>【内訳】 被害防止便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：12戸 年平均浸水軽減面積：5.0ha</p>	27	1.5	<p>・江の川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家数：14,063戸（流域全体））。近年では、平成11年、18年と浸水被害が発生している（浸水家数：平成11年288戸、平成18年496戸）。</p> <p>・平成18年9月洪水では安芸高田市吉田においてHWWを上回り洪水被害を受けており、改修の要望は強い。</p> <p>・無堤地区である国司、旭地区の人命・資産などを洪水による被害から守るために、早期の治水安全度の向上が必要である。</p>	<p>・江の川は、中国山地を貫流し広島県・島根県にまたがる河川で、広島県北部の交通の要所である三次市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・江の川上流では、当面、戦後最大洪水（S47.7）と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生させないため、堤防整備、河道掘削等の事業を実施する。</p> <p>・国司地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め効率・効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	69	2,717	<p>【内訳】 被害防止便益：2,717億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：2.3ha</p>	75	36.4	<p>・高梁川では、昭和47年7月（戦後最大流量）の出水により浸水被害が発生した（浸水家数：7,347戸）。近年では、平成10年に浸水被害が発生している（浸水家数：140戸）。</p> <p>・下流部に広がる低平地には人口、資産が集中する倉敷市街地を抱え、水島工業地帯等の資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・高梁川は、水島工業地帯を抱える倉敷市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>・高梁川では、当面、計画高水流量と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を発生させないため、堤防整備等の事業を実施する。</p> <p>・酒津・巻倒地区の改修事業は住民等の協力を得ながら順調に進捗。今後も地域との連携を深め効率・効果的な事業を継続する。また、掘削土を築堤盛土材に有効活用するなどのコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	12	14	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4戸 年平均浸水軽減面積：0.3ha</p>	13	1.1	<p>・小瀬川では、昭和26年ルース台風の出水により、浸水被害が発生している（流出又は全壊家数：450戸）。</p> <p>・河口部には「大竹・岩国コンビナート」が発展しており資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・小瀬川は、下流部に大竹・岩国コンビナートを抱えるなど人口資産が集中。</p> <p>・小瀬川では、当面小瀬地区において、計画高水流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させることを目標として橋梁架替と連携し引堤等を実施する。</p> <p>・小瀬地区の改修においては、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、用地確保も順調に進捗し、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・道路改良事業との合併施工により用地費のコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
佐波川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	120	442	<p>【内訳】 被害防止便益：442億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：162戸 年平均浸水軽減面積：82ha</p>	124	3.6	<p>・佐波川では、昭和26年ルース台風、昭和47年7月の出水により、浸水被害が発生している（昭和26年：3,397戸、昭和47年：511戸）。</p> <p>・近年では平成21年7月には流域下流部において死者17名を伴う土砂災害を経験するなど、住民の治水に対する関心は高く、河川改修の要望も強い。</p> <p>・下流域には周南工業地帯が発展しており資産が集中するため、治水安全度の向上が急務である。</p>	<p>・防府市は平成9年を境に人口が減少傾向であるが、奈美地区においては人口は2千人程度であり、ほぼ横ばいで推移している。</p> <p>・佐波川の奈美地区においては、当面戦後第2位洪水（S47.7）に匹敵する流量と同規模な洪水が発生しても、安全に流下させるため、堤防整備、掘削等の改修を実施する。</p> <p>・奈美地区の事業は順調に進捗。地域住民は継続としての築堤事業を切望しており、関係機関及び地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・今後、他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土材料費のコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)
肱川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	981	14,271	<p>【内訳】 被害防止便益：14,271億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：654戸 年平均浸水軽減面積：336ha</p>	1,809	7.9	<p>・肱川流域は、平成7,16,17年の出水により、浸水被害が発生している箇所である（浸水戸数：平成7年1,195戸、平成16年702戸、平成17年451戸）。</p> <p>・また、戦後最大規模程度の洪水が発生した場合、浸水面積1,137ha、浸水戸数5,240戸の被害が発生する恐れがある。</p> <p>・このため肱川では上流バランスに考慮し、現在、上老松地区の土地利用一体型水防事業を実施するとともに下流地区において築堤事業を鋭意実施しているところであり、早期に浸水被害の解消を目指している。</p>	<p>・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。</p> <p>・流域の3市町からなる「肱川流域総合整備推進協議会」による事業推進のための要望活動や地域住民団体である「肱川流域の環境と治水を考える住民ネットワーク」による事業推進活動等の協力を得て、整備計画の実施を円滑に実施している。</p> <p>・実施にあたっては関係機関と連携調整を十分に行い、盛土材料に建設発生土を有効活用するなど、コスト削減を実施するとともに新技術の活用を積極的にを行い、更なるコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見 寛)

吉野川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	1,215	3,573	【内訳】 被害防止便益：3,573億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,236戸 年平均浸水軽減面積：309ha	767	4.7	・吉野川流域は多くの無堤部を抱え過去から洪水被害が多発。近年では平成16年10月台風23号（戦後最大流量）により大きな被害が発生。想定氾濫区域内には、国道11号、55号等の幹線道路、徳島空港等の重要な公共施設が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・昭和50年8月台風6号では、浸水戸数11,818戸、浸水面積7,870ha、平成16年10月台風23号では、浸水戸数3,316戸、浸水面積10,765haの被害が発生している。 ・このため無堤部の解消、堤防強化対策、危機管理対策を実施し、治水安全度の向上を早急に図る必要がある。	・平成21年8月に吉野川水系河川整備計画が策定されたことから、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・吉野川では、未だ無堤の箇所が多く存在し、戦後最大流量を記録した平成16年10月台風23号をはじめ外水はん濫による被害が多発しており、被害実績や背後地の資産状況等から整備の必要性、重要性は高い。 ・現在実施中の区間の早期完了を目指すとともに、その他の無堤部対策も上流・左右岸バランスを考慮しながら計画的に実施し、浸水被害の軽減を図る。 ・これまでも建設発生土の盛土への利用等を実施しコスト削減に努めており、引き続きコスト削減に努めていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	27	570	【内訳】 被害防止便益：570億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：146戸 年平均浸水軽減面積：14ha	25	22.5	・土器川流域で、平成2年、平成16年の出水により、浸水被害が発生（浸水戸数：平成2年239戸、平成16年217戸）。 ・浸水想定区域内には国道11号、32号等の幹線道路、鉄道等の重要な公共施設が存在するとともに、精密機器基盤用防錆剤（世界シェア50%）、防錆剤（国内シェア80%）等の企業が存在し、資産状況も増加傾向にある。 ・浸水想定区域内には主要県道、老人ホーム等の重要な公共施設が存在している。 ・このため、上下流のバランスを考慮しつつ、河道整備（局所洗掘対策、河道掘削）、河床安定化対策を早急に実施し、治水安全度を高める。	・土器川は急流河川であることから洪水流のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険性があり、背後地には重要な資産が存在することから、河道整備、河床安定化対策を実施する。 ・また、地元自治体による「土器川改修期成同盟会」からも土器川の改修の促進の要望があがっている。 ・既存施設の有効活用及び新たな技術開発、徹底したコスト管理に取り組み、コスト削減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
四万十川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	37	60	【内訳】 被害防止便益：60億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：3ha	35	1.7	・四万十川流域は、多くの無堤部を抱え、過去から洪水被害が多発。近年では平成17年9月台風14号（戦後第2位流量）により大きな被害が発生。 ・想定氾濫区域内には、国道56号、321、439、441号等の幹線道路、鉄道等の重要な公共施設が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・昭和38年8月台風9号では浸水戸数3,245戸、平成17年9月台風14号では浸水戸数210戸の被害が発生している。 ・このため無堤部の解消を実施し、治水安全度の向上を早急に図る必要がある。	・四万十川では、未だ無堤の箇所が多く存在し、戦後最大流量を記録した昭和38年8月台風9号をはじめ外水はん濫による被害が多発しており、被害実績や背後地の資産状況等から整備の必要性、重要性は高い。 ・現在実施中の区間の早期完了を目指すし、地域住民が安心して暮らせる環境を整える必要がある。 ・また、地元自治体による「四万十川改修期成同盟会」からも四万十川の改修の促進の要望があがっている。 ・これまでも建設発生土の盛土への利用等を実施しコスト削減に努めており、引き続きコスト削減に努めていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	111	2,664	【内訳】 被害防止便益：2664億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：789戸 年平均浸水軽減面積：210ha	140	19.0	・物部川は、流域に人口や資産が集中しており、物部川から離れるほど地盤高が低くなる地形特性により、決壊した場合は広大な範囲が浸水することが予想され、災害ポテンシャルが非常に高い。 ・また、中央防災会議において、東南海・南海地震の発生が今世紀前半に発生する可能性が高いと指摘されている。 ・想定氾濫区域内には、高知空港や高知大学等の重要施設と住宅地や工業団地等の多くの資産、猟銃の生産が国内生産の約7割を占める企業等が存在し、資産状況等も増加傾向にある。 ・このため、河川改修事業の早期完成を実現し、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。	・物部川直轄管理区間上流端付近に流下能力不足のネック箇所が存在し、拡散型の氾濫形態である物部川において、決壊時の被害は広大なものとなるため、早急に整備を実施する必要がある。 このため、上下流のバランス等を確保しながら、引堤・堤防拡幅を行うとともに下流において堤防拡幅及び河道の掘削等の河川事業を実施し、物部川のはん濫による浸水軽減を図る。 ・堤防の対策の早期完成を、治川自治体が一体となって強く要望しており、「物部川改修期成同盟会」からは、これまでも物部川の河川改修の促進の要望が行われている。 ・建設発生土の盛土への利用等を実施し、コスト削減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
石狩川総合水系環境整備事業（当別地区） 北海道開発局	その他	17	187	【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：187億円 【主な根拠】 支払い意志額：471円/世帯/月 対象世帯数：323,339世帯	18	10.2	・地域と連携した取り組みにより環境保全の意識が高まっている。 ・教育の場としての利用も広まっており、今後も環境教育への寄与が期待できる。	・石狩川下流では生物の生息、生育環境の劣化が拡大する傾向にあり、これ以上の深刻化を防ぐために地域と連携して自然再生の取り組みを進める必要がある。 ・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。 ・今後の維持管理やモニタリングについては、引き続き地域との役割分担を行い、連携することでコスト削減に努める。	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)

石狩川総合水系環境整備事業（旭川地区） 北海道開発局	その他	15	100	【内訳】 良好な水辺空間形成による便益：100億円 【主な根拠】 支払い意志額：188円/世帯/月 対象世帯数：170,955世帯	18	5.6	・良好な水辺空間の整備により、教育の場としての利用や地域の方々の健康増進の場としても利用されている。 ・まちづくりと一体となった水辺空間の整備により、市街地の活性化、観光都市としての魅力向上が期待されている。	・本事業の実施による整備箇所は、川や水辺とふれあい、親しめる場として多くの方々に利用され、今後も良好な水辺空間の整備に対するニーズは高い。 ・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。 ・事業の実施にあたっては、引き続き関係機関と連携を図り、地域の方々の理解を得ながら進める。	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
釧路川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	128	153	【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：153億円 【主な根拠】 支払い意志額：6,154円/世帯/年 対象世帯数：312,979世帯	116	1.3	・釧路湿原は国立公園に指定され、国内外より年間360万人もの観光客が訪れている。 ・観光資源を良好に保つことで観光客の増加による地域経済等への波及効果が期待される。 ・釧路湿原自然再生の取り組みにより、地域における環境保全の意識が高まる。 ・修学旅行などの学生を対象とした観光及びエコツアなどの自然環境体験型の観光が釧路湿原において普及することにより、環境教育に寄与する。	・釧路湿原は我が国最大の湿原であり、我が国第1号のラムサール条約登録地、国立公園に指定されたが、流域の経済活動の拡大などにより、湿原の量的、質的変化が大きく現れている。 ・流域全体として湿原生態系と持続的に関わる社会づくり等を目標とし、釧路湿原自然再生協議会の関係機関、地域の方々と連携し、釧路湿原の保全、再生を進める必要がある。 ・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。 ・本事業の実施にあたっては、引き続き関係機関との連携を図り、地域の方々の理解を得ながら進める。	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
天塩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	9.5	19	【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：19億円 【主な根拠】 代表的な底生生物の回復採取量：1.37億円/年	9.1	2.1	・地域と連携した取り組みにより、環境保全の意識が高まっている。 ・汽水環境の再生により、地域では観光資源としての活用が期待されている。	・本事業の実施により、好適な汽水域、静水面の回復など、天塩川下流域においてかつて有していた好適な汽水環境が再生され、現在わずかに残る天然記念物であるオジロワシ、オオワシを始めとする多様な生物の生息環境の回復が期待される。 ・本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。 ・事業の実施にあたっては現地発生材の有効活用やモニタリングについて地域と連携するなど、コスト削減に努める。	継続	北海道開発局 河川計画課 (課長 鎌田照章)
阿武隈川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	4.3	11	【内訳】 親水整備や水辺の乗取等の河川利用推進の効果による便益：11億円 【主な根拠】 年間利用者の増加数：60,115人	4.3	2.6	・中心市街地と河川空間の観光資源との連続性（ネットワーク）と回遊性の確保が求められており、地域経済等への波及効果が期待できる。 ・まちづくりと川づくりとが連携した整備を行うことで、より賑わいのある魅力的なまちづくりを行うことができる。 ・地域と連携した整備を行うことにより、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築が期待できる。	・河川環境管理基本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おり、地域との協力体制も構築されている。 ・地元自治体等からは、よりよい河川環境を創出する本事業の促進に対して要望活動が行われるなど、さらなる事業の推進が望まれており、今後も円滑な事業実施が見込まれる。 ・今後の整備にあたってはより一層の費用節約に努めるとともに、効率的・効果的に事業を実施する。	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)
岩木川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	28	127	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の乗取等の河川利用推進の効果による便益：127億円 【主な根拠】 （自然再生） 支払い意志額：355円/世帯/月 受益世帯数：81,641世帯 （利用推進） 年間利用者の増加数：153,047人	42	3.0	・魚道等の改良を実施することで、魚類の遡上可能な区間が現在の11kmから59kmまで延伸し、重要種をはじめ、魚のすみやすい川づくりに寄与することができる。 ・これまで整備した地区において微増ではあるものの利用者が増加しており、地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築に寄与している。	・岩木川全体では、人口減少に伴って利用者が減少してきているが、その一方で、整備箇所における利用者数は着手時点より微増となっており、河川全体に占める整備箇所の利用者数の割合は増加している。 ・これまでに全10地区のうち9地区が完成し、進捗率は全体の82%（事業費ベース）である。現在整備中の1地区については、学識者や関係機関から構成される検討会を設立し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応してあり、今後も円滑な事業推進が見込まれ、平成25年度に完成予定である。 ・今後整備予定の魚道では、他河川で整備している同種魚道の知見等を構造等に反映することで、効率的に進める。	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)
北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	79	266	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の乗取等の河川利用推進の効果による便益：266億円 【主な根拠】 （自然再生） 支払い意志額：164円/世帯/月 受益世帯数：39,171世帯 <下流> 支払い意志額：234円/世帯/月 受益世帯数：50,950世帯 （利用推進） 年間利用者の増加数：1,034,387人	108	2.5	・外來種の伐採により重要種を含めた在来種の生育環境の保全・復元と、魚道整備により魚類の遡上範囲の延伸や重要種の生息環境の保全・復元を図ることができ、北上川本来の生態系の営みを再生することに寄与する。 ・これまで整備した地区において利用者が増加し、観光振興や地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識の高揚、これに伴い河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築にも寄与している。	・これまでに実施した整備箇所については、事業着手時点よりも利用者数が増加してきている。事業の実施にあたっては、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めている。また、学識者や関係機関から構成される検討会を設置し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しているため、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成26年度に完成予定である。 ・今後の整備にあたっては、再生材の活用、地域と連携した伐採木の有効利用など、より一層の費用節約に努める。	継続	東北地方整備局河川部 河川環境課 (課長 宮崎伸一郎)

利根川総合水系環境整備事業（江戸川環境整備） 関東地方整備局	再々評価	63	340	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：340億円 【主な根拠】 支払い意志額：289円/世帯/月 受益世帯数：388,921世帯	83	4.1	・江戸川は、都市部の貴重なオープンスペースとして散歩やスポーツ等に多くの人々が利用されており、その数はおよそ年間1,000万人以上である。 ・沿川自治体の高齢化が進展する中で、自然豊かな水辺空間へのアクセスの向上やふれあいの場の創出などの要請がある。 ・水辺の乗校の整備地周辺は、希少種植物が生育する数少ない自然地となっており、使用されていない排水樋管の水路を利用して、子ども達が安全に活用できる環境学習の場としての整備が期待される。	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
利根川総合水系環境整備事業（烏川環境整備） 関東地方整備局	再々評価	7.5	26	【内訳】 河川利用推進の効果による便益：26億円 【主な根拠】 支払い意志額：327円/世帯/月 受益世帯数：27,850世帯	10	2.6	・中心市街地と連携して、地域の拠点となる水辺空間の整備、水辺空間の連続性（ネットワーク）の確保が求められている。 ・烏川高松地区は、高崎の玄関口となる水辺の観光資源として、また地域住民の憩いの場、周辺小中学校の環境学習の場として、水辺空間整備が期待されている。	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
多摩川総合水系環境整備事業（多摩川環境整備） 関東地方整備局	その他	81	1,068	【内訳】 水環境改善の効果、自然環境の保全・再生・創出の効果、 親水整備や水辺の乗校等の河川利用推進の効果による便益：1,068億円 【主な根拠】 【水環境】 支払い意志額：478円/世帯/月 受益世帯数：92,732世帯 （自然再生） 支払い意志額：210円/世帯/年 受益世帯数：2,404,858世帯 （地域連携） 支払い意志額：336円/世帯/年 受益世帯数：1,138,786世帯	97	10.9	・多摩川は、山梨県に水源を発生し、東京都、神奈川県、東京都の都境を流れ東京湾に注ぐ。奥多摩の美しい山間部を流れ、中下流部は首都圏における貴重なオープンスペースとして散歩、イベントやスポーツ等で多くの人々が利用していると共に、都市地域における貴重な自然空間を有している。	継続	関東地方整備局 河川環境課 (課長 高橋 克和)
阿賀野川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	17	178	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、 河川利用推進の効果による便益：178億円 【主な根拠】 ・地域連携（横越） 支払い意志額：490.6円/世帯/月 受益世帯数：50,877世帯 ・地域連携（佐野目） 支払い意思額：437.8円/世帯/月 受益世帯数：60,131世帯 ・自然再生 支払い意思額：348.5円/世帯/月 受益世帯数：82,018世帯	41	4.3	・横越地区において歴史・文化・自然資源の魅力に触れられる河川空間利用が拡大し、近隣の河川と連携した水と緑のネットワークが形成され、観光及び地域の活性化に寄与する。佐野目地区では現在検討が進められている道の駅と合わせ会津地方内外の利用者に多目的な広場を提供することで、イベントの効果的な開催、あるいは新たなイベントの開催も期待でき、魅力ある水辺空間として利用することが可能となる。また、自然再生事業では、レキ河原及び瀨・淵を再生することにより、減少している「アユ」並びに希少種である「ウケケチウグイ」「カジカ」等の生息環境を保全・再生し、阿賀川本来の河川環境を創出する。	継続	北陸地方整備局 河川計画課 (課長 山本 悟司)

信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	36	296	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、河川利用推進の効果および水環境改善の効果による便益：296億円</p> <p>【主な根拠】 ・地域連携（蓮濁） 支払意思額：406.7円/世帯/月 便益世帯数：77,137世帯 ・地域連携（長沼） 支払意思額：441.6円/世帯/月 便益世帯数：95,485世帯 ・自然再生 支払意思額：413.1円/世帯/月 便益世帯数：137,469世帯 ・水環境整備 支払意思額：172.0円/世帯/月 便益世帯数：31,236世帯</p>	58	5.1	<p>・蓮濁地区では堤防強化（緩傾斜盛土）により、新たな河川空間が形成され、日常の散歩や病院施設の利用者等に新たな健康増進の場を提供できる。また、長岡大花火大会等の観覧の場として利用され、事業着手年度に比べ観覧者数は増加しており、観光交流の拡大も期待できる。長沼地区では、豊かな自然の散策、またジョギング・サイクリングコースとして利用されるなど、より多くの人々が訪れる空間となることが期待され、観光や地域の活性化に寄与する。自然再生では、レキ河原に代表される不安定帯やヨシ原等が広がる半安定帯となる「場」が再生されることにより、河川特有で多様なハビタットが形成されるほか、アレチウリ等の外来植物の侵略的繁茂が抑制され、生物の多様性の増大と考えられるほか、樹林化の防止も期待できる。水環境整備では、瀬切れのメカニズムの解明により、魚類被害をもたらしている瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>	<p>・蓮濁地区では、背後地の医療・福祉・健康など各機能を併せ持ったまちづくり計画と一体となった豊かで優しい河川環境の形成、河川利用及び地域計画との整合を図った更なる良好な水辺空間、まちづくりの形成を図る。また、長沼地区では現在整備中の北陸新幹線開業とあわせて、桜づつみを整備し、「ゆとり」「やすらぎ」「うらおい」のある良好な水辺空間の創出を図る。自然再生事業においては、高水敷の掘削等により、流下能力を確保するとともに、冠水頻度を上げることによりレキ河原の再生と外来植物の進入を抑制し、千曲川本来の多様な河川環境を再生・創出する。水環境整備では、高瀬川の瀬切れ解消を目的に、大町ダム貯水を利用した試験放流を行うとともに各種調査を行い、瀬切れのメカニズムの解明と対策の検討を行う。 ・平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、発生土の利用等を行うなど、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
黒部川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	4.3	36	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果、水環境改善の効果による便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：534.1円/世帯/月 便益世帯数：23,051世帯 ・水環境整備 支払意思額：172.0円/世帯/月 便益世帯数：23,051世帯</p>	14	2.5	<p>・自然再生では、排砂時や出水時の魚類の待避所を創出することにより、通常時にも魚類が遡上することにより、渓流魚の生息空間拡大に寄与する。水環境整備では、瀬切れのメカニズムの解明により、瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>	<p>・自然再生では、近年の河床低下等の進行により支流と本川の間に段差が生じ、魚類の生息環境が悪化していることから、やすらぎ水路を整備し、出水時の魚類の待避場所及び稚魚の生息環境を創出する。水環境整備では、要水環境で発生している瀬切れの解消と正常流量の確保に向けて、宇奈月ダムより試験放流及び調査を行い、今後の補給方法の検討を行う。 ・平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
神通川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	35	423	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：423億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：517.1円/世帯/月 便益世帯数：385,637世帯</p>	34	12.5	<p>・神通川の特徴であるサクラマスやその他の生物が多く生息する河川環境となり、河川本来の姿に近づけることになる。また、環境の再生のみでなく、サクラマスを使った「躰寿し」などの地産産物（地物ブランド）を支援することにもつながり、地域活性化に寄与することが期待される。</p>	<p>・神通川本来の多様な自然環境を再生・創出し、漁獲量が激減し絶滅の危機に瀕しているサクラマスがより多く回復できるような河川環境を再生する。 ・平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
庄川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	2.0	5.5	<p>【内訳】 河川利用推進の効果による便益：5.5億円</p> <p>【主な根拠】 ・地域連携 支払意思額：165.8円/世帯/月 便益世帯数：15,120世帯</p>	4.1	1.3	<p>・既存施設の中核をなす空間、施設として水辺公園を整備し、地域住民とイベント参加者の交流の場として広く共有化する整備を行うことにより、庄川の空間・自然を活かした環境資源や各施設と連携した交流拠点として、更なる地域の活性化に寄与することが期待できる。</p>	<p>・既存施設の中核となる空間として、雄神地区の水辺空間を整備することにより、既存施設と有機的に結びつけ、観光や地域の活性化を図る。 ・平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
手取川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	3.0	68	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：68億円</p> <p>【主な根拠】 ・自然再生 支払意思額：509.5円/世帯/月 便益世帯数：55,764世帯</p>	3.2	21.4	<p>・「石の河原の復元」により、生態系（魚介類等）に配慮した多様な河川環境の創出が期待できる。</p>	<p>・石川県の名の由来であり、近年減少しているレキ河原を再生し、レキ河原特有の動植物の生息環境を保全し、手取川原風景を再生する。 ・平成23年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。</p>	継続	北陸地方整備局 河川計画課 （課長 山本悟司）
矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	48	388	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果及び河川利用推進の効果による便益：388億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） 支払意思額：395円/世帯/月 便益世帯数：463,300世帯 （地域連携） 支払意思額：314円/世帯/月 便益世帯数：156,300世帯</p>	29	13.2	<p>・「アースワーク」等河川そのものを活用した利用が盛んに行われており、将来の河川利用に対するニーズも高い。 ・矢作川の特徴である砂洲や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。 ・矢作川の河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズもより高まっている。 ・自然再生や河川利用の場を整備することで間接的な効果として、住民の健康増進や環境教育への利用、景観の向上、地域のイメージアップが期待できる。</p>	<p>・矢作川の特徴である砂洲や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。 ・矢作川の河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズもより高まっている。 ・学識経験者、関係住民、関係自治体等の意見・ニーズを聴き整理したものであり、事業の進捗に特段の問題はない。 ・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト縮減に努める。</p>	継続	中部地方整備局 河川環境課 （課長 笹森伸博）

天竜川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	99	225	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果及び河川利用推進の効果による便益：225億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) <上流> 支払い意志額：115円/世帯/月 受益世帯数：95,639世帯 <下流> 支払い意志額：175円/世帯/月 受益世帯数：266,711世帯 (地域連携) <上流> (上伊那地区) 支払い意志額：462円/世帯/月 受益世帯数：60,655世帯 (下伊那地区) 支払い意志額：288円/世帯/月 受益世帯数：52,902世帯 <下流> (磐田市) 支払い意志額：266円/世帯/月 受益世帯数：36,178世帯 (浜松市) 支払い意志額：173円/世帯/月 受益世帯数：28,137世帯</p>	80	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・天竜川の河川利用者数は、年間約190万人となっており、舟下り・ラフティング、河川敷の公園を利用したスポーツや散策、水遊び等活発に利用されている。 ・良好な自然環境の保全・再生を図るとともに、水面や河岸の利用、スポーツ等に利用できる拠点等の施設整備が求められている。 ・河川維持のため外来生物の進入に対して、市民団体等と連携して積極的にアレチウリ駆除活動が行われている。 ・学識経験者、関係住民、関係自治体等の意見・ニーズを聴き整理したものであり、事業の進捗に特段の問題はない。 ・新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト削減に努める。 	継続	中部地方整備局 河川環境課 (課長 笹森伸博)
吉井川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	10年継続中	15	339	<p>【内訳】 親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進及び自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：339億円</p> <p>【主根拠】 (自然再生) 支払意志額：314円/世帯/月 受益世帯数：369,486世帯 (地域連携) 支払意志額：267円/世帯/月 受益世帯数：108,491世帯</p>	23	14.7	<ul style="list-style-type: none"> ・環境整備事業箇所にて、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与している。 ・水辺の楽校などでは、小・中学校や地域活動により、環境学習や自然体験活動が定期的に実施されるようになった。 ・吉井川の河川利用者は増加傾向にある。 ・平成18年では、概ね57万人の利用がみられる。 ・平成18年の「川の通信簿」では、瀬戸箇所において四ツ星、新地箇所、熊山箇所において三ツ星の評価が得られている。 ・自然再生の整備箇所において、アユモドキをはじめ、オイカワ、スジマドジョウなどの生息状況が確認できた。 	継続	中国地方整備局 河川計画課 (課長 中須賀 淳)
重信川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	41	346	<p>【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：346億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：1,281円/世帯/月 受益世帯数：102,886世帯</p>	44	7.8	<ul style="list-style-type: none"> ・重信川では、生活様式の変化や河川・砂防施設の整備等により、川と沿川地域の良好な自然環境が悪化し、川のシステムの再健全化が望まれている。 ・NPO等団体、地域の大学、行政が連携して「重信川の自然をはぐくむ会」を組織し、自然再生計画作成、設計やモニタリングへの助言、行事等を協働で継続してきた効果により、地域の重信川への関心が飛躍的に高まった。 ・各事業箇所での地域の住民、学校、団体等の計画づくり、維持管理、モニタリング等への参画により、重信川への関心が生まれ利用者人数が増加した。 ・再生した泉や小川を活用し、活発に環境学習が行われるようになった。 	継続	四国地方整備局河川計画課 (課長 石原雅規)
仁淀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	8.6	23	<p>【内訳】 水質環境改善施設(代替施設)を建設した場合に必要な費用：23億円</p> <p>【主な根拠】 代替施設：下水処理施設(急速ろ過法)</p>	13	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・仁淀川では、水質の劣悪な相生川の合流により、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積する等水質・景観上等の問題が顕在化しており、その解消は地域住民等の強い要望である。 ・水質浄化を実施する事により、白濁の解消、汚濁堆積物の解消、異臭の解消等良好な河川景観の創出、河川利用者の利便性の向上が期待できる。 ・合流点下流に位置する高知上水等に、よりきれいな水を供給できる。 ・仁淀川の生態系に良い影響を与えることが期待でき、ひいては漁獲高や遊漁者数の増加等、アユ漁等漁業への効果も期待される。 	継続	四国地方整備局河川計画課 (課長 石原雅規)

遠賀川総合水系環境整備事業（中島地区）九州地方整備局	その他	8.5	55	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：55億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：150/世帯/月 受益世帯数：155,699世帯	9.5	5.8	・中島掘削により、氾濫原湿地を再生すること で、生物生息環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため、中島掘削を実施 し、氾濫原的湿地を新たに創出すること により生物生息環境の改善を図る。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
遠賀川総合水系環境整備事業（下境地区）九州地方整備局	その他	9.5	16	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：16.0億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：（下境）481/世 帯/月、（白壁）352/世帯/月、 （弁城）257/世帯/月、（竜 徳）462/世帯/月、（御徳） 474/世帯/月 受益世帯数：（下境）5,673世 帯、（白壁）4,033世帯、（弁 城）3,706世帯、（竜徳）2,384 世帯、（御徳）2,218世帯	9.0	1.8	・エコロジカルネットワークの再生によ り、魚類の生息生育環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため樋管等を改良し、 川表と川裏の連続性を確保すること により、生物生息環境の改善を図る。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
遠賀川総合水系環境整備事業（遠賀川河口堰）九州地方整備局	その他	6.9	15	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効 果による便益：15億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：138円/世帯/月 受益世帯数：58,239世帯	6.7	2.3	・遠賀川水系最下流に位置する遠賀川河口 堰の魚道を改良することで、魚のぼりや すい川づくりに寄与することができる。 ・魚道を改良することで間接的な効果として 、環境教育の場、景観の向上等が期待で きる。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため、既設魚道の改良 及び多自然魚道を設置することにより 魚類等の生息・生育環境の改善を図 る。 ・自然再生に関しては、懇談会の中で 専門家の意見を十分反映し、事業を実 施している。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局河川部 河川管理課 （課長 松本 親久）
遠賀川総合水系環境整備事業（戸座地区）九州地方整備局	その他	4.1	11	【内訳】 地域連携の効果による便益： 11億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：320/世帯/月 受益世帯数：15,014世帯	4.3	2.7	・環境整備事業箇所にて、地域のイベント が活発に開催され、地域活性化に寄与す る。	・河岸の洗掘防止のための水制工、河 川管理施設の巡視・点検のための管理 用通路及び階段工を実施することで、 河川利用者の安全保持にも寄与する。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
本明川総合水系環境整備事業（仲沖・新地地区）九州地方整備局	その他	8.4	12	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：12億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：176/世帯/月 受益世帯数：27,468世帯	10	1.2	・掘削によりセイタカアワダテソウ等の外 来種の繁殖を抑え、ヨシなどの在来植物の 生育環境の保全・復元を図ることが出来る。	・本明川の流下能力を高めるための河 道掘削、河岸の洗掘防止のための低水 護岸、河川管理施設の巡視・点検のた めの管理用通路を整備し治水上の安全 性を高めるとともに、適正な河川利用 や河川環境の保全等を学習する場の創 出にも寄与する。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
球磨川総合水系環境整備事業（球磨川下流）九州地方整備局	その他	22	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の 効果による便益：42億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：460/世帯/月 受益世帯数：50,997世帯	20	2.1	・産卵場の復元、魚道の改良を実施するこ とで、魚類の生息生育環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の 整備と保全」のため河床整形（瀬の再 生）及び魚道改良を実施し、魚類等多 様な生物の生息生育環境の改善を図 る。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）
球磨川総合水系環境整備事業（淋地区）九州地方整備局	その他	1.1	1.4	【内訳】 地域連携の効果による便益： 1.4億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：397/世帯/月 受益世帯数：1,657世帯	1.1	1.3	・河岸の保護のための低水護岸や巡視・点 検のための管理用通路を整備すること で、河川利用者の安全保持にも寄与す る。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	・河岸を保護する低水護岸と護岸等河 川管理施設の巡視・点検のための管理 用通路を整備することで、河川利用 者の安全保持にも寄与する。 ・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、地域との調整を十分に 行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する 費用について更なるコスト削減に努力 しつつ、地域との連携を深め、効率的 で効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整 備局 河川環境課 （課長 島本 卓三）

菊池川総合水系環境整備事業（菊池川下流）九州地方整備局	その他	3.7	16	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：16億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：311/世帯/月 受益世帯数：23,721世帯	4.3	3.8	・菊池川下流にかつてあった砂浜を再生し、ヤマトシジミなどの生息環境が改善される。	・河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善を図る。 ・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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
菊池川総合水系環境整備事業（山鹿地区）九州地方整備局	その他	5.0	12	【内訳】 地域連携の効果による便益：12億円 【主根拠】 （地域連携） 支払意志額：253/世帯/月 受益世帯数：19,374世帯	5.4	2.2	・環境整備事業面所にて、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与する。	・菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。 ・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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
五ヶ瀬川総合水系環境整備事業（友内川）九州地方整備局	その他	9.1	42	【内訳】 自然環境の保全・再生・創出の効果による便益：42億円 【主根拠】 （自然再生） 支払意志額：280/世帯/月 受益世帯数：57,942世帯	12	3.5	・河畔林を保全することで河川環境の保全を図るとともに、景観が向上する。 ・保全した河畔林が魚付林の役目をはたすので、魚類の生息環境の改善となる。	・河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等を実施する。 ・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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
大淀川総合水系環境整備事業（水尻川）九州地方整備局	その他	11	14	【内訳】 水環境改善の効果による便益：14億円 【主根拠】 （水環境整備） 支払意志額：255/世帯/月 受益世帯数：24,399世帯	13	1.1	・導水事業による流量増加により、魚類の生息環境が改善される。	・国土交通省において、大淀川本川から水尻川に導水し、水量の増量を図るとともに、宮崎県において水辺の生態系に配慮した多自然川づくりによる護岸整備を実施することにより、河川事業の目的である「流水の正常な機能の維持」及び「河川環境の整備と保全」を図るものである。 ・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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）
肝属川総合水系環境整備事業（肝属川上流）九州地方整備局	その他	6.0	13	【内訳】 水環境改善の効果による便益：13億円 【主根拠】 （水環境改善） 支払意志額：173/世帯/月 受益世帯数：32,363世帯	7.8	1.6	・浄化事業による水質改善により、流域住民の河川環境保全意識の向上が図られる。	・河川環境の整備・保全として、流水の正常な機能を維持するため、水質浄化事業を実施する。 ・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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効果的に効果的な事業を継続する。	継続	九州地方整備局 河川環境課 （課長 島本卓三）

【砂防事業】
（砂防事業（直轄））

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	費用便益分析		貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）	
			貨幣換算した便益：B（億円） 便益の内訳及び主な根拠	費用：C （億円）					B/C
八幡平山系直轄火山砂防事業（秋田駒ヶ岳）東北地方整備局	その他	185	163	129	1.3	・秋田駒ヶ岳周辺には多数の集落のほか国道や秋田新幹線などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もある。秋田駒ヶ岳が噴火するとその影響は広域かつ長期に及ぶことが想定され、秋田県仙北市及び岩手県雫石町の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、火山噴火対策が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・残存型枠の使用によりコスト削減を図っている。	・秋田駒ヶ岳山麓には複数の温泉や集落が分布し、下流部には秋田県の観光拠点である仙北市や岩手県の観光拠点である雫石町が位置する。また秋田新幹線、国道46号、国道341号等の重要交通網が分布し、火山活動による土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、東西交通の迂回路がないため地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・秋田駒ヶ岳は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害がくり返し発生している。 ・以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、火山砂防事業を継続する必要がある。	継続	本省河川局 砂防部保全課 （課長 森山裕二）

利根川水系直轄砂防事業（鏑恋村・草津町・六合村・長野原町） 関東地方整備局	再々評価	1,674	1,894	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：1,320億円 間接的被害軽減便益：574億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,633ha 人家：2,559戸 事業所：452施設 重要公共施設：46施設 国道：6,540m 県道：1,840m 市町村道：400m 等</p>	1,418	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域は、草津温泉や豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原キャベツで有名な鏑恋村等、地元経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には渋川市や高崎市が位置する。また、国道145号やJR吾妻線など地域の生活や観光に不可欠な重要交通網が通っており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、火山噴出物等の脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産が活発で、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発し、被害も多数発生している。 ・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内には多数の集落のほか国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。 	継続	本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)
利根川水系直轄砂防事業（藤岡市・神流町・上野村） 関東地方整備局	その他	804	773	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：621億円 間接的被害軽減便益：152億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,141ha 人家：1,511戸 重要公共施設：35施設 国道・県道：9,240m 等</p>	688	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域は、地域経済を支える観光資源や豊かな自然環境を有しており、これらの観光資源へのアクセスや隣接する長野県境との物流ルートで地域住民の生活に不可欠な国道462号や国道299号などの主要道路が通っている。このため、土砂氾濫等により道路網が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、断層が多く破砕が進んだ脆弱な地質構造と急峻な地形から荒廃地や大規模崩壊地が多数分布し、土砂生産・流出が著しく、平成11年、平成19年に土石流被害が発生するなど、近年も土砂災害が頻発している。 ・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内には多数の集落のほか国道などの交通網が整備され、群馬県有数の観光エリアであるため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。 	継続	本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)
富士川水系直轄砂防事業（長野県富士見町・山梨県北杜市・葦崎市） 関東地方整備局	再々評価	2,126	4,265	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：3,976億円 間接的被害軽減便益：289億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5,474ha 人家：46,663戸 事業所：7,901施設 重要公共施設：25施設 国道：190m 県道：4,224m 市町村道：58,631m 橋梁：27橋 等</p>	3,572	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域は、多数の集落のほか、南アルプスに係る観光産業や地下水を利用した食品・飲料水工場が立地し、下流域には地域社会・経済の中心である甲府盆地が位置する。また、国道20号など地域社会に欠かせない重要交通網が整備され、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域では、急流河川で脆弱な地質による大量の土砂流出のため、昭和34年、57年に流域集落が壊滅的な被害を受けるなど、多くの土砂災害が発生。 ・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内には多数の集落のほか国道20号などの重要交通網が整備され、南アルプス等の観光資源や地域経済を支える食品・飲料水工場が立地しているため、豪雨時の土砂流出で大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・新技術の活用により工事のコスト削減を図っている。 	継続	本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)
飯豊山系直轄砂防事業（胎内川水系） 北陸地方整備局	その他	91	334	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：320億円 間接的被害軽減便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 人家：857戸 氾濫面積：1,408ha 事業所：114箇所 農地：1,211ha 発電施設：4箇所</p>	119	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨、多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。 ・流域内に点在する重要交通網（国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道）及び重要な交通網（国道290号・113号）への影響が懸念される。 ・昭和42年8月の羽越災害では、流域内の各々では土石流による被害や流出土砂により下流域でも土砂災害が発生している。直轄契機災害である昭和53年には、上流域で土砂崩壊が多数発生し、その不安定土砂が残っている。 ・以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。 ・一方、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は十分ではない。このため、今後は土石流危険渓流に対する整備を重点的に進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。 ・これまでも建設残土の有効利用を行うなどコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。 	継続	本省河川局砂防部保全課 (課長 森山裕二)

飯豊山系直轄砂防事業（加治川水系） 北陸地方整備局	その他	409	1,318	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：1,276億円 間接的被害軽減便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 人家：11,262戸 氾濫面積：3,957ha 事業所：2,134箇所 農地：2,443ha 発電施設：3箇所</p>	270	4.9	<p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨。多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。</p> <p>・流域内に点在する重要交通網（国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道）及び重要な交通網（国道290号・113号）への影響が懸念される。</p> <p>・昭和42年8月の羽越災害では、流域内の各地では土砂流による被害や流出土砂により下流域でも土砂災害が発生している。直轄契機災害である昭和53年には、上流域で土砂崩落が多数発生し、その不安定土砂が残っている。</p> <p>・以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。</p> <p>・一方、加治川流域においては、既往最大の災害である昭和42年羽越災害規模の災害に対し十分な安全度が確保されていないため、今後は本災害規模の土砂量を当面の目標として定めて整備を進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>・これまでも建設残土の有効利用を行うなどコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)
飯豊山系直轄砂防事業（阿賀野川水系） 北陸地方整備局	その他	362	175	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：53億円 間接的被害軽減便益：122億円</p> <p>【主な根拠】 人家：82戸 氾濫面積：306ha 事業所：5箇所 農地：11ha 発電施設：8箇所</p>	129	1.4	<p>・本流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生。今後においても、急峻な地形、脆弱な地質及び多雨。多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。</p> <p>・流域内には集落が分布し、下流には阿賀野川本川に沿って国道49号・459号、JR磐越西線などの地域経済活動を支える重要な交通網があることから、これらへの影響が懸念される。</p> <p>・以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・昭和42年の羽越災害を経て、昭和53年に発生した災害を契機として昭和54年に直轄砂防区域に編入されて以降、着実に進捗している。</p> <p>・一方、羽越災害時に顕著に発生した土砂災害や、流域内に多数存在する土砂危険渓流の整備状況が未だ十分でないことから今後は土砂危険渓流に対する整備を重点的に進め、土砂対策完了に向けて事業を実施し、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>・これまでも残存型枠を積極的に活用することでコスト削減や環境負荷低減を図っており、引き続きコスト削減に取り組む。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)
信濃川下流水系（魚野川）直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	3,373	5,129	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：4,543億円 間接的被害軽減便益：586億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,572戸 氾濫面積：3,072ha 事業所：1,156箇所 農地：1,714ha 発電施設：12箇所</p>	4,174	1.2	<p>・魚野川流域は、直轄着手の契機災害でも昭和10年災害、昭和39年災害など過去から幾度となく大災害に見舞われてきた。これは、当流域が急峻な地形ならびに脆弱な地質構造を有していることに起因するものであり、加えて豪雨・豪雪などの気象条件や平成16年の中越地震のような大地震も誘因としてあることから、今後とも土砂災害に対するリスクは極めて高い状況にある。</p> <p>・一方、当流域は古くは戦国時代以前から上田の郷と呼ばれる文化圏を形成しており、近年では日本一の誉れ高い「魚沼コシヒカリ」の生産拠点であるとともに、重要交通網である上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号を有していることから、新潟の生命線となっている。</p> <p>・以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・昭和10年の暴風雨災害を契機として魚野川流域の直轄砂防事業に着手して以降、着実に進捗している。また、中越地震対策については、地域の復興を支える整備として地震後10年を目標に事業を進めているところである。</p> <p>・今後とも魚野川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設および土砂対策施設を効果的かつ効率的に配置するとともに、中越地震対策についても目標年次での完成を目指す。</p> <p>・また、これまで培ってきた地域住民の安全・安心に関わる期待に誠実に応えていくためにも、更なる治水安全度の向上に資する砂防事業の推進に努める必要がある。</p> <p>・これまでも現地発生材の有効利用を目的として砂防ソイルセメントや新粗石コンクリート工法を活用し、コスト削減を図ってきた。今後も極めて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、最も経済的で施工性に優れた工法を採用することによりコスト削減に努める。</p>	継続 本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

<p>神通川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,293</p>	<p>23,380</p>	<p>3,269</p>	<p>7.2</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：22,708億円 間接的被害軽減便益：672億円</p> <p>【主な根拠】 人家：18,921戸 氾濫面積：7,621ha 事業所：17,792箇所 農地：3,349ha 発電施設：11箇所</p>	<p>・本流域は、北アルプスの厳しい気象条件に起因する高山性の崩壊地や、活火山焼岳・7かヶ山に起因する火山性の堆積物が広く分布する亜荒廃地で跡津川断層が連続し不安定な地質構造を呈している。 ・このことから、上流域では土石流が頻発しているとともに、下流の富山県では、流水被害が発生している。 ・流域は岐阜県と富山県から成り、上流の岐阜県側には北アルプス連峰を中心とした優れた環境、温泉街が河川沿いに連続し奥飛騨温泉郷が形成され、観光産業が発達。 ・下流富山県には、国道8号、JR北陸本線、北陸自動車道など、地域経済を支える重要交通網や、重要施設として富山空港などがある。 ・以上のことなどから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>木曾川水系直轄砂防事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>3,853</p>	<p>7,253</p>	<p>3,737</p>	<p>1.9</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：5,692億円 間接的被害軽減便益：1,561億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,500世帯 氾濫面積：3,913ha 事業所：1,318施設 重要公共施設：65施設 国道：16.4km 県道：8.2km 市道：60.7km 町道：61.9km 村道：40.9km 橋梁：326橋 等</p>	<p>・本流域には中山道の宿場町（妻籠宿・馬籠宿）をはじめとする観光資源が点在する。土砂氾濫等が発生した場合、観光資源そのものが失われるとともに交通等が寸断され、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、木曾山脈（中央アルプス）の西側に位置し、上流部は急峻な地形で季節による気温格差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から、崩壊地が広く分布し土砂生産が活発である。また、河床にも崩落した土砂が厚く堆積する一方で河床勾配が急なため、洪水時には木曾川本川へ大量の土砂が流出する危険性が高い状況にある。 ・以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>
<p>富士山直轄砂防事業（潤井川流域） 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,789</p>	<p>16,081</p>	<p>3,001</p>	<p>5.4</p>	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：14,602億円 間接的被害軽減便益：1,479億円</p> <p>【主な根拠】 人家：21,051世帯 氾濫面積：6,033ha 事業所：5,305施設 重要公共施設：67施設 国道：4.7km 県道：14.2km 市道：5.1km 橋梁：101橋 等</p>	<p>・潤井川流域は、火山地質が地表面に広く分布するため、上流域の地質はもろく、大沢崩れをはじめとし、洪水時には下流域に大量の土砂を供給する条件を備えている。そのため、土砂災害が発生する危険性がある。 ・潤井川流域には、富士宮市、富士市、芝川町の市街地が位置している。また、富士山をはじめとする観光資源や、白糸の滝などの名勝等があり、毎年多くの観光客が訪れるとともに、地域の生活や観光に利用されている国道139号や469号等の交通網が整備されている。そのため、土砂流出・氾濫による被害を防止する必要がある。 ・潤井川流域下流には、国道1号やJR東海道新幹線などの重要な交通施設が整備されている。また、潤井川の河口は、国際及び国内海上輸送網の拠点である田子の浦港になっている。そのため、富士山南西斜面からの土砂流出を調節・抑制し、潤井川本川での河床上昇を抑制することにより、保全対象の浸水・土砂被害を防止する必要がある。 ・以上の理由から、砂防設備の整備が必要。 ・事業開始以降、着実に進捗。 ・現地発生土を利用した砂防ソイルセメントの採用により、コスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)</p>

重信川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	878	2,180	1,469	1.5	<p>・保全対象区域には、愛媛県の行政・経済の中心的存在である松山市をはじめ、周辺の東温市、砥部町が位置している。また、四国の大動脈である高速道路（松山道）、国道11号の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は中央構造線の影響を受け複雑な地層を呈していること、風化しやすい岩石で構成されていることなど崩壊しやすい地質となっており、古くから土砂生産が活発で、山間部での土石流災害や松山市等の市街部での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・豪雨時に、上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設・重要交通網が集中している松山市及び周辺市街地に甚大な被害が発生する。この場合、当該地域の被害にとどまらず、愛媛県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、砂防設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減、間伐材を利用した残存型枠による工期短縮などコスト削減を図っている。</p>	継続	本省河川局 砂防部 保全課 (課長 森山裕二)
雲仙直轄砂防事業 (中尾川上流) 九州地方整備局	再々評価	215	226	214	1.1	<p>・島原地域は年間約140万人の人が訪れる。九州でも重要な観光地となっており、土石流氾濫による人的被害が発生した場合には、風評被害が発生し入り込み客数が大幅となるなど、地域経済にも多大な影響があるものと思われる。</p> <p>・地域住民とともに景観形成に対する取り組みも進められており、事業が進むにつれて風景も復興に向かい、地域の景観価値が高まる効果もあるものと考えられる。</p> <p>・以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・雲仙普賢岳の山麓には火山噴出物が堆積しており、土石流が発生しやすい状況にある。もし発生した土砂が氾濫した場合は、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され、下流保全地区の氾濫防止のため砂防設備の整備が必要。</p> <p>・下流域には保全対象が集中し、事業数も増加傾向にあるなど、投資効果も高まり、事業の必要性が高まっている。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・事業の必要性は変わっておらず、事業も順調な進捗が見込まれる。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

【砂防事業】
(地すべり対策事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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				
鎌原地区直轄地すべり対策事業 関東地方整備局	再々評価	379	616	341	1.8	<p>・本地区内には、多数の人家が存在するとともに、下流域には人口が集中する藤岡市や高崎市が位置する。また、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路の国道462号など地域に不可欠な重要交通網が通っており、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地区は、過去に幾度も地すべりが活発化し、人家や道路等に多数の被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・地区内には多数の人家のほか国道462号などの重要交通網が分布し、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>・新技術の活用により本体工事のコスト削減を図っている。</p>	継続	本省河川局 砂防部保全課 (課長 森山裕二)

【海岸事業】
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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				
仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業 東北地方整備局	10年継続中	723	961	414	2.3	<p>・近年、急激な海岸侵食が進み、山元海岸、岩泊海岸では砂浜の減少や堤防の倒壊など大きな被害に見舞われている。</p> <p>・砂浜を再生することで、海浜植物の保護・増殖が可能となる。</p> <p>・地元住民による海岸清掃活動が活発に行われている。</p>	<p>・仙台湾南部海岸は、侵食の著しい海岸であり、砂浜消失及び越波・浸水被害の危険にさらされている。</p> <p>・このため、ヘッドランド・養浜・堤防・消波堤により浸水被害をなくし、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。</p> <p>・今後10～15年間程度は、緊急整備区間である中浜海岸南のヘッドランドを早期に完成型にするとともに、養浜を実施して砂浜の回復を図る。</p> <p>・養浜の効果をモニタリングしつつ、今後の訂線変化状況により、施設計画の見直しなど投資の効率化を検討する。</p> <p>・ヘッドランドについて、構造や材料の見直しによりコスト削減を図る。</p>	継続	本省河川局 海岸室 (室長 五十嵐崇博)

下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	1,024	4,619	【内訳】 侵食防護便益：3億円 浸水防護便益：4.616億円	1,913	2.4	・下新川海岸では、大規模な寄り回り波の来襲が今後も予想される。 ・漂砂の上手側（東側）からの土砂供給が期待できないこと、急峻な海底地形への土砂流出など、自然の状態では侵食の進行は継続する。 ・背後地は市街地や産業が発展し、地域の資源を活用した地域づくりが進んでいる。 ・そのため、背後地の資産防護・土地利用を総合的に勘案して、浸水防止、侵食防止を推進する必要がある。 ・事業実施にあたっては自然環境に配慮するとともに、地域と連携し整備を推進する。 ・平成20年2月24日の高波災害を受け海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。 ・事業実施にあたっては、他事業との連携、新技術の活用等により、一層の建設コスト削減に努める。	継続	本省河川局 海岸室 (室長 五十嵐崇博)
------------------------------	------	-------	-------	--------------------------------------	-------	-----	---	----	----------------------------

【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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			便益:B(億円)		費用:C (億円)					
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道12号・ 275号 苗穂交差点 北海道開発局	10年継続 中	110	148	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：9.9億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,800~31,800台/日	111	1.3	①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約8.2億円※】 ②市街地部の交通混雑緩和 ・右左折レーンの増設や4車線整備により交通混雑の緩和が期待される。(国道交差点の渋滞状況：国道12号整備前渋滞長1,050m 国道275号整備前渋滞長600m) ③バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。(札幌市中心部を発着する都市間バスの約半数が当該区間を通過) ④自転車・歩行者空間の確保 ・歩道の拡幅により自転車と歩行者が安全にすれ違うことのできる歩行者空間の確保が期待される。(当該区間の自転車数：607台/日 歩行者数：782人/日) ⑤老朽橋の架替え ・老朽化した東橋上流橋の架け替えにより道路交通の安全性向上が期待される。(旧橋：昭和26年供用) ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量978(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)	・現道の拡幅整備により恒常的な交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・既設橋脚基礎工の撤去において仮締め切りを用いたワイヤーソー併用人力撤去から大口径ケーシングを用いた機械撤去に施工方法を見直し【約3億円減】 ・切土予定箇所の一部に軟弱層が確認されたため、擁壁への変更等、道路構造の一部を見直し【約2億円増】 ・工事施工エリアにおいてサケ等の遡上阻害と産卵行動攪乱防止のため護床ブロックと産卵防止ネットを設置【約1億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路 北海道開発局	その他	284	445	【内訳】 走行時間短縮便益：363億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：32億円 【主な根拠】 計画交通量： 9,600~10,700台/日	280	1.6	①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約13億円※】 ②救急医療(初期治療)へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療(初期治療)へのアクセス向上効果【約3.3億円※】 ③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約35億円※】 ④市街地部の交通混雑緩和 ・富良野道路への通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和が期待される。(観光時期における渋滞状況：最大渋滞長4,500m) ⑤農産物の流通効率化 ・富良野地域で生産されるにんじんやたまねぎなど野菜類の円滑な輸送により流通の効率化が期待される。(富良野地域の生産量：にんじん 約3万t/年、たまねぎ約11万t/年) ⑥観光地へのアクセス性向上 ・富良野、美瑛地域にある観光地へのアクセス向上や、スキーなど冬期観光交通の安全性向上が期待される。(富良野、美瑛地域の観光入込客数 約618万人/年) ⑦バス路線の利便性向上 ・富良野市街地を通過する路線バスの遅れの解消等が期待される。(富良野市街地を通過する路線バス運行状況 30往復便/日 利用者 約22万人/年) ⑧地域ネットワークの形成 ・富良野地域と道北圏の拠点都市である旭川市を結ぶ地域ネットワークの形成により高次医療施設(旭川赤十字病院等)や、大型商業施設へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,870(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)	・富良野道路への通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・最新の交通需要推計による将来交通量の減少に伴う計画車線数の見直し(4車線から2車線)【約58億円減】 ・横断構造物に頂版の薄い新形式の函渠工を採用し盛土高を抑制【約1億円減】 ・風洞実験結果により風上側を緩勾配盛土とし防雪柵・防護柵を削減【約4億円減】 ・被圧帯水層(圧力を受けている地下水の層)に耐えられるトンネル構造に変更【約31億円増】 ・トンネル施工時に止水注入を実施するなど周辺環境保全対策を追加【約36億円増】 ・試掘調査の結果により埋蔵文化財発掘調査を実施するとともに、地元協議により函渠等を追加【約20億円増】 ・局所的な軟弱地盤に対応するため軟弱地盤対策工を追加【約17億円増】	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>一般国道38号・44号 釧路外環状道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>890</p>	<p>1,158</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,000億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量： 13,000～16,300台/日</p>	<p>944</p>	<p>1.2</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約1.2億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ③市街地部の交通混雑緩和 ・広域環状道路が形成され釧路市街地の交通混雑緩和が期待される。（旅行速度の状況：国道44号木場17.3km/h、国道44号釧路市栄町13.6km/h） ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される乳製品や、水揚げされるサンマなどの輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年、根室港のサンマ水揚げ量：約5.6万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺市町村から釧路市への救急搬送 2,422件/年） ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・釧路港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定した輸送ルートの確保が期待される。（釧路港の石油製品取扱量：約190万t/年） ⑦日常生活圏中心城市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（釧路市への通院依存度が4割以上の地域：厚岸町、浜中町、白糖町、鶴居村） ⑧関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・北海道横断自動車道との一体的な整備により十勝圏と道東圏、さらには道央圏へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,329（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・広域環状道路が形成され釧路市街地の混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度に北海道横断自動車道本別IC～浦幌IC間が供用、平成18年度に国道38号釧路新道が供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・すき取り物や伐根物等の建設副産物を法面保護材料として有効活用【約1億円減】 ・新技術の自走式土質改良機を活用した不良土対策により固化剤使用量の抑制を図るとともに工期を短縮【約1億円減】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約169億円増】 ・硬質な岩盤に対応して掘削方法を直直すとともに不良土対策を行うなど工を見直し【約81億円増】 ・現地の硬質な岩盤に対応して法面工を見直し【約26億円増】 ・道路周辺に不等沈下の発生が予測されることから軟弱地盤対策の工法を見直し【約9億円増】 ・排水性舗装を採用するなど舗装工を見直し【約3億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道228号 上機拡幅 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>169</p>	<p>308</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：281億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量： 6,600～19,500台/日</p>	<p>249</p>	<p>1.2</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約2.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約7.8億円※】 ③市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。（上機駅前交差点の渋滞状況：整備前渋滞長1,100m 部分供用後渋滞長0m） ④交通事故の減少 ・部分供用により事故件数が減少しており、今後の整備によりさらなる交通事故の減少が期待される。（死傷事故率：整備前63.8件/億台キロ、部分供用後33.9件/億台キロ） ⑤土地利用の高度化 ・当該地区は函館市のベッドタウンとして沿道の市街地化が進行しており、当該事業の拡幅整備により、さらなる地域の活性化が期待される。 ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。（当該区間を通過する路線バスの運行状況 69往復/日 利用者数約37万人/年） ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,560（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道の拡幅整備により市街地部の交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・土質試験の結果、逆T式擁壁よりも安価な補強工壁へ擁壁形式を変更【約0.3億円減】 ・車両の逸脱防止や歩行者の安全性確保を目的に車両防護柵を追加【0.3億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>函館江差自動車道 一般国道228号 函館茂辺地道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,013</p>	<p>1,242</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,001億円 走行経費減少便益：146億円 交通事故減少便益：95億円 【主な根拠】 計画交通量： 15,100～19,300台/日</p>	<p>1,211</p>	<p>1.0</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約20億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ③拠点都市へのアクセス向上 ・道南圏の拠点都市である函館市と周辺地域のアクセス向上に寄与 ④日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・渡島西部地域から函館市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（渡島西部地域の函館市への依存度 約8割） ⑤農水産品の流通効率化 ・渡島西部地域で生産されるニラや、水揚げされるマグロなど生鮮品の輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（知内町のニラ出荷量：全道1位の約1,510t/年、松前町・福島町のマグロ漁獲量：約247t/年） ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する函館市の高次医療施設（市立函館病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（渡島西部地域から函館市への救急搬送 474件/年） ⑦観光地へのアクセス向上 ・沿線にある観光地へのアクセス向上や周遊観光ルートの形成が期待される。（渡島西部・檜山南部地域の観光入込客数 約184万人/年） ⑧空港へのアクセス向上 ・渡島西部地域から道南圏の拠点空港である函館空港へのアクセス向上が期待される。（渡島西部地域の利用空港：空港利用者の約9割が函館空港を利用） ⑨新幹線駅へのアクセス向上 ・整備が進められている新幹線駅へのアクセス向上が期待される。（新青森駅～新函館駅間 平成27年度末完成予定） ⑩CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,082（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成21年度までに、函館・江差自動車道のうち約15kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・路肩部の排水構造を円形側溝から溝切りへ変更【約2億円減】 ・インターチェンジの構造を従来のトランペット型から平面Y型へ見直し【約2億円減】 ・整備断面である暫定2車線から現計画を検証するため計画断面の完成4車線による評価へ移行【約197億円増】 ・基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更するなど橋梁等の構造を見直し【約39億円増】 ・試掘調査の結果、発掘を実施する必要が生じたことから埋蔵文化財発掘調査を実施【約32億円増】 ・発生土による工区内流用を購入に変更するとともに高含水の不良土対策や酸性土壌の法面対策など土工を見直し【約51億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道231号・232号 留萌拡幅 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>259</p>	<p>366</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量： 5,500～14,400台/日</p>	<p>331</p>	<p>1.1</p>	<p>①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約7.3億円※】 ②救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約5.6億円※】 ③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約20億円※】 ④市街地の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。 ⑤農水産品の流通効率化 ・留萌で生産される水産加工品の円滑な輸送など流通の効率化が期待される。（数の子生産量：留萌管内5,473t/年） ⑥地域センター病院へのアクセス向上 ・地域センター病院（留萌市立病院等）のある留萌市への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（小平町、増毛町から留萌市への救急搬送件数 287件/年） ⑦日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から留萌市へのアクセス向上が図られ、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（留萌市への通院依存度：小平町 約7割、増毛町 約5割） ⑧安全な通学路の確保 ・歩道の拡幅により通学路の安全性向上が期待される。（留萌小学校に通学する児童の約7割が事業区間の一部を通行） ⑨重要港湾へのアクセス向上 ・留萌港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の円滑な輸送が期待される。（留萌港の石油製品取扱量 約55万t/年） ⑩バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。（当該区間を通過する路線バスの運行状況 91便/日利用者数 約70万人/年） ⑪観光地へのアクセス向上 ・夏期観光期における留萌市街地の混雑緩和や観光地へのアクセス向上が期待される。（留萌市の観光入込客数 約44万人/年） ⑫関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・留萌港の多目的ターミナル整備事業及び深川留萌自動車道と一体となり、物流や観光振興の面で効果が期待される。 ⑬CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量550（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道の拡幅整備により市街地部の交通混雑が緩和するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・新技術の採用により縦断管種を高密度ポリエチレン管に変更【約0.2億円減】 ・現地で発生したすき取り物や伐根物を法面保護材料として有効活用【0.3億円減】 ・局所的な軟弱地盤に対応するため載荷盛土による軟弱地盤対策工を追加【0.3億円増】 ・掘削時に発生した高含水の不良土を運搬処理する必要が生じたため処理費を追加【0.2億円増】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>

<p>帯広広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>441</p>	<p>505</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：401億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量： 5,000～7,000台/日</p>	<p>441</p>	<p>1.1</p>	<p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約7.5億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約18億円※】 ③拠点都市へのアクセス性向上 ・十勝圏の拠点都市である帯広市と周辺地域のアクセス向上に寄与 ④日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・南十勝地域から帯広市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（南十勝地域の帯広市への通院依存率約8割） ⑤農産物の流通効率化 ・南十勝地域で生産される乳製品や生体牛の流通の効率化が期待される。（十勝の生乳生産量：全国1位の約100万t/年） ⑥拠点開発プロジェクトの支援 ・重要港湾十勝港で展開される飼料コンビナート建設プロジェクトや小妻サイロ増設計画により増大する物流の円滑化が期待される。 ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・十勝港に輸入される飼料や、十勝港より移出される小麦など物流の円滑化が期待される。（十勝港の貨物流動状況：輸移入の約5割が飼料、輸移出の約6割が麦類） ⑧高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する帯広市の高次医療施設（帯広厚生病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（沿線町村から帯広市への救急搬送 336件/年） ⑨広域行政サービスの効率化 ・広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。 ⑩CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,250（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・高規格幹線道路網の形成により拠点都市へのアクセスが向上するなど様々な効果が期待される。 ・平成20年度までに、帯広・広尾自動車道のうち約36kmが供用している。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・盛土1層あたりの締固め層を厚くし締固め回数を減少【約2億円減】 ・法面小段設置高さ及び勾配を見直し土工量と排水施設を削減【約1億円減】 ・地元協議の結果、沿道住民の利便性向上のため一部区間で線形を変更するとともに市街地近傍にICを新設【約73億円増】 ・排水性舗装を採用するとともに情報提供機器を追加【約31億円増】 ・沿線農業施設の機能確保に必要な排水工や函渠工を追加するなど農業基盤を保全【約27億円増】 ・気象観測結果に基づき防雪柵を追加するとともに、情報収集機器を追加【約21億円増】 ・重要な種の環境保全措置を実施するとともに動物の移動経路確保のため取り組みを実施【約16億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>地域高規格道路 釧路中標津道路 一般国道272号 阿歴内道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>52</p>	<p>63</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量：6,200台/日</p>	<p>52</p>	<p>1.2</p>	<p>①冬期の視程障害解消による走行性向上効果 ・吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【約0.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約2.6億円※】 ③吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善 ・冬期の交通障害が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。（当該事業区間の通行止実績：6回/7年） ④農水産物の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される生乳や水産物の流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への冬期搬送の安全性向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺4町から釧路市への救急搬送282件/年） ⑥日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（周辺4町の釧路市への通院依存率約2割） ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾釧路港へのアクセス向上により物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送ルート確保が期待される。（周辺4町への石油輸送は釧路港から約10割） ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量304（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善による走行環境の向上など様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・横断管渠の整備に際しオープン掘削による新設から新技術である管工法による既設横断管渠の活用に見直し【約1億円減】 ・基礎形式を杭基礎とするなど橋梁下部の構造を変更【約9億円増】 ・水路兼鹿横断函渠を設置するなど環境保全対策を追加【約9億円増】 ・冬期においても安全に走行できる道路幅を確保するため路肩幅員を見直し【約3億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道277号 雲石道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>162</p>	<p>185</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：138億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：1,400台/日</p>	<p>178</p>	<p>1.0</p>	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約10億円※】 ②特殊通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。（当該事業区間の通行止実績：6回/10年） ③緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・第1次緊急輸送道路の代替路線を形成し安全で安定した物流ルートの確保などが期待される。 ④緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり ・当該区間を含む国道277号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量592（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト削減等】 ・地質条件の詳細調査結果に基づき、仮橋基礎工に新技術を活用【約2億円減】 ・詳細調査結果に基づき、トンネル断面の変更など道路構造を見直し【約15億円増】 ・詳細調査結果に基づき、法砕工のアンカー長を見直し【8億円増】 ・気象観測結果に基づき、雪崩柵を追加【4億円増】 ・地滑り箇所が確認されたため地滑り対策工を追加【1億円増】 ・関係機関との協議結果に基づき現道撤去工を追加【約3億円増】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

一般国道334号 宇登呂道路 北海道開発局	再々評価	119	211	165	1.3	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約5.7億円※】</p> <p>②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時に孤立化する集落の解消が期待される。(冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年)</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量500(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・歩道幅員の縮小に伴いトンネル構造を変更【約2.4億円減】 ・地盤改変を抑制するトンネル抗口処理工法の採用【約0.3億円減】 ・法面勾配及び植生の見直し【約0.2億円減】 ・落石防護施設の見直し【約0.1億円減】 ・現地調査に基づき法面対策工を追加【14億円増】 ・詳細調査結果に基づき、トンネル掘削における補助工法を追加【3億円増】 ・試掘調査の結果、必要となった埋蔵文化財発掘調査の実施【約3億円増】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道334号 真經道路 北海道開発局	再々評価	191	303	230	1.3	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約14億円※】</p> <p>②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時に孤立化する集落の解消が期待される。(冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年)</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,220(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・通行規制区間や解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・比較設計による軽量盛土の採用【約2.4億円減】 ・すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクル【約0.8億円減】 ・広幅タイプの鋼矢板を採用し施工を効率化【約0.5億円減】 ・橋梁下部の耐震補強工法を見直し【約0.3億円減】 ・現地調査に基づき事業区間を延伸【24億円増】 ・波浪による道路浸食対策の追加【12億円増】 ・試掘調査の結果、必要となった埋蔵文化財発掘調査を実施【約10億円増】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道336号 樺広防災 北海道開発局	再々評価	793	991	866	1.1	<p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約31億円※】</p> <p>②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・えりも町黒地区やえりも町全域で通行止めによる孤立化が発生しており、当該道路の整備により孤立化する集落の解消が期待される。(目黒地区の孤立化時間：1846時間/10年)</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量311(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・事前通行規制区間や解消され、交通の安全性及び確実性が向上するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・岩盤掘削工法を変更し施工を効率化【約8億円減】 ・現場打込工法の配置を変更【約7億円減】 ・電気および照明設備の仕様を見直し【約4億円減】 ・すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクル【約2億円減】 ・現地調査に基づき別線整備区間(トンネル)を追加【264億円増】 ・現地調査に基づき法面対策を追加【127億円増】 ・現地調査に基づき覆道補強対策等を追加【約50億円増】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道337号 当別バイパス 北海道開発局	再々評価	688	1,306	928	1.4	<p>①救急医療(初期治療)へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療(初期治療)へのアクセス向上効果【約16億円※】</p> <p>②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約94億円※】</p> <p>③外郭環状道路を形成 ・札幌市の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。</p> <p>④年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内や、札幌大橋をはじめとした当該道路の現況2車線区間の交通混雑緩和が期待される。(現況2車線区間の最大渋滞長さ2.950m)</p> <p>⑤重要港湾へのアクセス向上 ・石狩湾新港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品や多目的国際ターミナル化により取扱量の増加している木材チップなどの輸送効率化が期待される。(石狩湾新港の木材チップ取扱量：約140万t/年)</p> <p>⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。当該区間を通過する路線バスの運行状況 16便/日 利用者数 約4万人/年</p> <p>⑦高次医療施設へのアクセス性向上 ・札幌市内にある高度な医療機能を有する病院への救急搬送時間短縮や、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。(当別町から札幌市への救急搬送 551件/年)</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量13,534(t/年)の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・札幌市の外郭環状道路を形成し空港や港湾など物流拠点を連絡するルートとして機能するなど様々な効果が期待される。</p> <p>・当該事業区間は平成14年度の供用以降、交通の転換が図られ交通量が増加し暫定2車線区間では交通混雑が発生している。</p> <p>・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・札幌大橋の上部工形式を見直し、主径間を鋼床版桁橋から合成床版桁橋、側径間を鋼床版桁橋から合成床版3主桁に変更【約1億円減】 ・河床洗掘に対応するため長大橋梁の構造変更を実施【約79億円増】 ・橋梁の側方流動対策、道路標示方書改訂に伴う耐震設計の見直し等を実施【49億円増】 ・暫定供用区間を走行する車面に影響する引き込み沈下を防止するため軟弱地盤対策を実施【43億円増】 ・防雪柵の設置に際し軟弱地盤に設置可能な鋼管基礎を用いるとともに道路景観確保のため収納式防雪柵に変更【約12億円増】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

旭川紋別自動車道 一般国道45の号 丸瀬布遠軽道路 北海道開発局	再々評価	410	960	【内訳】 走行時間短縮便益：805億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：50億円 【主な根拠】 計画交通量： 11,400～13,200台/日	385	2.5	①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約0.74億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約38億円※】 ③拠点都市間のアクセス向上 ・道北圏の拠点都市である旭川市とオホーツク圏の拠点都市である紋別市、北見市のアクセス向上に寄与 ④農水産品の流通効率化 ・網走支庁で水揚げされるホタテや、網走支庁で生産される生体牛の流通の効率化が期待される。（ホタテ漁獲量：北見市 約3.9万t/年、湧別町 約2.5万t/年、佐呂間町 約1.0万t/年） ⑤観光地へのアクセス向上 ・年間を通じてオホーツク圏の観光地へのアクセス及び安全性の向上が期待される。（オホーツク圏の観光入込客数 約800万人/年） ⑥高次医療施設へのアクセス向上 ・高度な医療機能を有する旭川市の高次医療施設（旭川赤十字病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（遠軽町から旭川市への救急搬送14件/年） ⑦バス路線の利便性向上 ・札幌・旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスの移動時間短縮や利用者の快適性向上が期待される。 ⑧広域行政サービスの効率化 ・市町村合併により広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。 ⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,030（t/年）の削減が期待される。 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）	・高規格幹線道路網の形成により拠点都市間のアクセス性が向上するなど様々な効果が期待される。 ・旭川・紋別自動車道の平成21年度末供用見込み延長は約80.5kmとなっている。 ・引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・地元協議の結果、周辺の道路利用実態を考慮し事業延長を短縮【約42億円減】 ・交差道路を集約し横断渠など構造物の箇所数を削減【約4億円減】 ・法面小段の設置高さを変更し土工量と排水施設を削減【約1億円減】 ・硬質な岩盤に対応した掘削工法を見直し、地盤改良の追加など土工を見直し【約61億円増】 ・気象観測結果に基づき防雪柵を追加【約31億円増】 ・新たに確認された亀裂の詳細調査結果により地滑り対策を追加【約23億円増】 ・試掘調査の結果、発掘を実施する必要が生じたことから埋蔵文化財発掘調査を実施【約10億円増】	継続 道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道7号 石川バイパス 東北地方整備局	その他	30	305	【内訳】 走行時間短縮便益：288億円 走行経費減少便益：9.6億円 交通事故減少便益：8.0億円 【主な根拠】 計画交通量：20,300台/日	39	7.8	①市街地の交通混雑緩和 ・当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約7倍である渋滞損失時間（約6.1万人時間/年）の減少が見込まれ、渋滞交差点の解消が期待される。 ②交通事故の減少 ・青森県内の国道及び県道平均の約4倍である死傷事故率（208.7件/億台キロ）の減少が期待される。 ③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。	・全区間の用地取得は既に完了しており、早期の全線供用を目指している。 ・石川バイパスの整備により、交通混雑の緩和、当該地域における中心都市である弘前市へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。 【コスト縮減等】 ・橋梁支保部に新技術（ハイブリッド支保）を採用【約0.2億円減】 ・再生材（再生採石、再生アスファルト合材等）の活用等により、コスト縮減を図っている。	継続 道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道45号 上北道路 東北地方整備局	その他	245	766	【内訳】 走行時間短縮便益：653億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：54億円 【主な根拠】 計画交通量：9,500台/日	246	3.1	①青森市～八戸市間の交流連携の促進 ・県都青森市と北東北の中核都市八戸市の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・全区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。 ・上北道路の整備により、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を支援。 ②道路ネットワークの信頼性の向上 ・東北道弘前線の代替路としての所要時間差が約25分まで短縮される。 ③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・八戸市立市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口が526千人から533千人へと7千人増加する。 ④上十三地域と下北地域の産業の活性化 ・輸送時間の短縮、経費削減が図られ、物流コスト、輸送体制の改善が期待される。 ⑤交通混雑の緩和と交通事故の減少 ・青森県内の国道及び県道平均の約9倍である渋滞損失時間（約7.8万人時間/年キロ）の減少が期待される。 ・青森県内の国道及び県道平均の約7倍である死傷事故率（368.6件/億台キロ）の減少が期待される。	・県都青森市と北東北の中核都市八戸市の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 ・全区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。 ・上北道路の整備により、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を支援。 【コスト縮減等】 ・掘削土を盛土に活用するにあたっての土質改良による増【約69億円増】 ・インターチェンジ分合流部の安全性・走行性を確保するための付加車線の設置による増【約20億円増】 ・地目の精査、支障家屋等の減少等による精査による用地費の減【約25億円】 ・機能補償道路、埋蔵文化財調査の追加、協議に伴うBOX断面の見直し等による増【約6億円増】 ・橋梁形式や交差点形状の見直しによる構造変更等による減【約6億円】	継続 道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）
一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局	再々評価	380	478	【内訳】 走行時間短縮便益：425億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量：23,000台/日	426	1.1	①市街地の交通混雑緩和 ・当該道路の整備により、並行現道における渋滞交差点の解消が見込まれる。（CO2排出削減量-20,764t-co2/年） ②現道区間における交通事故多発箇所の回避 ・並行現道において、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備により事故件数の減少が期待される。 ③冬期における幹線道路機能の確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備によって一般道の利用交通が分散され、幹線機能が確保される。（通行止め実績：年平均14.2回）	・全区間のうち、4.6kmは既に供用済。残区間について用地着手済みであり、早期の供用を目指している。 ・水沢東バイパスの整備により、並行現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。 【コスト縮減】 ・JR高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減を図る等でコストの削減を図っている。	継続 道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）

一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	433	272	1.6	<p>①市街地の交通混雑緩和 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量:7,832t-co2/年)</p> <p>②交通事故の減少 ・死傷事故率が100件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均6回)</p> <p>④産業活動の支援 ・北上拡幅周辺には、多数の工業団地が存在し、当該道路の整備により、北上産業業務団地から北上金ヶ崎ICまでの所要時間が8分から5分と3分短縮される。</p>	<p>・全区間のうち、8.4kmは既に供用済。残区間における用地取得は順調に進んでおり、平成21年度内(L=800m)の一部拡幅供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト縮減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 矢本石巻道路 東北地方整備局	その他	1,476	3,805	1,891	2.0	<p>①救急医療支援 ・石巻赤十字病院(三次救急医療施設)の広域的な救急医療活動の支援が図られる。</p> <p>②産業の支援 ・国内でも有数の水揚高を誇る漁港から東京市場への配送時間短縮が図られる。(気仙沼:62分短縮、女川:30分短縮、石巻:30分短縮)</p> <p>③安全対策において ・三陸道の整備に伴い、交通量が著しく増加したIC合流部の本線交通の円滑化及び安全性向上が図られる。</p>	<p>・平成19年6月9日に全線暫定2車線供用済。</p> <p>・矢本石巻道路では、平成19年度の暫定供用以降の交通量増大に対応し、IC周辺での交通円滑化、交通安全の確保等を図る。</p> <p>【コスト縮減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道7号 象潟仁賀保道路 東北地方整備局	再々評価	440	791	394	2.0	<p>①日本海沿岸地域の交流、連携の促進 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②産業支援及び医療支援出荷額の29%を占める ・秋田県全体の製造品出荷額の29%を占める由利本荘地域の電子機器産業の支援を図る。</p> <p>・日本海総合病院(三次救急医療施設)への搬送時間が55分から41分へと14分短縮される。</p> <p>③災害時等における代替路線の確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強いられていることがなくなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>④広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</p> <p>⑤観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</p>	<p>・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>・全区間における用地取得は約5割と順調に進んでおり、早期の供用を目指している。</p> <p>・象潟仁賀保道路の整備により、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の確保、高次医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・ICの構造見直し(トランペット型→平面Y型)等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道7号 仁賀保本荘道路 東北地方整備局	10年継続 中	588	1,248	600	2.1	<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②秋田空港へのアクセス向上 ・にかほ市から秋田空港までの所要時間が77分から50分と約27分の短縮が図られる。</p> <p>③高次医療施設へのアクセス性の向上と医療圏の拡大 ・にかほ地区において、県秋田市に集中する高次医療施設への60分カバー圏域人口が680千人から687千人と約7千人増加。</p> <p>④リダンダンシーの確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強いられていることがなくなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>⑤広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</p> <p>⑥観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</p>	<p>・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>・平成19年度に、11.2km暫定2車線供用済。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的に工事の推進が可能。</p> <p>・仁賀保本荘道路の整備により、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の確保、高次医療施設など主要施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・IC形状の変更(立体Y型→平面Y型)等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道13号 新庄北道路 東北地方整備局	10年継続 中	181	493	192	2.6	<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②高速ネットワークの形成による産業支援 ・新庄北道路周辺には、新庄中核工業団地、横根山工業団地が存在し、当該道路の整備により、横根山工業団地から新庄ICまでの所要時間が17分から12分と約5分短縮される。</p> <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上 ・新庄市を含む最上地域において、県都山形市に存在する高次医療施設への60分カバー圏域人口が31,100人から34,600人と約3,500人増加。</p> <p>④交通混雑の緩和 ・並行現道に渋滞交差点が存在し、冬期降雪時には旅行速度が20km/h未満に低下する等、当該道路の整備により、市街地部の冬期交通環境の改善が期待される。</p> <p>⑤交通事故の減少 ・並行現道では、死傷事故率が500件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備による混雑緩和により、交通事故の軽減が期待される。</p>	<p>・東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、早期の全線暫定2車線供用を目指している。</p> <p>・新庄北道路の整備により、地域産業の支援、高次医療施設へのアクセス向上等、地域の活性化を支援。</p> <p>【コスト縮減】 ・一部盛土材を、購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることなどでコストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

一般国道4号 白河拡幅 東北地方整備局	10年継続 中	148	382	234	1.6	<p>①円滑な交通の確保 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量:3,045t-co2/年)</p> <p>②交通事故の軽減による安全性の確保 ・死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅による交通容量増加により安全性の向上が期待される。</p> <p>③安全・安心(事故) ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均16.7回)</p>	<p>・全区間のうち、3.6kmは既に供用済。残区間における用地取得は約8割と順調に進んでおり、残区間の早期供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の解消、安全安心な交通の確保に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト削減】 ・白河橋の橋梁形式の変更などによりコストの削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道4号 伊達拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	540	269	2.0	<p>①交通混雑の緩和 ・拡幅整備により、県内直轄国道平均より高い当該区間の混雑緩和が見込まれる。(Co2排出削減量:7,360t-co2/年)</p> <p>②交通事故の軽減 ・死傷事故率が県内直轄国道平均より高い区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③道路ネットワークの信頼性の向上 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均22.6回)</p>	<p>・全区間のうち、4.3kmは既に供用済。残区間における用地取得は約6割と順調に進んでおり、平成21年度内(L=500m)の一部拡幅供用を目指している。</p> <p>・当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保等に大きく寄与することが期待される。</p> <p>【コスト削減】 ・建設発生土の事業間利用の推進により盛土材のコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道49号 猪苗代拡幅 東北地方整備局	再々評価	129	201	177	1.1	<p>①冬期交通環境の改善 ・冬の堆雪による大型車同士のすれ違い困難箇所の解消、並行する常磐道通行止め時の交通混雑の解消等、冬期交通環境の改善が期待される。</p> <p>②交通事故の軽減による安全の確保 ・特に観光期に多い交通事故の軽減が期待される。</p>	<p>・全区間のうち、2.9kmのバイパス部は既に供用済。残区間における用地取得は約9割と順調に進んでおり、残区間の早期供用を目指している。</p> <p>・新たな交通量推計結果の交通量に基づき、車線数を4車線から2車線へ見直しする。</p> <p>・猪苗代拡幅の整備により、冬期走行環境の改善、道路交通の安全性確保を図る。</p> <p>【コスト削減】 ・再生材(再生採石、再生アスファルト合材等)の活用等により、コスト削減を図る。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道4号 春日部古河バイパス 関東地方整備局	その他	244	1,606	308	5.2	<p>①交通状況(渋滞損失時間) ・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・現在も暫定供用区間などで渋滞が多発している。 ・その後、交通量の増加により渋滞が発生。 ・今後、圏央道が開通することにより、更なる渋滞の発生が予測される。 ・春日部古河バイパスの整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②周辺の開発状況 ・国道4号春日部古河バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、当該路線は産業振興に寄与している。</p>	<p>・昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。 ・現在も暫定供用区間などで渋滞が多発している。 ・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。 ・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道4号 石橋宇都宮バイパス 関東地方整備局	再々評価	600	7,785	1,591	4.9	<p>①交通状況(渋滞損失時間) ・平成21年度までに約17km(全体計画の約9割)が6車線で完成。 ・平出や上涌生など未整備区間を中心に、未だ混雑している区間がある。 ・石橋宇都宮バイパスの整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②交通状況(交通事故) ・平出第1踏道橋北交差点や上涌生南交差点を中心に、交差点部での追突による事故が多発している。 ・6車線化が完了すると、交通の円滑化が図られ安全性が向上。</p> <p>③周辺の開発状況 ・国道4号石橋宇都宮バイパス周辺には、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、当該路線は産業振興に寄与している。</p>	<p>・平成12年度までに全線4車線で暫定供用し、平成21年度までに約17km(全体計画の約9割)が6車線で供用。(残り2区間:約2km)</p> <p>・現在も暫定供用区間を中心に渋滞や交通事故が多発している。</p> <p>・また、当該道路周辺では、多くの工業団地や流通拠点が開発されており、更なる交通需要の増大が見込まれている。</p> <p>・全区間の用地取得は既に完了しており、計画的な工事の推進が可能である。</p> <p>・間厩町立体については、平成21年度に完成。 ・渋滞や事故対策のために平面交差点について立体を延伸。</p> <p>【コスト削減】 ・上部工の軽量化、基礎の見直し、7hast7rの採用により、立体化の事業費を約5億円削減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道17号 高松立体 関東地方整備局	10年継続 中	120	265	134	2.0	<p>①渋滞の緩和 ・高松立体の整備により、高松立体事業区間(L=約1.6km)の平均旅行速度が約21km/h上昇。</p> <p>②安全・安心(事故) ・和田橋交差点部で追突事故、右左折事故が発生 ・立体部の整備により、交差点部の交通量が減少することにより安全性が向上 ・全流部及び車線減少部で、前方不注意、車間距離不保持による追突事故が発生 ・一般部の整備により、国道17号上り車線の2車線化が図られ安全性が向上</p> <p>③安全・安心(歩道整備) ・歩道の幅員がW=2.0mと狭く、自転車とのすれ違いが危険な箇所がある。自転車を歩行者・歩道未整備区間があり、側道を歩行者・自転車が通行し、安全性の確保が不十分。 ・周辺には歩道の無い細街路が点在し、歩行者・自転車が安全に通行できるルートの整備が必要 ・歩道未整備区間の整備により、歩道幅員及び連続性が確保され、安全性が向上</p>	<p>・群馬県の骨格を形成する主要幹線道路である国道17号と(主)藤木高崎線が交差する和田橋交差点周辺の渋滞対策として、平成11年度より事業化。</p> <p>・立体部については、暫定供用開始済。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。</p> <p>・一般部については、整備によって国道17号上り線の1車線への仮込みが解消され、君が代橋周辺の交通円滑化が実現。</p> <p>・立体部については用地買収及び地元調整が完了。引き続き、切回し道路の撤去、歩道橋の整備を進める。</p> <p>・一般部については用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。 ・地元自治体及び住民と連携を図りながら、事業全体の早期完成を目指す。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>一般国道16号 入間狭山拡幅 関東地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>158</p>	<p>504</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 425億円 走行経費減少便益： 60億円 交通事故減少便益： 18億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,300～39,200台/日</p>	<p>292</p>	<p>1.7</p>	<p>①国道16号の交通渋滞の緩和 ・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため混雑が発生しており、1kmあたりの渋滞損失時間は、県内平均値の約4倍となっている。 ・特に河原町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長420mが確認されている。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全・安心な歩行空間の確保 ・区画整理事業区域における4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が他の区間に比べ高い。 ・特に河原町交差点（299件/徳台キロ）、入間市河原町（261件/徳台キロ）で事故率が高い。 ・本事業の歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により、快適で安心・安全な歩行空間が確保される。 ③まちづくりの支援 ・入間市駅の北口駅前のみちづくりとして、入間市にて区画整理事業を整備中。 ・国道16号入間狭山拡幅事業は、当該区画整理事業における広域幹線道路として位置付けられ入間市のまちづくりに寄与している。</p>	<p>・埼玉県内の国道16号では、埼玉県入間市と狭山市にまたがる本事業区間が、唯一の2車線区間であるため、混雑が発生しており、渋滞損失時間は県内平均値の約4倍となっている。 ・区画整理事業区域の4車線化未整備区間では、歩道がなく、事故率が高い。 ・入間狭山拡幅の用地取得ができていない区間は、区画整理事業区域の0.6kmのみ。 ・区画整理事業区域の国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて、平成24年度末に全線の用地が確保される予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>954</p>	<p>2,004</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 1,640億円 走行経費減少便益： 259億円 交通事故減少便益： 104億円 【主な根拠】 計画交通量： 27,800～54,800台/日</p>	<p>1,072</p>	<p>1.9</p>	<p>①国道17号の混雑緩和 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから、混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・特に愛宕町交差点では、混雑が著しく、最大渋滞長500mが確認されている。 ・上尾道路の整備により交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ②圏央道と連携したネットワークの形成 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 ③交通安全の改善 ・国道17号の上尾道路と並行する区間の死傷事故率は、300件/徳台キロ以上の区間が6箇所もあり、特に愛宕町交差点では、事故率が569件/徳台キロと高い。 ・また、周辺の県道や生活道路は、国道17号の抜通として利用されている状況にある。 ・上尾道路の供用により、国道17号及び並行する県道や生活道路の交通量が減少し、交通事故の減少が期待される。 ④救急医療活動のアクセス向上 ・埼玉県内では、病院での処置困難等を理由とする転送が年間約2,300件以上。 ・上尾道路の整備により、第三次救急医療施設であるさいたま赤十字病院までのアクセスを向上させられるとともに、定時性の確保が図れる。</p>	<p>・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、バイパス未整備区間であることから混雑が発生し、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約5倍となっている。 ・上尾道路の整備は、圏央道と業務核都市であるさいたま市（さいたま新都心）間のアクセス性を向上させ、圏央道と連携して地域間の交流の活性化に貢献する。 ・川越第二産業団地から圏央道へのアクセス性が向上するなど、沿線地域の企業立地を支援する。 ・上尾道路と並行する現道国道17号区間は、事故率が高い。 ・用地取得率は全体で86%。 ・宮前IC～上尾環状線〔4.2km〕、川越栗橋線～圏央道補川北本IC（桶川市川田谷）〔2.1km〕は、整備効果の早期発現のため、2/4車線にて平成21年度供用予定。 【コスト縮減】 ・横断歩道橋の設置計画である5基を3基に合理化及び貯留槽を環境保全対策と一体整備する調整池に見直しし、約6億円のコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>762</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益： 715億円 走行経費減少便益： 23億円 交通事故減少便益： 25億円 【主な根拠】 計画交通量： 32,100～44,600台/日</p>	<p>417</p>	<p>1.8</p>	<p>①北千葉拡幅区間の渋滞損失 ・始点側千葉市若葉区貝塚町から千葉市若葉区若葉町までの2.7km区間は、平成7年8月に4車線道路（一部2車線）として供用。 ・千葉市から四街道市にかけて主要な交差点で渋滞が発生。 （吉岡十字路交差点：7.4億円/km年（22.2万人時間/km年）、坂戸交差点：7.9億円/km年（23.5万人時間/km年）） ・北千葉拡幅事業の整備により、交通の円滑化が図られ渋滞の緩和が見込まれる。 ②北千葉拡幅区間の整備効果 ・広幅員歩道（W=3.5m）の設置による、歩行者自転車の安全性向上。 ・中央分離帯及び右折車線の設置による、交通事故の減少</p>	<p>・四街道市区間内の主要な交差点（吉岡十字路交差点、坂戸交差点）で渋滞が発生。 ・幅員2m未満の狭小歩道が四街道市区間全体の7割以上を占める。 ・千葉市区間の用地取得率は約97%。 ・平成7年度に2.7km区間で4車線供用（一部2車線）。千葉市区間の1.1km区間は平成21年度内に4車線での供用予定。 ・千葉市残区間と四街道市区間は周辺道路の開発状況や周辺道路の状況、交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>国道14号 亀戸小松川立体 開東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>417</p>	<p>483</p>	<p>383</p>	<p>1.3</p>	<p>①亀戸小松川立体区間の渋滞損失 ・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間・km(都平均の約3倍)。 ・小松川地区の東小松川交差点では、国道14号の渋滞が一因となり、交差道路に100m～300m程度の渋滞が発生。 ・亀戸小松川立体の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②亀戸小松川立体区間の事故発生状況 ・国道14号では、東小松川交差点など死傷事故率が300件/年・億台kmを越える箇所が多数存在。 ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。 ・東小松川交差点では、人・自転車対自動車による死傷事故が東京都平均の約5倍発生。 ・本事業の整備により渋滞が解消され安全性の向上が期待される。 ③3次救急医療機関へのアクセス ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。 ・国道14号沿道には都立墨東病院があり、交通円滑化による定時性の確保が必要。 ・亀戸小松川立体の整備により3次医療機関までのアクセスが向上し、定時性の確保が図れる。 ④暫定供用による整備効果 ・H19年度に亀戸九丁目歩道橋交差点～中川新橋交差点間(L=690m)が6車線供用。 ・6車線供用区間では、タピーク時平均旅行速度(下り方向)が整備前に比べ、最大で約20km/h向上。</p>	<p>・亀戸小松川立体区間の渋滞損失時間は約35.6万人時間・km(都平均の約3倍)。 ・亀戸小松川立体区間では、渋滞に起因する追突事故が33%発生。 ・江戸川区の救急活動出動件数は、3.3万件/年(東京23区内上位4位)にも関わらず、搬送時間は11.8分と東京23区内でワースト2位。 ・亀戸地区は、H7年度に用地取得完了し、H11年度より工事着手。引き続き、早期供用に向けて事業を進める。 ・小松川地区は、特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を、東京都と協力して重点的に進め、その他区間についても、周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を進める。 ・市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道1号 小田原箱根道路 開東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>236</p>	<p>459</p>	<p>295</p>	<p>1.6</p>	<p>①交通の円滑化 ・平成17年3月に小田原箱根道路の約2.0km区間が一部開通(暫定2車線)したものの有路道路(西湘バイパス、小田原厚木道路、箱根新道)に挟まれた、国道1号に交通が集中。 ・箱根ICを先頭とする渋滞等により、40万人時間/年の渋滞損失が発生。 ・小田原箱根道路が完成供用することで、交通の転換が図られ、交通の円滑化が期待される。 ②安全性の確保 ・国道1号では、現在約7割の歩道が狭幅員歩道であり、歩行者が絡む事故件数は8件/年発生。 ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)は、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下。 ③観光産業の支援 ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。</p>	<p>・小田原箱根道路の一部開通により、並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として約40万人時間/年の渋滞損失が発生。 ・国道1号の渋滞が著しい、朝7時台(渋滞長:約930m)では、並行する生活道路に約300台の抜け道交通が発生し、歩行者の安全性を低下。 ・小田原箱根道路の整備が、観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。 ・事業区間全体の用地取得率は約98%。「箱根新道接続道路建設促進協議会」より、小田原箱根道路の早期整備に関する要望あり。 ・平成17年3月に暫定2車線で山崎ICの立体部を除く、一部区間供用済み。 ・鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間) 開東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2300</p>	<p>5,240</p>	<p>2,854</p>	<p>1.8</p>	<p>①内陸部の渋滞損失 ・横浜、川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線(1号、15号、16号、産業道路)では渋滞が発生し、渋滞損失時間は全区間で神奈川県平均値を上回る。 ・渋滞損失額は年間約330億円/年(585万人時間/年)。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②港湾整備事業の支援 ・南本牧ふ頭では、平成13年4月に第1期地区(MC-1・2)が供用を開始。 ・平成24年度の完成を目指したMC-3が整備中であり、さらにMC-4の供用も計画中であり、取扱い貨物量の増加に伴う交通需要が大幅に増加。 ・国際規格コンテナ貨物需要の増加対応に向けた規格の高い道路による湾岸開港施設の接続が必要。 ・本事業の整備により特定重要港湾等のアクセスが向上し国際競争力の強化に寄与する。</p>	<p>・交通の需要が多い横浜・川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線では渋滞が発生。 ・国道357号沿線には大型貨物車の発生源である物流施設が多く立地。更にスーパー中核港湾プロジェクト、都市再生プロジェクト等の開発により大型車の増加が予想される。 ・国際競争力の強化のため、特定重要港湾等のアクセス整備が必要。 ・用地取得率(面積ベース)は約8割で、残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。 ・用地取得済の区間について、工事を進める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)</p>	<p>再々評価</p>	<p>4,300</p>	<p>6,564</p>	<p>3,974</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ幹線の国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークを形成。 ・県内では、横浜市を中心に交通渋滞が著しく、国道1号でも定時性は不確実。 ・内陸部の通過交通を横浜環状南線経由のルートに転換させることで、定時性の確保が図られる。 ・沿線の新箱六浦線は、混雑度が高く大型車交通も多い。また、地域を通過する交通が約3割を占める他、周辺的生活道路では交通事故も多い。生活道路からの交通の転換が図られ安全性の向上が期待される。 ・地域を通過する大型貨物車両等を減少させる必要。 ②物流都市拠点の連絡強化 ・圏央道の周辺では、その利便性を活かして、物流拠点や工業団地の整備が活発化。 ・神奈川県内の工業団地は、圏央道沿線、京浜臨海部に多く立地。 ・わが国の国際競争力強化には、スーパー中核港湾や国際空港を支えるネットワークを構築。 ・各方面との連絡強化により、物流の効率化に寄与。 ③安全・安心な国土づくり ・神奈川県内では、病院での処置困難等を理由とする転送が年間約1,700件。 ・もしもの時に受け入れ先となる医療施設の選択肢を拡大。 ・CO2排出量の削減により、運輸部門での温室効果ガスの削減に寄与。 ・沿線地域では、沿線並行路線でのNOx、SPMを削減することで生活環境に寄与。</p>	<p>・東名高速と京浜臨海部の連絡強化、横浜市内の渋滞緩和等の視点から交通の流れの適正化が必要。 ・圏央道周辺の物流拠点、スーパー中核港湾、国際空港等を支える視点から物流・都市拠点の連絡強化が必要。 ・用地取得率は約65%に達し、引き続き、住民の方々の話し合いを継続しながら用地取得を進める。 ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。 ・環境保全対策について、適切な時期に現況調査、影響検討を行い、引き続き検討を進め周辺環境の保全に努める。 ・トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体的な検討を進める。 ・横浜市地区では、今後のまちづくりに向け計画策定が進められており、優先的に取り組む施策として本事業が組み入れられている。 ・今後も、住民の方々の話し合いを継続し、事業への理解と協力が得られるよう努め、事業を推進。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志) 有料道路課 (課長 森 昌文)</p>
<p>地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道18号 上野バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>944</p>	<p>3,322</p>	<p>1,707</p>	<p>1.9</p>	<p>①新幹線駅である(仮称)上越駅への77㍉向上 ・上越地方生活圏唯一の新幹線新駅の開業 ②直江津港への77㍉向上 ・搬出入貨物の2.6%を開東及び長野・東海方面が占めている。 ③上越青果地方卸売市場への77㍉向上 ・妙高市の農産品のほぼ全量が上越市に出荷 ④日常生活圏の中心都市である上越市への77㍉向上 ・上越市～妙高市間の通勤者数が2,584人増加 ⑤開発拠点地区への77㍉向上 ・上野バイパス沿線は商業・業務、広域運動公園、工業系を中心に開発が進んでいる。 ⑥主要観光地への77㍉向上 ・沿線の観光入込人数年間1,032万人(上越市、妙高市観光入込人数合計) ・休日の交通が多く7月の休日交通量は平日の1.13倍【残事業：約8億円※】 ⑦県立中央病院への77㍉向上 ・当該道路の整備による救命救急アクセスの向上(時間短縮エリア人口29,764人) 【全体：約2.9億円※】 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上(降雪日実績：年平均4.7日)【全体：約7.9億円※】 【残事業：約7億円※】 ⑨災害時の防災道路ネットワークの形成 ・高速道路と相互補充し、循環型の防災道路ネットワークを形成 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道18号は、上越地域の骨格道路として地域ネットワークの主軸となる路線であり、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活活動の利便性の向上、地域振興の支援、地域連携の強化、第三次医療施設へのアクセス強化など、期待される効果は大きい。 ・上越市岡原交差点～子安交差点間(L=2.9km)については、新幹線新駅へのアクセス道として早期の4車線供用を目指し、整備を推進する。うち、上越市今池交差点～子安交差点間(L=1.2km)については、今池交差点の渋滞解消に向けて平成21年度に4車線供用予定である。 【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化(長尺化)、プレキャストの積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道49号 水原バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>227</p>	<p>455</p>	<p>218</p>	<p>2.1</p>	<p>①路線バスの利便性向上 ・現道を利用する路線バスの利用者は年間32万人 ②新潟港(東港区)へのアクセス向上 ・国道49号は1日約7,000トンの物流量が流れ、広域的な物流の動脈 ③日常生活圏中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は9千6百人で増加傾向阿賀野市の買い物は新潟市への依存が高い ④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上 ・阿賀野市の観光入込人数は年間約159万人 ⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・4,669人の救命医療アクセスが向上【約3億円※】 ⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上 ・歩行者・自転車や生活交通の安全性向上 ⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援 ・新潟県東部産業団地の企業立地もあり阿賀野市の製造出荷額は増加傾向 ・東部産業団地の企業立地の促進など地域産業活性化を支援 ⑧冬期におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約1.0億円※】 ⑨現道における騒音の減少 ・現道の騒音レベルが約6～7db減少し、環境基準を満足 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道49号は広域的な物流の動脈となっており、当該事業により所要時間が短縮され物流効率化を支援し、更に現道区間の大型車の減少による安全性の向上が期待される。 ・新潟市中心部と阿賀野市等国道49号沿線都市とのアクセス性が向上し、通勤通学などの日常生活活動の支援、新潟県東部産業団地の企業立地の促進による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・新潟市方面への物流交通や通勤・通学交通(現道区間での阿賀野市の内外・通過交通が約54%)などの利便性向上を図るとともに、現道区間における地域の日常生活活動(現道区間での阿賀野市の内々交通が約46%)の利便性や安全性向上を早期に図るため、阿賀野市寺社～同市下黒瀬間の整備を推進し、全線の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用等により、コスト縮減を考慮している。</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>440</p>	<p>626</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：425億円 走行経費減少便益：167億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：5,100～9,700台 ／日</p>	<p>439</p>	<p>1.4</p>	<p>①特産品の物流効率化・産業活性化を支援 ・十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。 ・特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。 ②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消 ・線形の悪い隘路区間であり大型車のすれ違いが困難 ・特に冬期間は降雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・十日町市、南魚沼市は多くの観光資源に恵まれている。 ・観光客数の増加や地域の活性化が期待される。 ④三次医療施設へのアクセス向上 ・三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年に開院を目指している。 ・救命救急機関60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。 ・八箇峠道路整備により二次医療施設へのアクセスが向上（時間短縮による受益人口127人）【約0.3億円※】 ⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消 ・現道の通行止め時は約4.3倍の迂回時間が必要 ・地域の日常生活や経済活動への影響を軽減【約1億円※】 ・魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地帯 ・線形不良区間および急勾配区間で旅行速度が著しく低下 ・冬期間のスムーズな交通の確保【約20億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」延長約60Kmのうち、終点側の十日町市八箇～南魚沼市余川間の延長約9.7kmの道路で、広域ネットワークの一部を構成しており、地域振興の支援など期待される効果は大きい。 ・特に八箇峠道路の整備により現道区間の事前通行規制区間や交通障害の解消が図れる。 ・八箇1C～野田1Cまでは全面展開で工事中であり、八箇1C（仮称）～野田1C（仮称）までの早期供用を目指す。</p> <p>【コスト縮減】 ・当該事業箇所は切土区間も多く、約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生する。残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>862</p>	<p>939</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：759億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益：35億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：20,600～36,700台 ／日</p>	<p>873</p>	<p>1.1</p>	<p>①新幹線駅である（仮称）新黒部駅へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線駅へのアクセス向上（魚津市～新黒部駅間3分短縮） ②特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上 ・県東部地域から特定重要港湾伏木富山港へのアクセス性が向上（紡績会社工場～伏木富山港間6分短縮） ③日常生活圏の各市・町間の連携を強化 ・日常生活圏内のアクセス性が向上（魚津市～黒部市間（4分短縮）、黒部市～入善町間（2分短縮）） ④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上 ・バイパス整備による救急救命アクセスの向上（入善町から黒部市民病院まで5分短縮） ⑤緊急輸送道路としての役割 ・水害時における避難経路として機能 ⑥騒音の改善 ・現道の騒音レベルが夜間要請限度以下に改善（黒部市萩生付近7.4dB→6.3dB） ⑦冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【全体：約2.4億円※】【残事業：約1.6億円※】 ⑧周辺企業のアクセス向上 ・バイパス周辺にある企業活動を支援する。</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道8号は北陸地方を縦貫する主要幹線道路であり、その一部を構成する入善黒部バイパスは広域的な通過交通や沿線地域間の連携を支援するために重要な役割を担っている。 ・現在、用地買収は約8割が完了している。また、工事は全延長16.1kmのうち、6.7kmが暫定2車線供用済みであり、黒部市古御堂～魚津市江口間7.3kmについては、北陸新幹線の開業を勘案し、早期の暫定2車線供用を目指し事業を実施しており、全線暫定2車線供用による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7.3km）については、北陸新幹線の開業を勘案し早期の全線暫定2車線供用に向け事業を推進する。</p> <p>【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品を積極的に活用、建設発生土の有効活用、再生材を利用した舗装・路盤工の活用、他工事での現場発生残土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道159号 七尾バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>240</p>	<p>210</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：11,600～22,700台 ／日</p>	<p>197</p>	<p>1.1</p>	<p>①大規模道路事業との連携 ・能登自動車道や麻橋バイパス（外環状線）と接続する他、能登国分寺公園の整備計画の実現などに大きく寄与する。 ②地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「県土ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に寄与 ③大規模公園計画との連携 ・当該路線の沿道において能登国分寺公園の整備が進められており、同公園の外郭を形成する。 ④地域の活性化への貢献 ・七尾市および周辺の主要な商業施設へのアクセス性が向上（4.6分、25%短縮） ⑤重要港湾七尾港へのアクセス向上 ・重要港湾「七尾港」や七尾港マリンパーク 火力発電所などへのアクセスが強化される。 ⑥第三次医療施設へのアクセス向上 ・中能登町から能登総合病院へのアクセス性が向上（4.6分、15%短縮） ⑦七尾市周辺の主要観光地へのアクセス性向上 ・豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる（千里浜～七尾フィッシュャーマンスワープ：4.6分、10%短縮） ⑧冬期間における円滑な交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約3.5億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道159号七尾バイパスは、中心市街地の渋滞緩和だけでなく、能登自動車道の七尾IC（仮称）で接続し広域ネットワークを形成する重要な役割を担っている。 ・現在、バイパス区間3.2kmの用地買収は約5割完了しており、古府町の約0.7kmを残しているのみである。また、バイパス区間については、能登自動車道七尾氷見道路の進捗に合わせて事業を実施しており、暫定2車線供用による地域産業の活性化への寄与など期待される効果は大きい。 ・バイパス区間は七尾1C（仮称）で能登自動車道七尾氷見道路と接続することから、七尾氷見道路の進捗に合わせて暫定2車線供用を目指し整備を進める。</p> <p>【コスト縮減】 ・施工にあたっては、新技術、プレキャスト製品の積極的な活用、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を行っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,290</p>	<p>1,595</p>	<p>1,379</p>	<p>1.2</p>	<p>①高速交通ネットワークの形成 ・福井～東京の所要時間が短縮(6時間30分→5時間40分:50分短縮〔中部縦貫自動車道全線の効果〕) ・福井～松本の所要時間が短縮(5時間5分→2時間55分:2時間10分短縮〔中部縦貫自動車道全線の効果〕) ・所要時間短縮により、「越前がに」などの生鮮食品の出荷先拡大が期待 ②広域リダンダンシーの確保 ・大雪等で通行止が頻発する北陸自動車道のリダンダンシーを確保 ・中部圏、近畿圏で大規模地震が発生した場合、東日本を結ぶネットワークとして期待 ③災害時における安定した交通路の確保 ・集中豪雨等により国道158号、国道157号、国道416号が通行止めとなった場合の代替路を確保 ・国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量140mm)の代替路線を形成 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮(42分→28分:14分短縮) ・大野市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮(38分→32分:6分短縮) ⑤地域の活性化 ・奥越地域及び沿線地域における観光資源が有機的に連携され、観光客の増加が見込まれ観光振興が期待 ・沿線へのアクセシビリティ向上により、観光客の増加が見込まれる(大本山永平寺:観光入込客数:597,000人/年) ⑥日常生活圏中心都市である福井市へのアクセス向上 ・大野市～福井市の所要時間が短縮(38分→32分:6分短縮) ・勝山市～福井市の所要時間が短縮(42分→28分:14分短縮)</p>	<p>・高速交通ネットワークの形成、広域リダンダンシーの確保、災害時における安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト削減】 ・事業の実施にあたり、IC形式の変更や新技術・新工法の活用等、コスト削減に努める。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>160</p>	<p>229</p>	<p>144</p>	<p>1.6</p>	<p>①国道18号の渋滞損失 ・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・特に、国道18号では主要渋滞ポイントや“イライラ”(移動性阻害)箇所が多数存在している。 ・バイパス整備により通過交通の分散が期待される。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ②国道18号の事故発生状況 ・国道18号では、死傷事故率が300件/徳台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・渋滞する国道18号を迂回する交通が通学路である(一)三才大豆島中御所に流入。 ・長野東バイパスの整備により国道18号の渋滞を迂回する車が減少し、生活道路の安全性向上が期待される。 ③国道18号の夜間騒音 ・国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・住居・工業系用途地域内の夜間*12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。 ④国道18号の夜間騒音 ・国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・住居・工業系用途地域内の夜間*12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。</p>	<p>・長野市中心部では郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中し、南北方向にて交通渋滞が発生。 ・国道18号の並行区間のうち、6.6kmが既供用であるのに対し、その一部を担う長野東バイパスは未供用。 ・国道18号(長野東バイパスの並行区間)では、死傷事故率が300件/徳台キロを超える区間が多数存在し、県平均の約4倍の事故が発生。 ・住居・工業系用途地域内の夜間12時間交通量は最大で15,600台/12時間、うち貨物車類は4,200台/12時間(長野県内の国道の夜間貨物車類平均交通量の約4倍)。騒音環境悪化の一因。 ・長野東バイパスの用地取得率は約64%。 ・東外環状線建設促進期同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)。 ・長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>
<p>一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>348</p>	<p>276</p>	<p>1.3</p>	<p>①冬期の交通障害 ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪量が未確保。 ・当該区間は、急勾配区間が連続(最大縦断勾配:6.3%)。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生するなど円滑な通行が阻害。 ・国道18号の当該区間は、冬期の旅行速度の低下が著しく、交通の円滑性が損なわれている。 ・当該区間は、通学路の約4割で歩道が未設置。特に冬期は、行き場を失った積雪が歩行空間を覆い、歩行者は車道の通行を強いられ、地元からも安全性向上に対する要望が強い。 ・本事業の整備により交通の円滑化が図られ、安全性の向上が期待される。 ②交通事故 ・未整備区間は、事故率が300件/徳台キロを超える区間が点在。事故の内訳は、追突や出会い頭など、沿道利用の内々交通と通過交通の混在を要因とする事故が多い。 ・特別豪雪地帯である当該地域であるが、整備済区間は冬期の事故が大幅に減少。 ③上信越自動車道の代替路 ・国道18号の当該区間に並行する上信越道の区間は、過去4カ年で計66回の通行止めが発生している。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「雪」及び「事故」による通行止めが各27%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが42%を占める。 ・通行止め時は周辺に迂回路はなく、野尻IC関連(野尻バイパス)の国道18号は通行止めとなった場合の代替路を形成。</p>	<p>・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号の当該区間は幅員が狭く堆雪量が未確保。 ・当該区間は急勾配区間が連続(最大縦断勾配:6.3%)。特に冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。 ・野尻IC関連(野尻バイパス)に並行する上信越道の区間は、過去4カ年で計66回の通行止めが発生。 ・野尻IC関連(野尻バイパス)の用地取得率は約51%。 ・長野県の都市計画区域マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け、野尻バイパス促進期同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施(H21.8)。 ・起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高いL=1.0km区間の線形改良の事業を進める。 ・供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を実施。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 課長 深澤淳志</p>

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,354</p>	<p>2,491</p>	<p>1,399</p>	<p>1.8</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【85,019万人時間/年→84,676万人時間/年 約4%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【信南交通阿南線】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを作成。【飯田市→浜松市 約4時間→約2時間】 ・南信地域の上村地区、南信濃地区から飯田地方生活圏の飯田市中心部へのアクセス向上。 【飯田市中村地区(旧上村) 100分→30分、飯田市南信濃地区(旧南信濃村) 80分→50分】 ③個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・天龍峡などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院(三次医療施設)への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑤災害への備え ・国道256号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約518千t/年(約2%)削減。 【26,483千t/年→25,965千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約1.6t/年(約34%)削減。 【4.74t/年→3.13t/年】 ・SPM排出量が約0.1t/年(約34%)削減。 【0.26t/年→0.17t/年】</p>	<p>・南信地域は交通の利便性が低い地域であり、飯橋道路整備により日常生活中心都市である飯田市へのアクセス性が向上。 ・南信地域の生活道路である主要地方道や一般県道は脆弱であり、事前通行規制区間の通行止め発生により飯田市中心部へのアクセス困難地域が減少。 ・事業進捗率約54%、用地取得率約89%(H21年度末見込み)であり、天龍峡IC～喬木IC(L=14.9km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト削減】 ・新技術・新工法の採用及び柔軟な構造と線形を選定し、コスト削減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>930</p>	<p>1,048</p>	<p>955</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間削減が見込まれる。【42,962万人時間/年→42,878万人時間/年 約2%削減】 ・南信地域から新幹線駅、空港等へのアクセス向上が見込まれる。 【豊橋駅160分→100分、浜松駅150分→120分、中部国際空港160分→140分】 ②物流効率化の支援 ・南信地域から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【160分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを作成。 ・国道152号の交通不可能区間を解消する。 ④個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的にした「三遠南信地域連携ビジョン」を支援。 ・遠山温泉郷などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院(三次医療施設)への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑥災害への備え ・浜松市道等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約41千t/年(約0.3%)削減。 【15,375千t/年→15,334千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約3t/年(約20%)削減。 【15.15t/年→12.16t/年】 ・SPM排出量が約0.2t/年(約19%)削減。 【0.81t/年→0.66t/年】</p>	<p>・長野県と静岡県を結ぶ主要路線である国道152号の通行不能区間、代替路である狹隘で脆弱な旧兵越林道に対して、青崩峠道路整備により安心・安全な災害に強いネットワークを形成。 ・静岡県と連携する路線の整備により、南信濃地区の観光施設(遠山郷)まで集客エリアが拡大し、三河・遠州地域との観光交流の促進が期待される。 ・事業進捗率約26%、用地取得は未着手であり、小嵐IC～水窪北IC(L=6.0km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト削減】 ・トンネルスリの有効利用、工事用道路ルートの見直しにより、コスト削減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道19号 恵中拡幅(延伸) 中部地方整備局</p>	<p>10年継続中</p>	<p>150</p>	<p>248</p>	<p>164</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約132,592万人時間/年→約132,580万人時間/年】 ・交通容量が増加し、混雑度の低減が見込まれる。【混雑度2.4→1.0】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【東鉄バス(中津川線)】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の恵那市・中津川市間のアクセス向上が見込まれる。 ③安全な生活環境の確保 ・現道等の渋滞が緩和されることにより、追突による死傷事故件数の減少が見込まれる。 【34件/km→15件/km】 ④個性ある地域の形成 ・恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉、中津川公園などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・岐阜県地域防災計画(平成17年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・中央自動車道の通行止め時に代替路線となる。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約83千t/年(約0.1%)削減。 【18,025千t/年→17,942千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約438t/年削減(約0.5%)削減。 【84,830t/年→84,392t/年】 ・SPM排出量が約39t/年削減(約0.6%)削減。 【7,063t/年→7,024t/年】</p>	<p>・事業区間は主要渋滞ポイントが連続している主要渋滞区間である。 ・国道19号沿線には、大型工業用地が立地しており、恵那テクノパーク第3期の開発により、今後も企業誘致が進められる。 ・事業進捗率約76%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、西諏訪交差点～深沢交差点間(L=1.0km)は平成20年3月完成4車線供用済みであり、恵那市大井町雀ヶ根～西諏訪交差点間(L=2.0km)について、完成4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト削減】 ・橋梁部のボックスカルバートへの構造変更等によりコスト削減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 坂祝バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>508</p>	<p>1,272</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,125億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量：38,800台/日</p>	<p>510</p>	<p>2.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約91万人時間/年→約48万人時間/年 約48%削減】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【岐阜南部横断ハイウェイ】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【各務原市⇄美濃加茂市64分→50分】 ③災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ④災害への備え ・名神、中央道、東海環状道の代替路線を形成する。 ・現道の防災対策必要箇所を回避可能。 【要対策箇所：4箇所】 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約3千t/年（約0.1%）削減。【5,219千t/年→5,216千t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約13t/年（約0.1%）削減。【19,837t/年→19,824t/年】 ・SPM排出量が約1t/年（約0.1%）削減。【1,804t/年→1,803t/年】 ・平成17年度道路環境センサス区間1028において夜間騒音値の低減が見込まれる。【74dB→69dB】</p>	<p>・岐阜県内製造品出荷額の2割を占める各務原市・美濃加茂市・坂祝町の工業団地等地域産業の拠点と、高規格幹線道路のアクセスが強化され、広域交流を促進。 ・現道交通量の減少により渋滞（主要渋滞ポイント3箇所）及び沿道環境（夜間要請限度超過）が改善。 ・事業進捗率約54%、用地取得率約51%（H21年度末見込み）であり、大針IC～勝山IC（L=3.3km）について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネル断面及び擁壁の構造形式の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>地域高規格道路 高山下呂連絡道路 一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>425</p>	<p>495</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：439億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：7.7億円 【主な根拠】 計画交通量：20,900台/日</p>	<p>331</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約75万人時間/年→約20万人時間/年 約71%削減】 ※宮高山バイパス断面約7万人時間/年→約2万人時間/年 約71%削減 ・主要渋滞ポイントの渋滞解消・緩和が期待される。【主要渋滞ポイント2箇所】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【高山下呂連絡道路】 ・之宮町、久々野町から高山市中心部へのアクセス向上。 ③個性ある地域の形成 ・高山市・下呂間の連絡性が向上し、広域観光周遊ルート形成が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・宮崎の冬場の交通難所が解消することにより、大野分署から一之宮支所間の所要時間が7分短縮する。【救命率が約2倍に向上】 ・大野分署から高山赤十字病院（三次医療施設）までの冬期の救急車移動時間短縮が見込まれる。 【約28分→約18分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・厳しい道路線形を有する峠区間を回避することができ、交通事故件数の大幅な減少が期待される。【曲線半径100m未満の急カーブ5箇所、i=約6%の急勾配2箇所を回避】 ⑥災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成18年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する現国道41号の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。【要対策箇所1箇所、要点検箇所5箇所】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11,7千t/年（約2.1%）削減。【548,8千t/年→537,2千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約77.4t/年（約3.0%）削減。【2,599.4t/年→2,522.0t/年】 ・SPM排出量が約7.8t/年（約3.4%）削減。【230.0t/年→222.2t/年】</p>	<p>・冬期は積雪・路面凍結等により走行速度が低下。 ・移動時間増加に伴い救急医療活動の遅延が発生。 ・東海北陸道、中部縦貫道の延伸などにより「飛騨高山」への観光来訪者は年々増加。 ・事業進捗率約9%、用地取得率約37%（H21年度末見込み）であり、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネルのジェットファン規格見直しによるトンネル断面縮小、ジェットファン台数見直し、新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>地域高規格道路 静岡東西道路 一般国道1号 静岡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,600</p>	<p>4,465</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,379億円 走行経費減少便益：883億円 交通事故減少便益：204億円 【主な根拠】 計画交通量：69,200台/日</p>	<p>1,695</p>	<p>2.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約5,590万人時間/年→約5,255万人時間/年 約6%削減】 ・静岡BP全線4車線立体化整備により、静岡BP全線通過所要時間の短縮が見込まれる。【56分→24分】 ②物流効率化の支援 ・静岡市中心部から特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる。【39分→22分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【静岡東西道路】 ④安全な生活環境の確保 ・平面区間を立体化することで、通過交通と域内交通が分散し、交通事故の削減が期待される。 ⑤災害への備え ・静岡県地域防災計画（平成10年2月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約141千t/年（約1%）削減。【10900千t/年→10759千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約707.8t/年（約1.3%）削減。【56,581.1t/年→55,873.3t/年】 ・SPM排出量が約67.1t/年（約1.5%）削減。【4,466.6t/年→4,399.5t/年】 ・清水地区において騒音対策を含めて夜間騒音値の低減が見込まれる。【69dB→65dB】 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・静岡市のみちづくり（平成18年3月策定）、静岡県のみちづくり（平成21年3月策定）に位置づけられている。</p>	<p>・平成9年3月に静岡バイパス全線暫定供用したが、暫定2車線区間や平面4車線区間では渋滞ポイントが存在。 ・静岡バイパス沿線に位置する特定重要港湾清水港（コンテナ取扱個数は10年前の2倍に増加し、また平成27年度には第2バース完成予定であり、より需要が見込まれる。 ・静岡バイパス周辺高速道路（新東名、中部横断道）ネットワークがさらに拡充。 ・静岡バイパスの清水地区における交通渋滞等が課題となっていたことから、平成20年1月には都市計画変更（平面4車線→4車線立体）が行われ、4車線立体化に必要な事業費約500億円を増額。 ・事業進捗率約46%、用地取得率約15%（H21年度末見込み※全線暫定供用後からの進捗状況）であり、全線4車線立体化の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネル断面の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>
<p>一般国道1号 藤枝岡部IC関連 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>313</p>	<p>442</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：343億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日</p>	<p>346</p>	<p>1.3</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約169万人時間/年→約162万人時間/年 約4.4%削減】 ②物流効率化の支援 ・焼津港（水揚げ高全国2位、魚市場取扱量の約6割が三大都市圏へ出荷）へのアクセス向上により、 水産物の流通の利便性が向上。 ・新東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間指定道路（重さかつ高さ）がないため、当該道路を指定 道路化することにより大型車の交通を確保。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・既県道における大型車のすれ違い困難区間を解消。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.5千t/年（約0.3%）削減。【2983.4千t/年→2974.9千t/年】 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約42t/年（約0.3%）削減。【14,131.5t/年→14,089.5t/年】 ・SPM排出量が約4.2t/年（約0.4%）削減。【1,160.4t/年→1,156.2t/年】 ⑥他のプロジェクトとの関係 ・新東名（整備中）と国道1号藤枝BPを接続する道路として一体的に整備。</p>	<p>・新東名に接続する県道等は幅員が狭く市街地を通過しているため、大型車の通行が困難で交通事故が多いこと等アクセス路として機能不足。 ・東名高速道路や1号は大規模地震の推定震度が高い箇所を通過していることから、柔軟な代替路の選択が可能なネットワークが望まれる。 ・事業進捗率約80%、用地取得率概成（H21年度末見込み）であり、新東名高速道路の進捗状況を踏まえつつ、鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・盛土区間の縦断線形及び軟弱地盤対策工の見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 （課長 深澤淳志）</p>

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠 道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,400</p>	<p>1,586</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,306億円 走行経費減少便益：221億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200台/日</p>	<p>1,365</p>	<p>1.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【約35,123万人時間/年→約29,716万人時間/年 約15%削減】 ・北遠地域・奥三河地域からJR浜松駅・中部国際空港・富士山静岡空港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区～JR浜松駅100分→60分、中部国際空港170分→100分、富士山静岡空港150分→90分】 ②物流効率化の支援 ・北遠地域・奥三河地域から重要港湾三河港、御前崎港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間町～三河港110分→70分 御前崎港 170分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・並行する国道473号等のすれ違い困難区間の回避可能。 ④地域連携の強化 ・高速道路1060分圏拡大により、三遠南信地域の広域的な交流を促進。 【奥三河地域1060分圏人口カバー率74%→100% 北遠地域の1060分圏人口カバー率90%→100%】 ⑤個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・西遠地域や東三河地域に多くある観光施設へのアクセス向上が期待され、地域振興(浜名湖観光圏整備計画)に寄与。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・奥三河地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院(三次医療施設)へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区→聖隷三方原病院 75分→45分】 ・国道152号等の線形不良区間の回避、現道における通過交通の減少により安全性が向上。 ⑦災害への備え ・国道152号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約27千t/年(約0.1%)削減。【29,044千t/年→29,017千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約144t/年(約0.1%)削減。【130,070t/年→129,926t/年】 ・SPM排出量が約15t/年(約0.1%)削減。【11,138t/年→11,123t/年】</p>	<p>・佐久間道路・三遠道路沿線地域は既存の高速ネットワークから取り残されているとともに、脆弱な道路網、低い医療サービス水準が課題になっている。 ・佐久間道路・三遠道路の整備により、地域の連携強化が図られるとともに、災害に強い道路網の構築、三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ・事業進捗率約50%、用地取得率約90%(H21年度見込み)であり、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・IC構造の見直し、道路線形の見直し、鋼橋における小敷主桁の採用などによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>459</p>	<p>3,304</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,715億円 走行経費減少便益：428億円 交通事故減少便益：161億円 【主な根拠】 計画交通量：37,400台/日</p>	<p>485</p>	<p>6.8</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,821万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【豊橋バス：二川線(国道1号利用)】 ・浜松市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約195分→約154分】 ②物流効率化の支援 ・浜松市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約68分→約60分】 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【豊橋浜松道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・浜松市からラゲーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約89分→約77分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・湖西市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約54分→約34分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約26千t/年(約1%)削減。【13,518千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約52.8t/年(約73%)削減。【72.8t/年→20.0t/年】 ・SPM排出量が約2.7t/年(約72%)削減。【3.8t/年→1.1t/年】</p>	<p>・豊橋東バイパス沿線地域では、豊橋東バイパス整備を前提に地域再生計画「国際自動車産業交流都市計画」が進展している。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約76%、用地取得率約75%(H21年度末見込み)であり、全線暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・函渠工の構造見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 名豊道路、豊橋浜 松道路 一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,392</p>	<p>6,826</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,601億円 走行経費減少便益：828億円 交通事故減少便益：396億円 【主な根拠】 計画交通量：50,900台/日</p>	<p>1,969</p>	<p>3.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約44,967万人時間/年→約43,236万人時間/年 約4%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：豊橋市今橋町(15.1km/h)、国道23号：豊橋市新栄町島原(18.3km/h)、豊橋市吉前町(18.4km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：サンライズバス(国道23号利用)、豊鉄バス：豊橋市民病院(国道23号利用)、豊鉄バス：卸団地線(国道23号利用)】 ・田原市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約176分→約109分】 ②物流効率化の支援 ・蒲郡市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約42分→約20分】 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【豊橋浜松道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・田原市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約55分→約37分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・田原市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約50分→約33分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約86千t/年(約1%)削減。 【13,578千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約68.0t/年(約62%)削減。 【109.7t/年→41.7t/年】 ・SPM排出量が約3.5t/年(約61%)削減。 【5.8t/年→2.3t/年】</p>	<p>・豊橋バイパス沿線地域では、豊橋バイパス整備を前提に地域再生計画「国際自動車産業交流都市計画」が進展している。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約78%、用地取得率約98%(H21年度末見込み)であり、全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・地盤改良の見直し、橋梁構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>965</p>	<p>1,746</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,437億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：168億円 【主な根拠】 計画交通量：37,500台/日</p>	<p>808</p>	<p>2.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,453万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道23号：蒲郡市竹谷町前浜(19.2km/h)、蒲郡市竹谷町油井(19.2km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：が+蒲郡線、西蒲豊橋線、西蒲病院循環線、病院丸山線(国道23号利用)】 ・小坂井町から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約113分→約90分】 ②物流効率化の支援 ・西尾市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約92分→約64分】 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。【蒲郡市土地区画整理事業施工中：3地区】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】 ・日常活動圏の中心都市(幸田町～豊橋市)へのアクセス向上が見込まれる。【約61分→約34分】 ⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・西尾市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約58分→約42分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・蒲郡市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約19分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約38千t/年(約1%)削減。 【13,530千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約7.7t/年(約10%)削減。 【76.2t/年→68.5t/年】 ・SPM排出量が約0.5t/年(約10%)削減。 【4.1t/年→3.6t/年】</p>	<p>・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約16%、用地取得率約25%(H21年度末見込み)であり、東三河IC～蒲郡IC間(L=9.1km)、蒲郡IC～幸田芦谷IC間(L=5.9km)について、暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・トンネル断面の見直し、水路横断構造の見直しなどによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>860</p>	<p>3,331</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,645億円 走行経費減少便益：426億円 交通事故減少便益：260億円 【主な根拠】 計画交通量：42,400台/日</p>	<p>1,279</p>	<p>2.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,740万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：安城市八帖宇大通(18.3km/h)、安城市尾崎帖大塚(14.7km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス：上郷線、岡崎・坂戸線、矢作・市民病院線(国道1号利用)】 ・蒲郡市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約94分→約77分】 ②物流効率化の支援 ・(刈谷市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約106分→約53分】) ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。【西尾市土地区画整理事業施工中：3地区】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・高浜市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約73分→約41分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・幸田町から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約25分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約61千t/年(約1%)削減。 【13,553千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約17.4t/年(約21%)削減。 【82.4t/年→65.0t/年】 ・SPM排出量が約0.7t/年(約17%)削減。 【4.2t/年→3.5t/年】</p>	<p>・岡崎バイパス沿線地域はこれまで各種の自動車関連企業が進出しており、更なる発展に寄与。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・事業進捗率約80%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・連続高架橋の構造形式見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>725</p>	<p>4,461</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,758億円 走行経費減少便益：463億円 交通事故減少便益：240億円 【主な根拠】 計画交通量：54,200台/日</p>	<p>1,074</p>	<p>4.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,615万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：安城市東栄町三丁目(12.5km/h)、国道23号：安城市高瀬町新池(11.8km/h)、安城市榎前町并杭山(9.2km/h)】 ・幸田町から県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。【約119分→約83分】 ②物流効率化の支援 ・豊明市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約120分→約51分】 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【知立市、刈谷市、安城市土地区画整理事業施工中：8地区】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】 ⑤個性ある地域の形成 ・豊明市からJAあいち三河幸田畑の農園へのアクセス向上が見込まれる。【約47分→約36分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・刈谷市から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約20分】 ⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約24千t/年(約1%)削減。 【13,516千t/年→13,492千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約10.9t/年(約10%)削減。 【106.2t/年→95.3t/年】 ・SPM排出量が約0.6t/年(約10%)削減。 【5.6t/年→5.0t/年】</p>	<p>・知立バイパス沿線地域はこれまで各種の自動車関連企業が進出しており、更なる発展に寄与。 ・重要港湾三河港は国内外の多くの自動車メーカーが基幹港としており、自動車輸入は金額、台数とも全国1位、輸出は金額、台数とも全国2位。物流ネットワークの信頼性向上が期待される。 ・耐震基準の見直しによる橋梁の構造見直し等により、約155億円の事業費が増額。 ・事業進捗率約91%、用地取得率概成(H21年度末見込み)であり、安城西尾IC~和泉IC間(L=2.6km)、和泉IC~声池IC間(L=3.9km)について完成高架4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。 【コスト縮減】 ・連続高架橋の構造形式見直しによりコスト縮減を図る予定。</p>	<p>継続 道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ 近畿地方整備局	10年継続 中	479	1,799	【内訳】 走行時間短縮便益：1,683億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量： 23,700～39,200台/日	466	3.9	①地域の活性化 ・沿線工業団地～名神高速道路とのアクセス向上により、新たな工場立地や地域経済の活性化が期待 ・名神高速道路10の10分圏域が拡大(圏域内に5工業団地が追加) ・名神高速道路10～工業団地(近江水口テクノパーク)へ所要時間が短縮(28分→10分：18分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(滋賀県希望が丘文化公園：観光客入込数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間が短縮(54分→39分：15分短縮) ④沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(湖南市三雲西～石部北：昼間73dB、夜間74dB) ⑤日常生活圏中心城市である大津市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮(72分→58分：14分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流効率化による地域の活性化など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局	再々評価	290	424	【内訳】 走行時間短縮便益：416億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：-8.3億円 【主な根拠】 計画交通量： 35,300～42,100台/日	239	1.8	①日常生活圏中心城市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮(39分→28分：11分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(滋賀県希望が丘文化公園：観光客入込数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)への所要時間が短縮(20分→8分：12分短縮) ④交通安全の確保 ・国道8号の交通渋滞を嫌い通学路や生活道路に進入している車両のバイパス等への転換が期待 ⑤沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(野洲市小篠原：昼間71dB、夜間72dB、栗東市大橋4丁目2：昼間75dB、夜間76dB、栗東市大橋1丁目5：昼間74dB、夜間74dB)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・事業の実施にあたり、橋梁構造の見直しや、新技術・新工法の活用によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局	再々評価	190	683	【内訳】 走行時間短縮便益：625億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：5.4億円 【主な根拠】 計画交通量： 21,900台/日	306	2.2	①沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(大津市北小松：昼間76dB、夜間76dB、高島市編川：昼間73dB、夜間72dB) ②地域の活性化 ・沿線への観光客入込数は増加しており、アクセス向上により観光客入込数の増加が期待され、地域の活性化に寄与 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(近江舞子水泳場、マキノ高原：観光客入込数：718,100人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間短縮(79分→76分：3分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、交通騒音の改善、観光振興等による地域の活性化など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・事業の実施にあたり、ランプと側道の形状の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス 近畿地方整備局	その他	1,030	3,180	【内訳】 走行時間短縮便益：2,438億円 走行経費減少便益：559億円 交通事故減少便益：184億円 【主な根拠】 計画交通量： 39,500～72,200台/日	2,737	1.2	①地域の活性化 ・人口が増加し製造品出荷額が伸びている大津市北部と京阪神地域、名神高速道路とのアクセス向上により、地域の活性化が期待 ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(延暦寺：観光客入込数：546,800人/年) ③踏切道の交通改善 ・現道における踏切道(京阪電鉄津津線)の交通改善が期待 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間短縮(90分→62分：28分短縮) ⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市役所～JR堅田駅へのアクセス向上(43分→21分：22分短縮)	・交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興による地域の活性化など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・橋梁支保の見直し【約3億円の減少】 ・トンネル落盤対策、交通切替工事、沿道環境対策等の追加【約63億円の増加】 ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局	再々評価	80	117	【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量： 11,000～16,000台/日	75	1.6	①新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加や特産品の出荷増が見込まれ、地域活性化が期待 ・信楽ICや各方面への交通輻輳の解消が期待 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる(滋賀県立陶芸の森：観光客入込数：372,300人/年) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・信楽町～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)への所要時間短縮(57分→30分：27分短縮) 【新名神高速道路の効果を含む】 ③第三次医療施設の30分圏域が拡大(甲賀市信楽町中心部が30分圏域となる) ・新名神高速道路へのアクセス強化が図られ、所要時間の定時性確保に寄与	・新名神高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・事業の実施にあたり、歩道幅員の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅 近畿地方整備局	再々評価	224	466	194	2.4	<p>①関西国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西化学術研究都市(けいはんなプラザ)～関西国際空港への所要時間が短縮(100分→80分：20分短縮【学研都市連絡道路等の効果を含む】) ②地域間交流の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・沿道の商業施設や公園等へのアクセス性が向上し、大阪都心部と京都府南部の地域間交流の活性化が期待 ③日常生活圏中心城市である大阪市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・精華町役場～大阪役所の所要時間が短縮(75分→64分：11分短縮【学研都市連絡道路等の効果を含む】) ④拠点開発プロジェクト等の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・関西化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画を支援 ⑤防災点検要対策箇所の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・国道163号の防災点検要対策箇所(山田川橋)が解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保、広域交流拠点との連結及び地域間交流等に資するネットワークの形成など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局	再々評価	350	522	478	1.1	<p>①災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台風時等に国道28号が通行止となった場合の代替路を確保 ・東南海・南海地震時の津波による浸水想定範囲に入っている国道28号の代替路を確保 ②水産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・京阪神地域へのアクセス性向上により農林水産品の流通の利便性が向上(15分→7分：8分短縮) ・南あわじ市は鯛類の漁獲量が近畿1位(南あわじ市：約368t) ③主要観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(大浜海水浴場、洲本温泉等洲本市の観光客入込客数：1,941千人/年) ・大浜海水浴場への所要時間が短縮(14分→8分：6分短縮) ④高度医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設(兵庫県立淡路病院)への所要時間が短縮(13分→7分：6分短縮) ・兵庫県立淡路病院は淡路島内の救急搬送のうち、約6割を受入 ⑤防災点検要対策箇所の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・国道28号の防災点検要対策箇所(洲本市炬口)が解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保、16へのアクセス強化、災害時の代替路の確保など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施にあたり、幅員構成の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	250	396	244	1.6	<p>①沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道29号のバイパス並行区間は、昼間、夜間ともに騒音レベルが環境基準を超過(姫路市石倉：昼間71dB、夜間67dB) ②高度医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中央市役所～第三次医療施設(兵庫県立姫路循環器病センター)への所要時間が短縮(89分→76分：13分短縮) ・兵庫県立姫路循環器病センターの30分圏域が拡大し、圏域人口が5千人増加 ③新幹線駅である姫路駅へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中央市役所～JR姫路駅への所要時間が短縮(89分→76分：13分短縮) ④姫路港へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・中央市～姫路港への所要時間が短縮し、地場産業の木材業を支援(91分→78分：13分短縮) ・中央市の木材生産量は兵庫県内の約4割 ⑤主要観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる(姫路城：観光入込客数：10,518千人/年) ⑥日常生活圏中心城市である姫路市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・母都市姫路市の60分圏域が拡大 ・中央市～姫路市への所要時間が短縮(87分→74分：13分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施工にあたっては、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)

<p>一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>850</p>	<p>1,513</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,445億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量： 30,500～47,000台/日</p>	<p>1,095</p>	<p>1.4</p> <p>①交通の円滑化 ・国道176号の線形不良区間の解消により、交通安全の確保や交通事故の低減が期待 ・大型車のすれ違い困難区間(西宮市名塩東久保地区)のヘアピンカーブを解消 ②交通安全の確保 ・国道176号は交通量が多く線形不良のため、歩道設置により通学児童や地域住民の安全確保が期待 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・国道176号の異常気象時通行規制区間(連続降雨量160mm)の代替路を形成 ④災害時の交通確保 ・台風時等に国道176号が通行止となった場合の代替路を形成 ・中国自動車道が通行止となった場合の代替路を形成 ⑤沿道環境の改善 ・現道の並行区間では騒音レベルが要請限度を超過(西宮市塩瀬町名塩：夜間75dB) ⑥地域の活性化 ・沿線への店舗の進出等、生活利便性の向上が期待され、沿線への人口増加や開発促進に寄与 ⑦特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅への所要時間が短縮(15分→8分：7分短縮) ⑧大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港への所要時間が短縮(30分→23分：7分短縮) ⑨高度医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～第三次医療施設(兵庫医科大学病院)への所要時間が短縮(57分→49分：8分短縮) ⑩防災点検要対策箇所の解消 ・国道176号の防災点検要対策箇所(西宮市塩瀬町名塩他16箇所)が解消</p>	<p>・交通混雑の緩和、交通の円滑化、交通安全の確保、沿道環境の改善、異常気象時通行規制区間の解消、災害時の交通確保、地域の活性化など様々な効果が期待される。 ・今後、引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 【コスト縮減】 ・事業の実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 岡山環状道路 一般国道180号 岡山西バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>910</p>	<p>1,528</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,210億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：127億円 【主な根拠】 計画交通量 56,200台/日～77,800台/日</p>	<p>1,096</p>	<p>1.4</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる(33,278千人・時間/年→31,515千人・時間/年：約5%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(16.2km/h→27.8km/h) ・バス路線の新設による利便性向上や総社駅、倉敷駅から岡山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・総社市から岡山駅(新幹線駅)へのアクセスが向上(総社市役所～岡山駅：65分→55分) ・玉野市から岡山空港へのアクセスが向上(玉野市役所～岡山空港：110分→85分) ②物流効率化の支援 ・総社市から西岡山駅へのアクセスが向上(総社市役所～西岡山駅：50分→40分) ・総社市から岡山港(重要港湾)へのアクセスが向上(総社市～岡山港：90分→65分) ・農林水産品を主体とする地域：岡山市(桃、ぶどう)、主な出荷先：岡山県内、京阪神方面 ③都市の再生 ・土地区画整理事業と連携(西部第4地区土地区画整理事業(49.0ha)、西部第5地区土地区画整理事業(18.2ha)) ④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(倉敷市～岡山市：75分→60分、総社市～岡山市：70分→50分) ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上(吉備津神社等、岡山市・吉備路エリアの入り込み客数(H19)：1,760千人/年) ⑥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(総社市役所→岡山赤十字病院：35分→30分) ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(4,753件/年→4,700件/年：約1%削減) ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約10千t/年(約0.4%)削減(2,548千t/年→2,539千t/年) ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約47t/年(約0.4%)削減(10,729t/年→10,682t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.5%)削減(911t/年→907t/年) ⑩救急医療を考慮した効果 ・時間短縮約2分、約2人/年が便益享受【59億円※】 ⑪環境への影響を考慮した効果 ・約10千t/年のCO2削減【5億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。 ・国道180号総社一宮バイパスや国道180号岡山環状南道路が事業中であり、また、(県)岡山倉敷線、(県)川入厳井線の4車線化など、岡山西バイパスとの一体的整備が進められている。 ・平成20年度末で用地買収については概成しており、現在までに古新田～西長瀬間の街路部(4車線)2.5kmが暫定供用済み。 ・平成21年度末に西長瀬～北長瀬間の街路部(2車線)1.2kmの暫定供用を予定しており、残る区間の工事も実施している。 【コスト縮減】 ・機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.7億円の減少】</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>一般国道185号 休山改良 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>450</p>	<p>2,405</p> <p>[内訳] 走行時間短縮便益：1,964億円 走行経費減少便益：290億円 交通事故減少便益：150億円 [主な根拠] 計画交通量 26,100台/日～52,600台/日</p>	<p>527</p>	<p>4.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる(約55,855千人・時間/年→約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.1km/h→28.7km/h) ・旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時制の確保が見込まれる ・呉駅から新幹線駅(東広島駅)へのアクセス向上が期待される(82分→67分) ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される(110分→95分) ②物流効率化の支援 ・郷原工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(48分→33分) ・虹村工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(32分→17分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と竹原市を最短で連絡(86分→71分) ・呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される(川尻支所～呉市役所:44分→29分、安浦支所～呉市役所:55分→40分) ④安全で安心できるくらしの確保 ・呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等(東消防所管内人口約11万人)から高次医療機関(国立呉医療センター)までの所要時間が2分短縮 ⑤安全な生活環境の確保 ・現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる(約7,336件/年→約7,257件/年 約1%削減) ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(H19年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・旧国道185号(呉越峠)呉市西畑町～東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11千t/年(約0.4%)削減(2,713千t/年→2,702千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約37t/年(約0.3%)削減(11,037t/年→10,999t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.4%)削減(944t/年→940t/年) ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約11千t/年のCO2削減【8億円※】 ⑩通行止めを考慮した効果 ・旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 ⑪歩行空間における急勾配区間が解消 ・暫定2車線供用前の歩行者・自転車数:810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車数:1,980人/日 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号(呉越峠)の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。 ・平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。 ・トンネル等の調査・設計を実施している。 【コスト削減】 ・トンネル掘削量の削減によりコスト削減を行っている。【約1.9億円の減少】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>地域高規格道路 下関西道路 一般国道191号 下関北バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>720</p>	<p>1,048</p> <p>[内訳] 走行時間短縮便益：790億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益：95億円 [主な根拠] 計画交通量 21,300台/日～32,800台/日</p>	<p>778</p>	<p>1.3</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる(約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.3km/h→28.4km/h) ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる(下関沖合人工島～下関IC:10分→7分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される(下関市役所～豊浦総合支所:48分→41分) ④個性ある地域の形成 ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される(川棚温泉:H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉:47分→37分) ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減) ⑥災害への備え ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6千t/年(約0.8%)削減(800千t/年→794千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約25t/年(約0.7%)削減(3,626t/年→3,601t/年) ・SPM排出量が約2t/年(約0.7%)削減(299t/年→297t/年) ・環境基準を超過する騒音レベルの低下(武久町:昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、穂田中町:昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB) ⑨高次医療施設への救急搬送 ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮 ⑩環境への影響を考慮した効果 ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・国道191号(筋川町～安岡駅前二丁目)の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。 ・平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。 ・残る区間の工事を実施している。 【コスト削減】 ・機能分離型支承の採用【約1.0億円の減少】 ・軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

<p>一般国道11号 徳島インター関連 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>83</p>	<p>126</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：5.8億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台/日</p>	<p>75</p>	<p>1.7</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・国道11号の混雑度の削減が見込まれる 【混雑度 1.9→0.96 約50%削減】 ・国道11号の渋滞緩和によるバスの定時制向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・配送計画性の精度向上など農林水産品の流通の利便性が向上 ・業務系都市機能拠点から鳴門10間のアクセス向上が期待される【17分→10分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・京阪神の拠点都市（神戸など）～徳島市間のアクセス向上が期待される【1時間46分→1時間39分】 ④個性ある地域の形成 ・業務系都市機能拠点（平石流通センター、今切工業団地等が集積）の発展を支援する ・主要観光地（阿波十郎兵衛屋敷、阿波おどり会館、眉山など）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 ・鳴門市内から三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる【34分→30分】 ⑥災害への備え ・緊急輸送道路である国道11号の代替路線が拡充することが期待される ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.5千t/年削減（約0.1%）削減【648.6千t/年→648.1千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約0.8t/年削減（約0.03%）削減【2,489.6t/年→2,488.8t/年】 ・SPM排出量が約0.3t/年削減（約0.1%）削減【207.0t/年→206.7t/年】 ⑨交通安全性の向上を考慮した効果 ・交通の分散による国道11号の交通事故減少が期待される</p>	<p>・国道11号と四国縦貫自動車道・四国横断自動車道が直結することで徳島中心部および、業務系都市機能拠点から西日本広域へのアクセス性向上、ならびに国道11号等の交通流の円滑化、救急医療や災害時の緊急輸送を支える重要な役割を担う。 ・本事業は、接続する四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT（事業主体：西日本高速道路（株）））と連携し整備を進めており、今後は、供用に向けて、用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・地元要望に伴う市道設計の変更（買収面積増）、起業地外の物件移転補償及び残地補償、軟弱地盤対策等による増加【約20億円】 ・竹須賀橋について工程調整等により歩道を施工時に外側に切り回す計画に変更することによる橋長短縮等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
<p>地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 日和佐道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>494</p>	<p>957</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：831億円 走行経費短縮便益：90億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100～13,400台/日</p>	<p>584</p>	<p>1.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる【約577千人・時間/年→約28千人・時間/年 約95%削減】 ・所要時間の短縮により高速バスの利便性が向上する ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる【阿南市福井町～由岐駅：11分→8分】 ・美波町から徳島空港へのアクセス向上が見込まれる【102分→96分】 ②物流効率化の支援 ・美波町から橋港・徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる【美波町～橋港：25分→18分、美波町～徳島小松島港：66分→60分】 ・海部郡における農水産品（阿波尾輪、伊勢エビ、アワビなど）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 ・地域高規格道路阿南安芸自動車道として四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市間（阿南市と安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成（阿南安芸道路全線供用後）【175分→80分】 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる【25分→18分】 ④個性ある地域の形成 ・徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・観光資源が多くある県南地域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 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる【美波町～徳島赤十字病院：66分→60分】 ⑥災害への備え ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する ・現国道55号の防災点検要対策箇所を回避する ・現国道55号の事前通行規制を解消する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約1.6千t/年（約1.4%）削減【約117.2千t/年→約115.6千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約58t/年（約94%）削減【約61t/年→約4t/年】 ・SPM排出量が約5.6t/年（約94%）削減【約5.9t/年→約0.3t/年】 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・日和佐道路利用により交通安全性の向上が期待できる</p>	<p>・広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・今後は、未供用区間の完成に向け、引き続き用地・工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・トンネルでの岩質変更・補助工法、高盛土（H=20m）の軟弱地盤対策、切土法面対策、工事中進入路等の追加による事業費の増加 ・PCコンボ橋、プレキャスト製品の積極的な採用等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p> <p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>

<p>一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>230</p>	<p>325</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：286億円 走行経費短縮便益：33億円 交通事故減少便益：5.5億円 【主な根拠】 計画交通量：5,200～23,200台/日</p>	<p>180</p>	<p>1.8</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる【902千人・時間/年⇒222千人・時間/年 約75%削減】 ・現道等において旅行速度の大幅な向上が見込まれる【混雑時：5.0km/h⇒21.0km/h】 ・現道等における混雑緩和により定時制が見込まれるバス路線が複数存在する ・現道等における混雑緩和によりJR三本松駅への所要時間短縮が見込まれる【10⇒6分】 ・東かがわ市から高松空港への所要時間短縮が見込まれる【54⇒49分】 ②物流効率化の支援 ・東かがわ市から重要港湾高松港への所要時間短縮が見込まれる【44⇒39分】 ・東かがわ市から高松卸売市場や京阪神方面への所要時間短縮が見込まれることから、特産品(引田餅、冬レタス等)の流通向上、鮮度維持による市場価値向上、市場拡大による地場産業発展が期待できる ③国土地域ネットワークの構築 ・東かがわ市から日常活動圏中心都市高松市への所要時間短縮が見込まれる【41⇒37分】 ④個性ある地域の形成 ・東かがわ市が計画している新しいまちづくり計画(シビックコア整備事業、三本松駅周辺整備事業など)を支援 ・東かがわ市内の観光施設(ベッセルおうち(22万人/年)、讃州井筒屋敷(11万人/年)等)へのアクセス向上が見込まれることから、地域観光活性化が期待できる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・東かがわ市から三次医療施設香川大学医学部付属病院やその他の高次救急医療施設への所要時間短縮が見込まれる【9⇒5分】 ⑥災害への備え ・災害時等に第1次輸送確保路線に指定されている一般国道11号、高松自動車道の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約18,491t/年(約7.6%)削減【244,063t/年⇒225,572t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約105.4t/年(約47%)削減【225.3t/年⇒119.9t/年】 ・SPM排出量が約9.8t/年(約46%)削減【21.5t/年⇒11.7t/年】 ・現道の交通量減少、周辺地域の交通円滑化により、騒音レベルの改善が見込まれる ⑨その他 ・さぬき東街道(県道高松長尾大内線)との一体的整備により、東讃の大動脈としてのネットワーク機能が期待できる</p>	<p>・東かがわ市街地の交通混雑を解消し、交通安全を確保することや、都市間のアクセスを向上し、日常生活の利便性向上を支援するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ・今後は、供用に向けて、工事・用地の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・トンネル内側溝の「円形水路」から「L型側溝」への変更等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
<p>地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 大山道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>63</p>	<p>64</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行経費短縮便益：13億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量：11,100台/日</p>	<p>58</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【125千人・時間/年⇒0千人・時間/年 100%削減】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす出荷量県内7安芸市1位、安田町3位】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがなされている。(阿南安芸自動車道) ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 (約13,000人(安田町、田野町、奈半利町、北川村、馬路村)) ・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ・現道等の防災点検要対策箇所が解消される。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.7kt/年(1.8%)削減【約36,514t/年⇒約35,853t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約16.3t/年(約10割)削減【約16.3t/年⇒約0t/年】 ・SPM排出量が約1.6t/年(約10割)削減【約1.6t/年⇒約0t/年】</p>	<p>・現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避するとともに、地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として、地域連携を支援し、高速性、安全性を確保するなど重要な役割を担う。 ・今後は、供用に向けて、工事の推進を図る。 【コスト縮減等】 ・鉄道との近接施工対策、トンネル残土処理の運搬距離変更等による増加【約3.6億円】 ・トンネル断面の縮小やトンネル内路側排水構造の変更等によりコスト縮減【約-0.6億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>

<p>高知東部自動車道 一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局</p>	<p>10年継続 中</p>	<p>596</p>	<p>836</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：698億円 走行経費短縮便益：97億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量：10,900～19,400台/日</p>	<p>479</p>	<p>1.7</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【1,283千人・時間/年→29千人・時間/年 98%削減】 ・現道国道55号の混雑緩和によるバスの定時性の向上が期待される。 ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～後免駅、51分⇒38分】 ・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～高知龍馬空港、44分⇒30分】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす：全国シェア（高知県：14%（国内1位）平成19年度）、ゆず：全国シェア（高知県：49%（国内1位）平成18年度）（安芸市～園芸流通センター、68分⇒55分）】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・中央地方生活圏～安芸地方生活圏間を高規格幹線道路で連絡する。 ・高知県庁～安芸市役所を最短で連絡する。【78分⇒65分】 ・香南市主要地域から日常生活圏中心城市である高知市へのアクセス向上が期待される。【香南市⇒県庁：44分⇒41分、香南市赤岡町⇒県庁：45分⇒42分、香南市香我美町⇒県庁：55分⇒45分、香南市夜須町⇒県庁：54分⇒43分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 【室戸市：ディープシーワールドを核とした産業・観光、奈半利町・安芸市・芸西村：観光振興プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクト、南国市：企業誘致・立地促進プロジェクト】 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【馬路温泉、飯神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、ホエールウォッチング】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。【高知医療センター：60分圏カバー人口（62.5万人⇒64.5万人）、安芸市～医療センター（66分⇒53分）】 ⑥災害への備え ・災害時に香南市夜須町、芸西村付近における集落の孤立の解消が期待できる。【人口：香南市夜須町4,100人、芸西村4,200人】 ・現道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約6.1千t/年(1.5%)削減【約396.6千t/年⇒約390.5千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約74.2t/年(約6割)削減【約122.6t/年⇒約48.4千t/年】 ・SPM排出量が約7.0t/年(約6割)削減【約11.7t/年⇒約4.7千t/年】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
--	--------------------	------------	------------	--	------------	------------	---	-----------	--------------------------------------

<p>一般国道56号 土佐道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>527</p>	<p>1,586</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,367億円 走行経費短縮便益：170億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量：9,300～39,700台/日</p>	<p>1,188</p>	<p>1.3</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約1,146千人時間/年→約570千人時間/年 約50%削減】 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。【高知市朝倉～はりまや1丁目 17.6km/h→18.9km/h】 ・現道等の混雑緩和による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・高知市西部から高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。【35分→23分】 ・高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。【64分→47分】 ②物流効率化の支援 ・高知市西部から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。【53分→36分】 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成する。 ・潮江西部土地区画整理事業との連携が図られている。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【44分→32分】 ⑤個性ある地域の形成 ・大規模イベント(土佐・龍馬であい博)を支援する。【高知市西部→土佐・龍馬であい博パビリオン会場：35分→23分】 ・高知城、桂浜、五台山などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・公共施設(はりまや橋観光バスターミナル)へスムーズにアクセスできる。【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→20分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・高知市西部から三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。【高知市西部→高知赤十字病院：35分→23分、高知市西部→高知医療センター：47分→29分】 ⑦災害への備え ・高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成9年3月策定)において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・沿線住民による自主防災組織の立ち上げなど防災意識の向上に寄与している。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約7.7千t-CO2/年(約2.2%)削減【347.2千t-CO2/年→339.5千t-CO2/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約29.5t-NO2/年(約39%)削減【76.2t-NO2/年→46.7t-NO2/年】 ・SPM排出量が約2.7t-SPM/年(約38%)削減【7.1t-SPM/年→4.4t-SPM/年】 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観形成が図られる。 ⑪安全性の向上 ・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与する。</p>	<p>・高知市街地の交通混雑緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセス向上等の地域活性化等、重要な役割を担う。 ・今後は、残事業区間の供用に向け、引き続き用地・工事を推進する。 【コスト縮減等】 ・トンネルの掘削補助工法の追加等による増加【約7億円】 ・新工法(急速施工)を採用し、工事規制による社会的損失を削減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>
<p>一般国道201号 行橋インター関連 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>121</p>	<p>318</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：285億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：4.1億円 【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日～22,900台/日</p>	<p>123</p>	<p>2.6</p>	<p>①交通円滑化の向上 ・渋滞損失時間の減少(110万人時間/年→70万人時間/年) ・並行区間(吉国～行事交差点)の旅行速度(18.8km/h→36km/h) ・筑豊地域から行事交差点方面の最大渋滞長(1,150m→410m) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ・沿線に立地する企業活動の円滑化 ②地域産業の支援 ・広域的な物流搬送の効率が向上 ・苅田港～行橋IC(仮称)間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ・筑豊地域～苅田港間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ③救急活動の迅速化 ・交通渋滞の緩和等により救急活動が迅速化 ④交通安全性の向上 ・通過交通の生活道路への流入減少による安全性の向上 ⑤生活環境の改善 ・現道部の夜間大型車交通量の変化(1,324台/日→879台/日) ・現道部の夜間騒音値の低減(71dB→70dB) ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>	<p>・並行区間である国道201号の渋滞解消を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。 ・今後は、東九州自動車道の整備に合わせ事業効果を早期発現できるよう、用地買収や工事等の推進を図っていく。 【コスト縮減】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約99億円】 ・幅員の精査見直し ・橋梁等構造物と高盛土区間の延長比較によるコスト精査、新技術・新工法の積極的活用の検討及び建設副産物対策等によるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤 淳志)</p>

西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	249	367	182	2.0	<p>①物流効率化の支援 ・伊万里港湾地区と福岡方向を結ぶネットワークが概成し、物流効率化を支援 ・松浦港より出荷される「旬あじ」、「旬さば」の販路拡大、商品価値の向上(約30分短縮)</p> <p>②地域間交流の支援 ・伊万里地域における高速公共交通サービス水準の向上</p> <p>③地域開発計画の支援 ・重要港湾伊万里港へと結ぶアクセス道路と有機的に結合し、港の南側玄関口となることによる、港湾エリアの開発計画の支援</p> <p>④安心できる暮らしの支援 ・災害時における信頼性の高い緊急輸送ネットワークの形成 (H18年：国道202号が7日間全面通行止め) ・救命救急センターへの搬送時間の短縮 (伊万里市一唐津赤十字病院：短縮時間約20分)</p> <p>⑤交通混雑の緩和 ・国道204号の混雑度の低下 (1.33→0.72) ・伊万里市街地の渋滞損失時間の減少 (41.6万人時間/年→13.9万人時間/年)</p> <p>⑥交通安全性の確保 ・周辺道路の交通事故削減 (214.4件/徳台キロ→106.5件/徳台キロ)</p>	<p>・西九州自動車道の一部として広域交通ネットワークを形成し、伊万里市内の渋滞緩和、物流効率化、地域振興に寄与する。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約6%であり、今年度より設計協議に着手。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、早期に用地買収に着手し工事等の進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減】 ・設計において縦断計画の見直し等のコスト削減に取組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 深澤淳志
地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 阿蘇大津道路 九州地方整備局	10年継続中	252	345	204	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・国道57号の交通量の減少 (H17：281百台/日→H42推計値：187百台/日)</p> <p>②観光による地域活性化 ・休日が増える観光交通の円滑な流れ (H17休日：307百台/日→H42推計値196百台/日) ・休日の交通円滑化の便益【約5.2億円※】</p> <p>③物流の支援 ・広域化する農産品、製造品輸送の支援</p> <p>④救急医療の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約43,163人、約14分) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約8.2億円※】</p> <p>⑤交通事故の削減 ・国道57号の死傷事故件数の減少 (68件→45件)</p> <p>⑥リダンダンシーの確保 ・地域住民の安全・安心な暮らしの確保、貨物輸送の安定化</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p>	<p>・九州縦貫自動車道及び東九州自動車道と連携し、九州の循環型ネットワークを形成する中九州横断道路の一部を担う道路であり、交通の円滑化を図り、物流の効率化及び地域産業の活性化等、当該地域の発展に必要な道路である。 ・一方、国道57号における渋滞問題は深刻さを増しており、地元自治体からは、国道57号の4車線化を優先的に行うよう強く求められている。 ・阿蘇大津道路については、周辺地域等への整備効果の発現も十分に期待できるものではあるが、投資効果の早期発現、喫緊の課題への早期対応という観点から休止し、事業評価手続き上は、事業の必要性を認め「見直し継続」とする。代替案として、当面、国道57号の4車線化を重点的に進めることとする。</p>	見直し継続	道路局 国道・防災課 深澤淳志
地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 大野竹田道路 九州地方整備局	再々評価	272	322	253	1.3	<p>①リダンダンシーの確保 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域なリダンダンシーが確保</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道57号の平均死傷事故率の減少 (現況36.9件/徳台キロ→将来5.7件/徳台キロ)</p> <p>③医療活動の支援 ・竹田市、豊後大野市から第三次救急医療施設への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約23,400人、約9分) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約3.3億円※】</p> <p>④地域産業の振興 ・輸送における時間コストの削減や生体の品質の確保に寄与</p> <p>⑤生活利便性や定住魅力の向上 ・沿線地域から大分市までの所要時間が短縮され日常生活における利便性や定住魅力が向上</p> <p>⑥観光産業の支援 ・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大および地域の観光産業の進展を支援</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p>	<p>・九州縦貫自動車道及び東九州自動車道と連携し、九州の循環型ネットワークを形成する中九州横断道路の一部を担う道路であり、交通利便性の向上や、地域間の連携・交流支援等に寄与する。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約24%であり、そのうち用地進捗率は約70%に達している。 ・今後は、事業効果を早期発現できるよう、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減等】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約59億円】 ・軟弱な地盤の層が予想以上に深いことが確認されたことによる地盤改良の増加【約6億円増】 ・インター形式の変更に伴う減【約1.4億円】 ・橋梁構造の比較検討及び新技術の採用によるコスト削減【約0.6億円】 ・用地測量等の実施による精査の結果を踏まえた見直しに伴う用地補償費の減【約4億円】</p>	継続	道路局 国道・防災課 深澤淳志
地域高規格道路 都城志布志道路 一般国道10号 都城道路 九州地方整備局	10年継続中	250	439	227	1.9	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通量の減少 (H17：26,803台/日→H42推計値：18,538台/日)</p> <p>②救急医療活動の支援 ・都市から3次医療施設(宮崎市)への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口 (約11,141人、約5分) ・救急医療活動のアクセス向上便益【約13億円※】</p> <p>③沿道環境の改善 ・都城道路の並行区間(国道10号)の騒音レベルが環境基準を満足(昼間整備前(H20)：71dB→整備後(H42)：69dB)(夜間整備前(H20)：66dB→整備後(H42)：64dB)</p> <p>④交通安全性の向上 ・国道10号(都城道路並行区間)の死傷事故率の減少(整備前(H19)：185.4件/徳台キロ→整備後(H42)：84.4件/徳台キロ)</p> <p>⑤リダンダンシーの確保 ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保 ・H17年冠水による被害額(約13億円)</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値 (参考値)</p>	<p>・九州縦貫自動車道宮崎線と結びつくことにより、広域的な交通利便性の確保、都城地域の産業の発展、ならびに都市中心部の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等に寄与する。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約38%に達している。 ・今後は、早期供用に向け引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト削減】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約56億円】 ・構造形式の見直し等を実施し、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などにより、着実なコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 深澤淳志

<p>南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>284</p>	<p>439</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,900台/日～19,100台/日</p>	<p>268</p>	<p>1.6</p>	<p>①地域産業の支援 ・時間短縮による農産品、水産品の販売圏域の拡大 ・共同集荷時の農産品の輸送時間短縮（現況：約185分→将来：約125分） ・輸送時間の短縮により、将来的なプリのデイワシ市場が拡大（現在：関西市場→将来：名古屋市場、東町漁協のプリ：年間約650t分が拡大） ・製造業企業における高速ネットワークの利活用および物流の円滑化 ②交通安全性の向上 ・当該区間に並行する国道3号の事故発生件数（約3割減少） ③交通混雑の緩和 ・国道3号の渋滞損失時間の削減（H19：7.5万人時間/年→H42推計値4.6万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【29億円※】 ④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ネットワークの確保 ・地域住民の安全・安心の確保 ⑤救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約75,600人、約8分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【0.9億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・南九州西回り自動車道の一部として広域交通ネットワークを形成し、高速定時性の確保や地域産業・文化・経済等の発展に寄与する。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約28%であり、そのうち用地進捗率は約51%に達している。 ・今後は事業効果を早期発現できるように、用地買収および工事等の事業進捗を図っていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【92億円】 ・発生土の有効利用として他工区の盛土へ流用するための運搬に伴う増加【約2億円増】 ・盛土部基礎地盤の強度が不足するため、地盤改良の必要が生じたことによる増加【約24億円増】 ・橋梁の支持地盤位置の変更に伴う基礎形式の見直しによる増加【約6億円】 ・埋蔵文化財調査の追加による増加【約2億円増】 ・用地測量等の実施による精査の結果に伴う用地補償費の増加【約8億円増】 ・道路設計においてもコスト縮減に取り組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等により、着実なコスト低減</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>57</p>	<p>123</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：120億円 走行経費減少便益：0.38億円 交通事故減少便益：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,600台/日～47,200台/日</p>	<p>42</p>	<p>2.9</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の混雑度が低下（H17平日1.99→4車線整備後1.33） ・国道10号の渋滞損失時間の削減（30.0万人時間/年→14.0万人時間/年削減） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約0.6億円※】 ②救急医療活動の支援 ・始良町から鹿児島市の第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセスが向上する人口とアクセス時間の短縮（約113,000人、約6分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】 ③リダンダンシーの確保 ・降雪による九州縦貫自動車道の通行止時のリダンダンシーを確保（九州縦貫自動車道の栗野10～鹿児島10間：平成22年1月13日～14日 約32時間全面通行止め） ④防災機能の向上 ・整備による防災機能の向上により、安心で安全な交通機能を確保 ⑤交通安全性の向上 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置により交通安全性が向上 ⑥物流効率化の支援 ・交通混雑の緩和により、重要港湾「鹿児島港」までのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道10号における交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.7%である。 ・今後は、引き続き環境調査や道路詳細設計等を行い、事業進捗を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・道路設計においてコスト縮減に取り組むとともに、護岸構造等に新技術・新工法を積極的活用等による着実なコスト縮減。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>
<p>一般国道220号 新城拡幅 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>155</p>	<p>283</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：253億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,800台/日～9,000台/日</p>	<p>205</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通事故の減少 ・交通事故減少による安心感の創出 ・未整備区間では、歩道も車道も狭く、歩行時も自動車通行時も危険を感じる（地元の声） ②安全な通学路の確保 ・歩行者（通学者）の安全性向上 ・子供たちが安心して通行できるようになった（地元の声） ・新城拡幅沿線の小中学生の通学人数（141人） ③交通の円滑化 ・歩道未整備の区間では、自転車・歩行者への配慮のため、速度低下が生じている（地元の声） ④産業活動の支援（観光） ・平日と比較した休日交通量の増加割合（1.02倍） ・垂水市の観光客数（3.3倍） ・休日の交通円滑化の便益【約2.1億円※】 ⑤歩道の整備 ・歩道整備率の増加（H1：5%→H20末：88%） ⑥環境改善（騒音の低減） ・国道220号（垂水市松原）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前（H17）：72dB→整備後（H42）：70dB（夜間 整備前（H17）：67dB→整備後（H42）：65dB） ⑦良好な歩行空間の確保（植栽帯設置） ・学校周辺の緑が増えてウォーキングする人が増えている（地元の声） ・街路樹が植えられ緑が増え、町並みがきれいになった（地元の声） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・現道拡幅や歩道設置により交通安全性の向上や沿道環境の改善を図る。 ・これまでに、5.1kmを供用しており、平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、松原地区及び宮脇地区の早期整備を進める。</p> <p>【コスト縮減】 ・用地測量等の実施結果を踏まえた見直し【約15億円】</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)</p>

一般国道226号 平川道路 九州地方整備局	10年継続 中	117	166	118	1.4	<p>①交通混雑の緩和 ・国道226号の混雑度が低下（H17平日2.5 → 4車線整備後0.9） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約9.8億円※】</p> <p>②交通安全性の確保 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置による交通安全性の向上</p> <p>③沿道環境の改善 ・自動車交通騒音の減少（H16 昼間76dB → 4車線整備後69dB）</p> <p>④救急医療活動の支援 ・指宿市から鹿児島方向への第三次医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約22,500人、約12分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約2.3億円※】</p> <p>⑤産業活動の支援 ・日本一のかこしまブランド（指宿市のオクラや南九州市のお茶など）の物流を支援</p> <p>⑥観光支援 ・指宿市へのアクセス向上による観光行動を支援</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>・国道226号における渋滞解消を図る。 ・平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約66%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。 ・今後は、終点から約1.0km区間の暫定供用に向け事業の推進を図る。</p> <p>【コスト縮減】 ・建設発生土の有効利用【約0.3億円】 ・新技術・新工法の積極的活用による、着実なコスト低減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	360	1,789	387	4.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間渋滞損失時間の削減（約8割削減） （現況：54万人時間/年→将来（整備あり）：12万人時間/年）</p> <p>②個性ある地域の形成（観光産業の支援） ・沖縄県へ来訪する入域観光客数（年間604万人）、恩納村内への宿泊者数（年間216万人） ・レンタカー交通量の増加等により、観光シーズンの交通量が通常期に比べて約1割増加【約16億円※】 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮（恩納村リゾート～万座毛間で所要時間が約2割短縮（約4分））</p> <p>③安全かつ快適な暮らしの支援 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間交通事故死者数の削減（約4割削減） （現況：40件/年→将来（整備あり）：26件/年）</p> <p>・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：20.8千t-CO2/年）【約7億円※】 ・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：70.9t-NO2/年） ・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：6.6t-SPM/年）</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>	<p>【事業の効果】 ・年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじめとして、近年、激しい渋滞が発生している。 ⇒交通渋滞の緩和 ・恩納村における延長あたりの死者数は全国的にも多く、国道58号沿道に民家が密集している中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。 ⇒交通安全の確保・沿道環境の改善 ・恩納村は県内屈指のリゾート地であり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。 ⇒観光産業の支援</p> <p>【コスト縮減等】 ・地質調査の結果、法面対策の追加及び小動物保護のための環境保護対策の追加等道路構造の部分見直し【約22.5億円増】 ・残土処理場の調整により運搬距離の増等施工方法の見直し【約25億円増】 ・道路標示方書の改定等に伴う橋梁工事費の増等各仕様の見直し【約41.3億円増】 ・その他現道拡幅部等における橋梁補修並びに横断ボックス補修等の追加等【59.2億円増】 ・道路幅員や構造形式の見直し【約38億円減】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 深澤淳志)
高速川崎縦貫線 首都高速道路株式会社	再々評価	5,244	8,573	7,653	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,225億円 走行費用減少便益：1,020億円 交通事故減少便益：328億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台/日</p> <p>・羽田空港や川崎港等の物流拠点へのアクセス向上が見込まれる（川崎駅～羽田空港：31分→21分に短縮）。 ・湾岸線の代替路の一部として機能しており、リダンダンシーの確保が図られ、時間信頼性が向上する。 ・緊急輸送道路である国道409号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 ・二酸化炭素等排出ガスの削減が見込まれる（CO2削減量：約6,000t-CO2/年、NOx削減量：約9t/年、SPM削減量：約0.2t/年）</p>	<p>・多摩川と並行する国道409号や川崎駅周辺では激しい渋滞が発生しており、当該路線は、主要拠点間の主要時間短縮や環境改善、およびリダンダンシーの確保に大きく寄与する路線である。 ・高架部・半地下部・トンネル部の本体構造部はほぼ完成しており、平成22年度供用に向け、当該事業は、最終段階を迎えている。 ・設計VE提案による換気所の基礎構造・規模の見直し等により、コストの縮減を図っている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)
京都市道高速道路1・2号線(油小路線) 阪神高速道路株式会社、京都市	10年継続 中	1,105	3,855	1,274	3.0	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,288億円 走行経費減少便益：430億円 交通事故減少便益：137億円 【主な根拠】 計画交通量：31,300台</p> <p>・油小路線が全線供用することにより、京都市東部と大阪間各都市が第二京阪道路を介して直結され京阪間の連携が強化される。 ・都市再生緊急整備地域である京都南部油小路沿道地域や、京都駅南地域の開発を支援する。</p>	<p>・京都府・京都市等より、油小路線未供用区間の早期整備を要望されている。 ・上鳥羽-第二京阪間は平成20年1月に供用済み、現在は既供用の新十条通と接続すべく事業を推進中で高架橋の工事はすべて着工済みで、平成22年度完成予定。 ・鋼製橋脚基部において接続構造を工夫することによりコスト縮減に努めている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)
大阪府道高速大和川線 阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市	10年継続 中	4,393	9,018	4,428	2.0	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,314億円 走行経費減少便益：619億円 交通事故減少便益：85億円 【主な根拠】 計画交通量：31,200台</p> <p>・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、都市の再生に寄与する。 ・臨海部と内陸部の連携が強化されることで臨海部の開発を支援する。</p>	<p>・大阪都市再生環状道路の一部を構成しており、完成により日常的に渋滞が発生している環状線や大阪港線を選じたルート選択が可能となり、阪神高速道路ネットワークの渋滞緩和や道路周辺の環境改善につながる。 ・大阪府・堺市等より、大和川線の早期整備を要望されている。 ・今年度中に全工区で発注予定であり、平成26年度の完成予定に向けて事業をすすめている。 ・今年度中に全工区で発注予定であり、平成26年度の完成予定に向けて事業をすすめている。 ・建設汚泥の再利用や施設の構造及び線形の見直し等によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 有料道路課 (課長 森 昌文)

【港湾整備事業】
（直轄事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益の内訳及び主な根拠		費用:C (億円)	B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
小樽港 本港地区 臨港道路整備事業 北海道開発局	再々評価	147	288	【内訳】 輸送・移動コストの削減便益：11 億円/年 交通事故損失額の減少便益： 0.2億円/年 【主な根拠】 平成20年代後半予測交通量： 15,736台/日	188	1.5	・カーブの多かった臨港道路の線形や国道5 号との交差形状が改善され、通行車輛の安 全性・快適性の向上が図られる。 ・歩道の狭小幅員が解消され、歩行者の安 全性向上が図られる。 ・渋滞の解消に伴う定時性や快適性の向上 により、小樽市の更なる観光振興が図られ る。	・長距離フェリーや大型岸壁を利用する 港湾関連車両と小樽運河等を来訪す る一般車両の輻輳による交通渋滞が課 題となっており、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・交差点における安全性の対策につ いて、本事業に係わる関係機関と調整を 行っている。事業が順調に進んだ場合 には、平成20年代後半の完了を予定し ている。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
石狩湾新港 西地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 北海道開発局	10年継続 中	500	696	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：16 億円/年 海上輸送コスト削減便益：1.9 億円/年 航路・泊地の維持浚渫費の削 減便益：5.6億円/年 海難事故の減少：7.4億円/年 【主な根拠】 平成20年代後半予測取扱貨物 量：1,48万トン/年 海難事故の減少：3隻	552	1.3	・整備が進められている道路事業との連携 により、更なる物流の効率化が図られる。 ・泊地浚渫から発生した土砂は、近接する 道路事業で路体盛土工材として有効活用され ている。 ・本港で建設が進められているLNG基地に原 料を搬入するLNG船の安全な入出港や荷役に 貢献している。 ・利用船舶の港内航行・荷役・停泊時の安 全性向上が図られる。	・大量のバルク貨物を取り扱うための 大水深岸壁等が整備されておらず、背 後圏企業では他港からの長距離輸送に よる非効率な原材料調達を強いている ため、本プロジェクトの必要性は 高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。事業が順調に進んだ場合 には、平成20年代後半の完了を予定し ている。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
網走港 新港地区 防波堤改良事業 北海道開発局	その他	130	159	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益： 1.4億円/年 待避コストの削減便益：0.2億 円/年 係留ロープの被害削減便益： 0.05億円/年 海難事故の減少便益：11億円/ 年 越波・浸水被害の減少便益： 0.03億円/年 【主な根拠】 平成30年代前半予測取扱貨物 量：6.0万トン/年 海難事故の減少：2隻	103	1.5	・港内における荷役の安全性向上が図られ る。 ・整備が進められている道路事業との連携 により、更なる物流の効率化が図られる。 ・港内における船舶の航行の安全性向上が 図られる。	・荒天時に越波や港内擾乱が発生し、 荷役障害のほか、波浪の越流による港 湾関連施設等の被害が発生している とともに、荒天時における船舶の安全 な避難が求められているため、本 プロジェクトの必要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。事業が順調に進んだ場合 には、平成30年代前半の完了を予定し ている。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
浦河港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	129	228	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：3.6 億円/年 海難事故の減少便益：9.8億円/ 年 【主な根拠】 平成20年代後半予測取扱貨物 量：13万トン/年 海難事故の減少：1隻	133	1.7	・港内における荷役の安全性向上が図られ る。 ・クルーズ船の安定的な寄港による地域の 観光振興が図られる。 ・利用船舶の安全な入出港が確保される。 ・本プロジェクトで整備する防波堤は、水 産物の成育環境に配慮した環境共生型 の防波堤として整備され、コンブやウニ等 の資源回復が図られる。	・港内静穏度の不足から荷役岸壁の稼 働率が低くなっており、背後企業の貨 物需要に対応できず、地域産業競争力 の確保のため、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っている。事業が順調に進んだ場合 には、平成20年代後半の完了を予定し ている。 ・建設副産物の活用によるコスト削減 に取り組んでいる。	継続	北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 池島 隆彦)
青森港 沖館地区・油川地 区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	393	3,170	【内訳】 フェリー貨物輸送コストの削減便益： 69億円 バ材貨物輸送コストの削減便益： 0.8億円 浸水被害の削減便益：2.6億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量： 1,207万トン/年	619	5.1	・輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸 送時に排出されるCO ₂ 、Nox等の排出ガスが 削減される。 ・本州-北海道間の貨物・旅客輸送の安定 が図られることで、運航中止時の代替ル ートの確保等の利用者負担の軽減が図られ る。	・静穏度を向上させ、フェリーの欠 航・遅延等を回避するとともに、公共 埠頭におけるバルク貨物の荷役の安 全・安定性を確保することが急務と なっている。 ・沖館地区背後地域における高潮(高 波浪)時の越波・浸水による施設の破 害の軽減を図る必要がある。 ・以上により、本プロジェクトの必 要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代後半の完了を予定している。 ・地盤改良工法をサンドコンパクシ ョンパイル工法から床版置換工法へ変更 することにより、コスト削減に取り組 んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
能代港 外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	10年継続 中	80	100	【内訳】 輸送コストの削減便益：4.5億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：21 万トン/年	79	1.3	・輸送の効率化により、陸上輸送時に排出 されるCO ₂ 、Nox等の排出ガスが削減され る。	・能代港は秋田県北部の木材加工産業 やリサイクル産業を支える物流拠点で あり、特に冬季風浪等の影響により、 静穏度の確保されていない大森地区岸 壁(-13m)の静穏度を向上させ、安定 な荷役が行えるようにする必要があ るため、本プロジェクトの必要性は 高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代後半の完了を予定している。 ・防波堤上部に後部パラベト型ス ポットリフを採用することで、防波 堤本体のケーソン及び捨石マウンド幅 を縮小することにより、コスト削減に 取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

大阪港 北港南地区～南港 地区 臨港道路整備事業 近畿地方整備局	10年継続 中	1,066	3,344	【内訳】 輸送費用の削減便益：500億円 輸送時間費用の削減便益： 2,677億円 交通事故損失の回避便益：141 億円 その他：26億円 【主な根拠】 平成54年予測交通量：39,710 台/日	1,328	2.5	・背後の荷主等事業者の物流機能の高度 化・効率化が促進され、地域産業の競争力 の向上を図ることができる。 ・周辺道路の混雑緩和により、既存道路の 輸送コストの削減、安全性の向上が図られ る。	・スーパー中樞港湾として整備を進め る夢洲地区と海貨企業が集積する咲洲 地区を結ぶアクセスの整備は、物流機 能の強化において必要不可欠なインフ ラ施設である。 ・みなとのネットワークを形成する上 でも必要不可欠なインフラ施設であ る。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約と なる要因はない。事業が順調に進んだ 場合には、平成20年代前半の完了を予 定している。 ・現在までに様々な、新技術の開発や 活用によりコスト縮減・工期短縮に取 り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
尼崎西宮芦屋港 北港地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	204	453	【内訳】 輸送コストの削減便益：352億円 耐震便益：90億円 その他の便益：12億円 【主な根拠】 平成27年予測取扱貨物量：約 168万ト/年	309	1.5	・騒音、振動の被害軽減が図られる。	・尼崎地区は工業地帯を中心に地域の 発展を支える物流拠点として発展して いる。また臨港地区内に高速道路のイ ンターチェンジが整備されており、地 理的に優位な要素を持っている。 ・尼崎西宮芦屋港の最大水深は-10m であり、船舶の大型化への対応が遅れ ている。 ・既存工場の設備投資計画や物流セ ンターが新規立地する等、物流の活性 化が期待されている。 ・東南海、南海地震等の大規模地震が 逼迫している。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上で、制約と なる要因はない。事業が順調に進んだ 場合には、平成20年代後半の完了を予 定している。 ・岸壁の耐震化工事にあたって、浚渫 土砂を活用することでコスト縮減に取 り組んできており、今後も、幅広い荷 役機械を設置すること等により、コス ト縮減に取り組んでいくこととしてい る。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整 備事業 近畿地方整備局	10年継続 中	303	1,105	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,103億 円 その他の便益：1.9億円 【主な根拠】 平成48年予測取扱貨物量：413 万ト/年	314	3.5	・近畿圏への安定的な電力の供給が図られ る。 ・企業進出等による生産拡大、雇用創出が 図られる。 ・物流機能の効率化・高度化が図られる。	・和歌山下津港北港地区においては、 安定した電力の供給に寄与するため、 関西電力和歌山発電所の立地が計画さ れており、LNG船の寄港にあり港 内の静穏確保が求められている。 ・大型船舶が入港できることにより、 輸送コストの削減が行え、地域産業に とっての効果は大きい。 ・以上により、本プロジェクトの必要 性は高い。 ・今後の事業進捗を図る上での制約と なる要因はない。事業が順調に進んだ 場合には、平成30年代前半の完了を予 定している。 ・防波堤の構造形式の工夫によるコス ト縮減に取り組んできたところである が、今後とも、効率的な施工法の検討 等により事業費の削減に取り組んでい くこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
岩国港 室の木地区 多目的国際ターミ ナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	102	175	【内訳】 輸送コストの削減便益：168億 円 CO ₂ 排出量削減便益：6.1億円 その他便益：1.2億円 【主な根拠】 平成24年予測取扱貨物量：石 炭 14万ト/年、原木 17万ト/年	155	1.1	・物流の効率化により、背後立地企業の製 造コストの削減に寄与することができ、ひ いては地域産業の安定・発展が期待され る。 ・背後立地企業の原油から石炭へのエネ ルギー転換が進み、企業のエネルギーコス ト削減に寄与することができ、企業の国際競 争力の強化に貢献することができる。	・船舶の大型化への対応が可能とな り、既存施設の能力不足による非効率 な輸送が改善され、地域産業の国際競 争力の向上が図られるため、本プロ ジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代前半の供用開始を予定してい る。 ・地盤改良工の改良材の代替材として 銅水砕スラグの有効活用によりコスト 縮減に取り組んできたところである。 また、埋立材に災害発生土を使用す ることにより、コスト縮減に取り組ん でいくこととしている。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)
北九州港 洞海地区 新若戸道路整備事 業 九州地方整備局	10年継続 中	1,000	1,420	【内訳】 走行時間短縮便益：1,267億円 走行経費削減便益：102億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 平成42年予測交通量：34,800 台/日	1,078	1.3	・背後の荷主等事業者の物流機能の高度 化・効率化が促進され、地域産業競争力 の向上が図られる。 ・CO ₂ 、Nox等の排出ガスが削減される。 ・騒音が軽減される。 ・リダンダンシー（湾を横断する経路が現 在若戸大橋のみ）が確保され、安定的な港 湾物流に寄与する。	・当該路線の慢性的な渋滞を緩和し、 円滑な港湾物流を図る必要があるた め、本プロジェクトの必要性は高い。 ・周辺地域の利用する企業や地元から も整備に対して強い要望が寄せられて おり、円滑な事業進捗が見込まれる。 事業が順調に進んだ場合には、平成20 年代前半の完了を予定している。 ・新技術・新工法の積極的活用により コスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋 浩二)

志布志港 新若浜地区 多目的国際ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	675	997	【内訳】 輸送コストの削減便益：605億円 滞船コストの削減便益：324億円 海難被害の削減便益：56億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量(実入り)：67,720TEU/年 平成26年予測滞船隻数：19隻 平成26年予測避難可能隻数：3隻	812	1.2	・物流機能の効率化、輸送コストの削減により、地域産業の国際競争力の向上及び経済の活性化が図られる。 ・長周期波の影響による荷役障害(保留ロープ切断、防舷材・船体の損傷等)が抑制される。 ・CO2、Nox等の排出ガスが削減される。	・志布志港は、南九州の国際物流拠点港として中心的な役割を担っており、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化への対応、物流機能の効率化を図るため本プロジェクトの必要性は高い。 ・周辺地域の利用する企業や地元からも整備に対して強い要望が寄せられており、円滑な事業進捗が見込まれる。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・建設コスト縮減に向け、新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入、同防波堤のケーソン中詰材変更によるコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)
名瀬港 立神地区 防波堤整備事業 九州地方整備局	再々評価	251	515	【内訳】 フェリー旅客待ち時間解消便益：300億円 フェリー貨物(コンテナ)待ち時間解消便益：10億円 フェリー貨物(自動車)待ち時間解消便益：36億円 RORO貨物(本港地区)待ち時間解消便益：5.7億円 RORO貨物(佐大熊地区)待ち時間解消便益：141億円 船舶の損傷事故回避便益：20億円 【主な根拠】 平成25年予測旅客数：20万人/年 平成25年予測フェリー貨物(コンテナ)：32万トン/年 平成25年予測フェリー貨物(自動車)：57万トン/年 平成16年RORO貨物(本港地区)：14万トン/年 平成25年予測RORO貨物(佐大熊地区)：15万トン/年 平成25年予測損傷事故回避額(本港地区、佐大熊地区それぞれ)：0.4億円/年	350	1.5	・静穏度の向上により船舶が安全に就航でき、島民の安定した生活に寄与する。 ・静穏度の向上により観光船が安全に出入港でき、観光収入の増加など地域経済に寄与する。	・港内静穏度の確保により旅客・貨物の待ち時間を解消し、荷役作業等の安全性を確保する必要があるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・漁業補償や関係機関との調整も完了し、鹿児島県、県議会等地元から大きな期待も寄せられていることから、円滑な事業進捗が見込まれる。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。 ・堤頭部の基礎マウンド造成における形状の見直しやケーソン置きマウンド材料の流用により石材量を減らすなどのコスト縮減に取り組んでいる。	継続	本省 港湾局 計画課 (課長 高橋浩二)

【都市公園事業】
(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)	
			便益の内訳及び主な根拠	費用:C (億円)					B/C
国営アルプスあづみの公園 開東地方整備局	再々評価	600	1,565	1,014	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・北アルプスの自然・風土を活用し、多様なプログラムの実施と安全で快適な施設整備により、年間28万人の入園者を迎えている。 ・豊かな自然を保全、復元する手法の先導的役割を果たすとともに、公園が存することにより貴重な自然環境が永続的に保全されることを担保している。 ・開園から入園者数が継続的に伸びており、その半数は首都圏・中京圏からの広域的な利用となっている等、地域観光にも寄与している。 ・今後の事業については、森林・溪流を中心としたエリアの整備に移行し、全国開園に向けた整備を進めていく。 ・既存の樹林や地形を活かした整備費の抑制、環境負荷の低減や、間伐などで発生する植物性廃棄物をチップ化により園路などに活用により、コスト縮減に取り組んでいく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一都府県を超える見地から設置され、北アルプスの麓に広がる安曇野地域で、豊かな自然を有する森林地域や保全・復元された田園地域を活用し、多様なレクリエーション需要に対応する公園である。 ・平成16年度の開園からの累計入園者数約120万人(平成20年度は28万人)であり、三大都市圏から集客する観光レクリエーションの拠点となっている。 ・市民参加によるプログラムを開催する等、地域の活性化に大きく貢献している。 ・平成20年度の利用者アンケートでは95%の利用者が「満足」と回答している。また、来園動機が多岐にわたり、幅広いレクリエーション需要に対応している。 ・環境省及び長野県のレッドデータブックに登録された植物・昆虫の棲息が確認され、田園景観の復原に取組む等、自然環境・地域景観の保護、保全、創出に貢献している。 	継続	都市・地域整備局公園緑地・景観課 (課長 小林昭)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成21年8月及び11月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

【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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						
※ 沙流川総合開発事業 北海道開発局	その他	573	839	634	1.3	・沙流川流域は、平成15年8月洪水では、浸水面積318ha、浸水戸数283戸、死者4人となるなどの被害が発生した。それ以外にも、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成18年8月と被害が発生した。 ・沙流川流域の日高町門別地区の水道は、河川流量不足等による取水量減少が近年5力年において71日間もあるなど取水が不安定である。	・地域市町村等で構成される平取ダム建設促進期成会・日高総合開発期成会は、毎年、平取ダムの建設促進と早期完成を要望している。 ・平成21年3月末時点において、予算執行は進捗率34%、用地取得は99.5%となっており、そのうち私有地は100%取得済である。 ・堤体の一部構造変更、付替道路橋梁の橋長減、掘削残土の流用などによるコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
森吉山ダム建設事業 東北地方整備局	再々評価	1,750	3,739	2,608	1.4	・昭和47年7月洪水では、家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288ha、公共被害186力所の被害が発生した。 ・河川整備と合わせて家屋浸水被害等の軽減が可能となる。 ・米代川流域では、平成元年7月に能代市で、水田の用水不足3,000ha、亀裂は1,445haにもおよんだ。また、平成11年8月には、上小阿仁村で水道の断水が生じるなど、良好な河川環境の維持、既得用水の安定的取水等が困難となっている。 ・当該事業により、かんがい用水及び水道用水が確保されるとともに発電事業も実施可能となる。	・治水、利水ともに米代川水系河川整備計画の目標達成に必要な事業である。 ・平成19年度に堤体盛立が完了し、平成21年度より試験湛水を開始する予定であるなど、事業は着実に進捗している。 ・河川区域の付替道路のルート変更や低品質材の有効活用等のコスト削減を今後も引き続き図っていく。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
※ 荒川上流ダム再開 開発事業 関東地方整備局	再々評価	1,500	2,001	942	2.1	・平成11年8月や平成19年9月の洪水において大きな浸水被害が発生している。 ・東京都、埼玉県の大都市を流域に抱えるため、治水安全度の向上は急務である。 ・二瀬ダムが抱える管理上の課題の解消が必要である。	・首都東京など人口密集地を流域に抱えているため治水安全度の向上が急務となっている。 ・地元からは大洞ダム建設の着手の要望が提出されるなど、二瀬ダムの管理上の課題の解消に対し強い要望がある。 ・平成19年3月に、荒川水系河川整備方針を策定した。 ・今後、事業化に向けダムサイト及び貯水池周辺の地質調査、環境調査、二瀬ダムの堆砂対策にかかる諸調査を実施する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
天竜川ダム再編事業 中部地方整備局	その他	790	1,759	774	2.3	・昭和40年9月洪水では、全壊・流失13戸、半壊・床上浸水782戸、床下浸水806戸、浸水面積564haなどの甚大な被害が発生し、その後も、昭和43年、昭和44年と浸水被害が発生。 ・発電専用のダムである佐久間ダムは、堆砂が進行するとともに、土砂移動の連続性を遮断しており、ダム下流においては、河床低下や海岸侵食等の問題が顕在化している。 ・本事業は利水者との調整の上、既設の発電専用ダムを活用するため、他の河道整備の代替案と比較し、早期に治水効果を得られる、改変面積が少なく環境に与える負荷が小さいなどの点で優位である。	・昭和58年9月洪水をはじめ平成3年、平成10年、平成18年等近年においても浸水被害が発生しており、天竜川中下流域の洪水氾濫等の被害を軽減することが必要となっている。 ・天竜川における土砂の管理は治水・利水・河川環境の全般に関わる課題であり、恒久堆砂対策により土砂生産域から海岸までの流砂系の健全化を図ることが必要である。 ・沿川の浜松市、磐田市より事業促進の強い要望がある。 ・排砂工法の設計施工に際しては工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)
※ 三峰川総合開発事業 中部地方整備局	その他	500	951	677	1.4	・昭和36年6月洪水では、全壊・流失896戸、半壊605戸、床上浸水1,334戸、床下浸水1,118戸、浸水面積534ha等の甚大な被害が発生し、その後も昭和58年9月洪水では、被害家屋1,491戸、浸水面積289ha等の甚大な被害が発生している。	・天竜川流域は現状においては治水安全度が低く、美和ダムの治水機能の強化が必要。 ・美和ダムの恒久的な機能維持のために必要な事業を進める。 ・沿川の市町村や団体から早期完成要望が出されている。 ・湖内堆砂対策施設的设计・施工に際しては、工法の工夫などを行いコスト削減に努める。 ・なお、戸草ダムは今後の社会経済情勢等の変化に合わせて、建設実施時期を検討する。	継続	本省河川局 治水課 (課長 細見寛)

上矢作ダム建設事業 中部地方整備局	その他	1,000	1,218	【内訳】 被害防止便益：828億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：390億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：263戸 年平均浸水軽減面積：45ha	539	2.3	・昭和34年9月伊勢湾台風をはじめ、昭和36年、40年、44年、46年、47年洪水では浸水被害が生じており、平成12年の東海豪雨では、死者2名、被災家屋2,801戸、浸水面積1,798ha等の甚大な被害が発生している。	・将来計画として治水上の上矢作ダムの必要性は変わらないものの、矢作川水系河川整備計画の目標（東海（恵南）豪雨）を達成するためには、河道改修と矢作ダムの有効活用を実施することにより、河川整備の効果を発現させることができる。 ・社会経済上の重要性と財政的制約、治水事業効果の早期発現、戦後最大規模の洪水の実績を目標流量として、河道改修と矢作ダムの有効活用（施設改良）が有利と考えられる。	中止	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）
※ 山島坂ダム建設事業 四国地方整備局	再々評価	850	1,024	【内訳】 被害防止便益：657億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：367億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：168戸 年平均浸水軽減面積：28ha	789	1.3	・肱川流域は、平成7年洪水では1,195戸の浸水被害が発生したほか、平成16年には、床上浸水326戸、床下浸水376戸、平成17年には、床上浸水237戸、床下浸水214戸の被害が発生するなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。	・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 ・道路工事において、新工法の活用を積極的に進めることでコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）
鹿野川ダム改造事業 四国地方整備局	その他	420	794	【内訳】 被害防止便益：463億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：331億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：95戸 年平均浸水軽減面積：17ha	447	1.8	・肱川流域は、平成7年洪水では1,195戸の浸水被害が発生したほか、平成16年には、床上浸水326戸、床下浸水376戸、平成17年には、床上浸水237戸、床下浸水214戸の被害が発生するなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。	・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 ・クレストゲート改造時の仮締切方法の変更等でコスト削減を図っていく。	継続	本省河川局 治水課 （課長 細見寛）

※沙流川総合開発事業、荒川上流ダム再開発事業、三峰川総合開発事業（戸草ダム）、山島坂ダム建設事業は、検証の対象とするもの（平成21年12月25日記者発表）に区分されており、上記の結果の如何によらず「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」が本年夏頃に中間とりまとめとして示す新たな基準に沿って、個別ダムの検証を行うこととしたところ。

【参 考】

平成22年度予算に向けた個別公共事業評価
(事業概要資料)

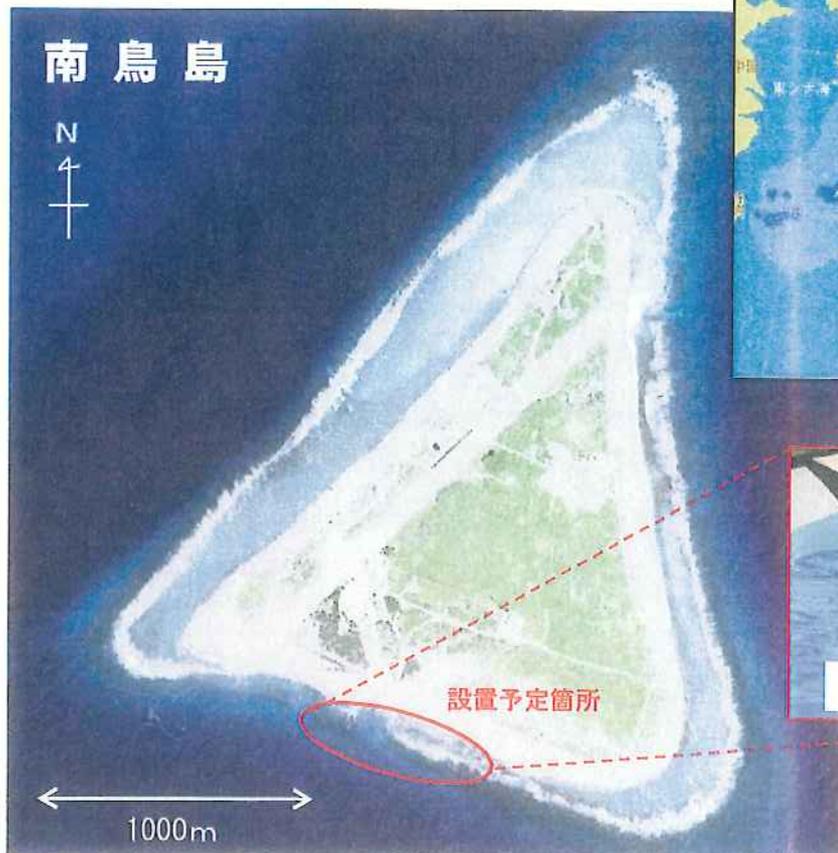
事業名 (箇所名)	南鳥島における活動拠点整備事業 (東京都南鳥島)		担当課	本省港湾局振興課			事業主体	関東地方整備局	
			担当課長名	田邊 俊郎					
実施箇所	東京都小笠原村南鳥島								
主な事業の諸元	岸壁 (-8m)、泊地 (-8m)								
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成27年度					
総事業費(億円)	250								
目的・必要性	海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点を整備する。								
便益の主な根拠	海洋資源開発の推進による便益 (想定コバルト生産量: 5,950 t/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	3,173.9	C:総費用(億円)	235.9	B/C	13.5	B-C	2,938	EIRR (%)
感度分析	需 要	(-10% ~ +10%)	B/C (12.1 ~ 14.7)						
	建設費	(+10% ~ -10%)	B/C (12.4 ~ 14.7)						
	建設期間	(+10% ~ -10%)	B/C (13.2 ~ 13.7)						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、 ①南鳥島への輸送船の沖待ちが解消されるとともに、陸揚げ作業日数が短縮される。また、航空機による輸送がなくなることによる輸送コストの削減が図れる。 ②周辺海域で活動する調査船舶等が燃料・水の補給や機材の交換等の際、他の離島まで移動する必要がなくなり、運航コストの削減が図れる。 ③南鳥島周辺海域におけるコバルトリッチクラストの開発が見込まれる。								
その他	係留の安全性の向上が図られる。輸送の信頼性(定時性)の向上が図られる。								

<事業の概要>

海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する海洋での活動や、これらの活動を支援する各種の施設の維持管理等の活動が、本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、輸送や補給、荒天時の待避等が可能な活動拠点を整備する。

- 整備施設 : 岸壁（水深8m）・泊地（水深8m）
- 事業費 : 250億円

事業区分	地区名	施設名	H22	H23	H24	H25	H26	H27
直轄事業	南鳥島	岸壁（-8m）						
		泊地（-8m）						



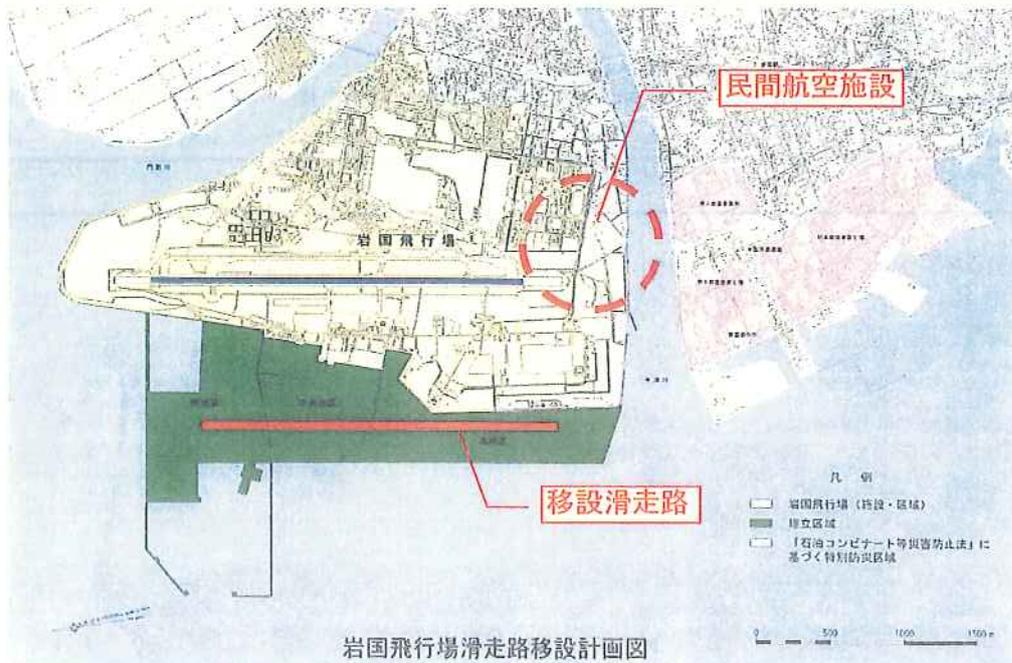
事業名 (箇所名)	岩国飛行場民間航空施設整備事業			担当課	航空局空港部計画課			事業 主体	中国地方整備局 大阪航空局	
				担当課長名	干山 善幸					
実施箇所	山口県岩国市									
事業諸元	民間航空再開に必要なターミナル地区等を整備する。									
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成24年度						
総事業費(億円)	46.2									
目的・必要性	本事業は、米軍再編措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮し、岩国飛行場における民間航空機の就航に必要なターミナル施設整備を実施するものであり、当該施設整備により地域の活性化に資することを目的とする。									
便益の主な根拠	<p>【便益の内訳】</p> <p>①利用者便益（一般化費用削減効果） 309億円</p> <p>②供給者便益（着陸料収入等） 49億円</p> <p>③残存価値 45億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>（需要予測結果）</p> <p>平成24年度（供用開始時）：35万人、平成34年度（供用開始10年後）：37万人</p> <p>（予測に用いた前提条件）</p> <p>経済成長： 「経済財政の中長期方針と10年展望 比較試算」（H21.1 内閣府）等</p> <p>人口： 「日本の将来推計人口」（H18.12 国立社会保障・人口問題研究所）等</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	403	C:総費用(億円)	85	B/C	4.7	B-C	318	EIRR (%)	26.5
感度分析	需要予測：下位ケース～上位ケース		B/C	B-C	EIRR					
	建設費：+10%～-10%		4.4～5.0	291～341億円	26.4～27.0%					
	建設期間：+10%		4.3～5.3	307～328億円	24.4～29.1%					
			4.7	305億円	22.8%					
	※建設期間-10%は工程的に極めて厳しいことから感度分析は実施していない。									
事業の効果等	<p>【貨幣換算した効果（便益）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅行時間の短縮が図られるとともに、移動経路の選択の幅が広がる。 ・供給者の収益が増加する。 <p>【貨幣換算が困難な効果等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・米軍再編関連措置に係る負担を担う地元地方公共団体の要望に配慮。 ・航空利便性の向上に伴い、観光需要による地元消費拡大、ビジネス需要による企業活動の活性化・新規進出等が期待される。 ・空港関連産業による雇用拡大効果が期待される。 									
その他	-									

位置図



岩国飛行場

概要図



岩国飛行場滑走路移設計画図

(防衛省資料(出典:防衛省HP)に加筆)

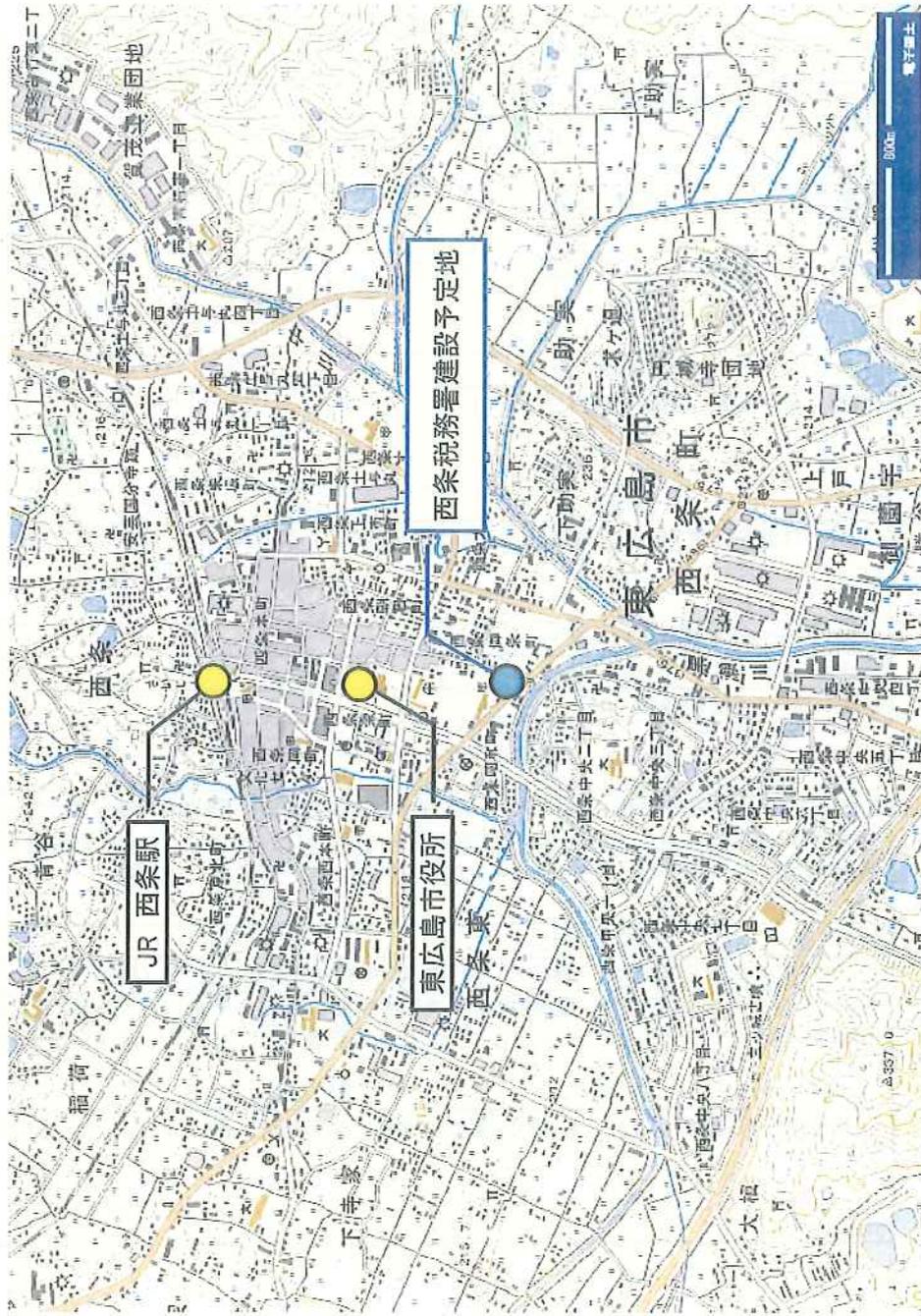
官庁営繕事業

平成21年度		新規事業採択時評価					
事業名(箇所名)	西条税務署	担当課	計画課	事業主体	国土交通省 中国地方整備局		
実施箇所	広島県東広島市西条昭和町16-8						
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・構造:RC-3外 ・規模:1,931㎡ 						
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成23年度			
総事業費(億円)	5.3						
目的・必要性	・既存庁舎においては、老朽・狭隘・分散を解消する必要性が認められる。						
事業計画の必要性	評点	106点					
必要性の主な根拠	・既存庁舎の老朽、狭隘、分散が生じている。						
事業計画の合理性	評点	100点					
合理性の主な根拠	・同等の性能を確保できる他の案との経済比較を行ない、事業案の方が経済的であることを確認している。						
事業計画の効果	業務を行うための基本機能(B1)						
	評点	133点					
事業計画の効果	施策に基づく付加的機能(B2)						
	地域性	C	環境保全性	A	機能性 (ユニバーサルデザイン)	A	機能性 (防災性)
効果の主な根拠	業務を行うための基本機能に関し、特に下記の点で大きな効果が認められる計画となっている。 ・敷地がJR西条駅に近く、市役所や県税事務所等も近隣に所在しているため、利用者の利便性が高い。 ・税務相談室を十分確保しプライバシーに関わる問題にも十分配慮している。						
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度					
	C':代替案の総費用(LCC)(億円)	9.3	C:事業案の総費用(LCC)(億円)	8.8	C'-C(億円)	0.5	
その他の効果等	経済的な合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる計画となっている。 ・環境配慮型官公庁施設(グリーン庁舎)として庁舎を整備することにより、地球温暖化対策の推進に寄与している。 ・ユニバーサルデザインを視野に入れたバリアフリー化に配慮している。						
その他	・入居官署から、経年劣化による老朽、業務量増大に伴う狭隘が著しいため、早急なる庁舎の整備の要望がある。						
概要図(位置図)	別添						

施設名：西条税務署

事業場所：広島県広島市西条昭和町16-8

案内図



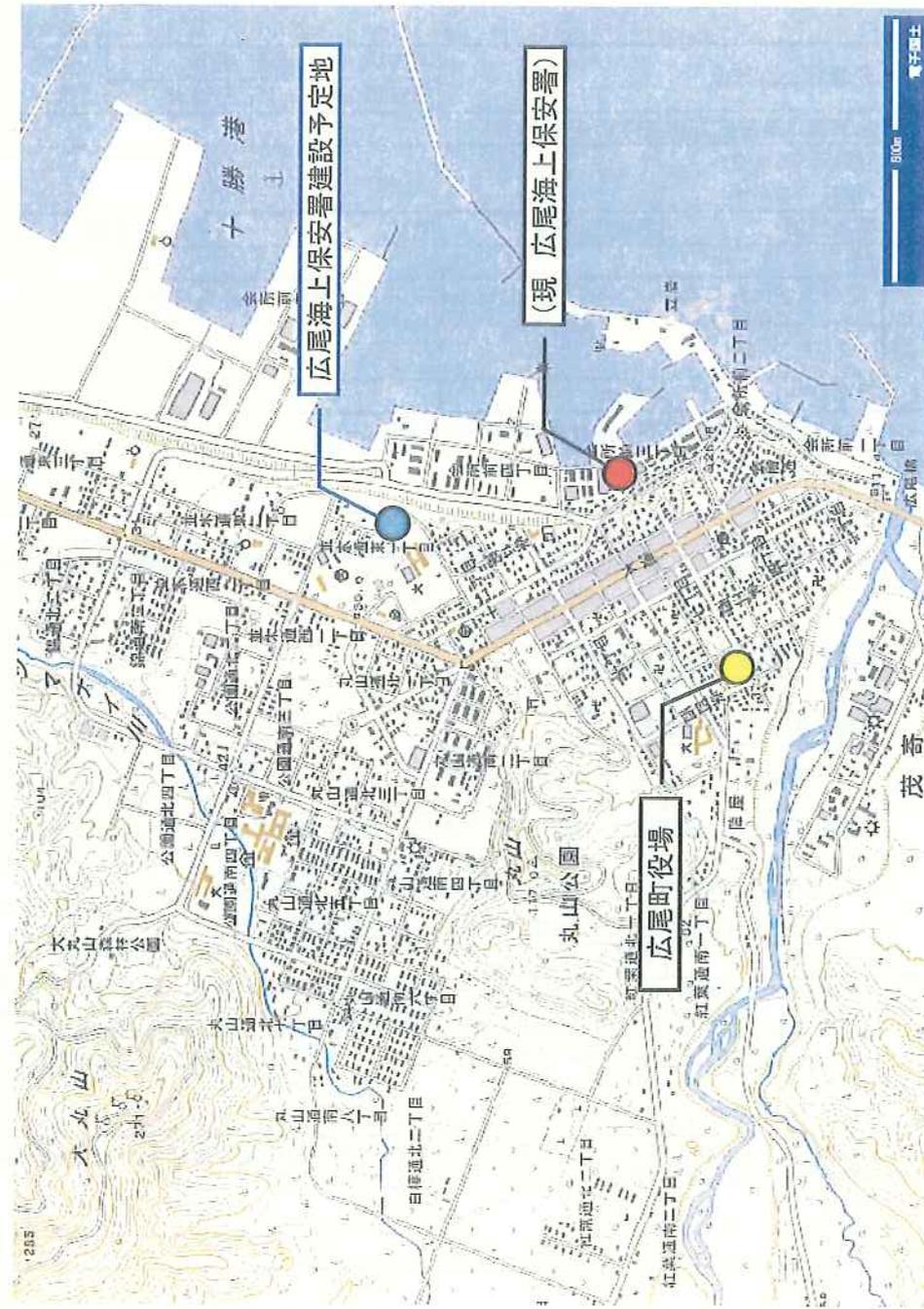
官庁営繕事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	広尾海上保安署	担当課 担当課長名	計画課 鬼沢 浩志	事業 主体	国土交通省 北海道開発局
実施箇所	北海道広尾郡広尾町並木通東1-15				
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・構造:RC-2外 ・規模:754㎡ 				
事業期間	事業採択	平成22年度	完了	平成23年度	
総事業費(億円)	2.7				
目的・必要性	・既存庁舎においては、老朽・狭隘・立地条件の不良を解消する必要性が認められる				
事業計画の必要性	評点	107点			
必要性の主な根拠	・既存庁舎の老朽、狭隘、立地条件の不良が生じている。				
事業計画の合理性	評点	100点			
合理性の主な根拠	・同等の性能を確保できる他の案との経済比較を行い、事業案の方が経済的であることを確認している。				
事業計画の効果	業務を行うための基本機能(B1)				
	評点	121点			
効果の主な根拠	業務を行うための基本機能に関し、特に下記の点で大きな効果が認められる計画となっている。				
	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地は、船艇へのアクセスが容易であることに加え、高台に位置しているため、港内への視野が確保されており、現庁舎で問題となっている津波に対する業務継続性の確保も可能である。 ・大地震動後、構造体の大きな補修をすることなく建築物を使用することができる。 				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度			
	C':代替案の総費用(LCC)(億円)	4.3	C:事業案の総費用(LCC)(億円)	4.1	C'-C
その他の効果等	経済的な合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる計画となっている。 ・環境配慮型官公庁施設(グリーン庁舎)としての庁舎を整備することにより、地球温暖化対策の推進に寄与している。 ・バリアフリー化に十分配慮している。				
その他	・入居官署から、経年劣化による老朽が著しいほか、災害時の業務継続性の確保が困難な状況であるため、早急なる庁舎の整備の要望がある。				
概要図(位置図)	別添				

施設名： 広尾海上保安署

事業場所： 北海道広尾郡広尾町並木通東1-15

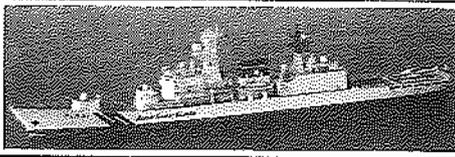
案内図



巡視船艇整備事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	ヘリコプター2機搭載型巡視船建造(1隻)	担当課	船舶課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
事業内容	ヘリコプター2機搭載型巡視船1隻の建造及び就役				
配備管区及び主な活動海域	遠方海域				
整備期間	事業採択	平成22年度	完了	平成25年度	
運用開始年度	平成25年度				
総事業費(億円)	230				
必要性・緊急性	<p>今年度から我が国エネルギー政策の重要課題である核燃料サイクルの一環であるMOX海上輸送が再開となり、将来的に国内再処理工場が2015年に操業開始となれば、国内再処理工場から原発へのMOX輸送も開始される見込みである。同燃料は核物質防護条約上、最も厳格な防護措置が求められており、その海上輸送については警戒レベルの極めて高い体制で警備を行う必要があり、国内MOX輸送が開始となれば、周年・長期にわたり実施されることになるので、必要な装備を保有する巡視船で長期連続して警備可能な体制を整備する必要がある。</p> <p>また、現在、ソマリア沖海賊に対処するため自衛隊の艦船が派遣されているが、今後、日本関係船舶が航行する主要航路において海賊被害が発生する場合には、海賊対策の第一義的機関として巡視船派遣を含む対応が求められることになる。</p> <p>さらに、中国・台湾が領有権を主張している尖閣諸島周辺海域においては、これまでも巡視船・航空機を配備し継続的な監視を行うとともに、不当な領有権主張活動を行う外国人が乗船した船舶による領海内不法侵入等の事案に対応しているところであるが、周辺国にあっては近年、海洋権益の保護に関連する組織を新設する、大型船の整備を進める等、海洋権益保護の体制強化を図っているほか、平成20年12月には、同諸島の魚釣島南東6キロの我が国領海内にて中国調査船「海監46号」及び「海監51号」が徘徊・漂泊を行うといった公船による領海内侵入事案も発生しており、同海域への巡視船の配備によるプレゼンスがこれまでに以上に必要となってくる。</p> <p>加えて、世界第6位の広さを有する我が国領海及び排他的経済水域には、豊富な生物資源やエネルギー・鉱物資源の存在が確認されているところ、現在、日本の国土面積の2倍に匹敵する200海里を超えた大陸棚の延伸を国連に申請しているところであり、早ければ2年後に勧告に基づく大陸棚が認められる。他国は新たな海洋資源を求めて、日本と主張が異なる海域における海洋調査活動や海洋権益の保全のための活動を活発化することも想定され、一層の監視警戒体制の強化が必要となってくる。</p> <p>これら新たな業務課題に機動的かつ安定的に対処するため、被害制御能力、長期行動能力等を備えたヘリコプター2機搭載型巡視船を複数隻保有する必要があるも、現在の海上保安庁では、これら要件をある程度満たすのは「しきしま」1隻しかなく、体制として不十分である。</p> <p>このため、緊急整備にて計画しているヘリコプター1機搭載型巡視船5隻の延命措置のうち、2隻を「しきしま」級巡視船への代替整備に変更し、しきしま級巡視船3隻体制とすることで、遠方海域において重大事案が発生しても、最低1隻は継続的に派遣できる体制に強化する必要がある。</p>				
事業の効果	<p>整備しようとするヘリコプター2機搭載型巡視船は、被害制御能力、長期行動能力等の機能強化が図られるため、以下のような業務上の効果が期待できる。</p> <p>①被害制御能力を有することから、ある程度の被害を受けた場合であっても継続的、安定的に業務に対応できる。</p> <p>②長期行動能力を有することから、支援が受けられない遠方海域であっても業務対応が可能となる。</p> <p>③圧倒的な堪航性を有することから、極めて厳しい気象条件下でも業務対応が可能となる。</p> <p>④船体が大型化することから大量の人員や物資輸送が可能となる。</p>				
主たる効果の抽出	整備しようとするヘリコプター2機搭載型巡視船は、被害制御能力、長期行動能力等の機能が強化されており、遠方海域・重大事案への対応体制の強化を図ることができる。				
耐用年数	25年				
本事業に関連する事業	老朽巡視船の解役				

「しきしま級」巡視船のスペック・価格比較

	しきしま級巡視船	しきしま
		
全長	約150.0m	
幅	約17.0m	
深さ	約10.0m	
総トン数	約6,500トン	
主機関	9,000馬力×4	
速力	25ノット(約46km/h)以上	
武器	40ミリ機関砲(FCS ^{※1})×2 20ミリ機関砲(RFS ^{※2})×2	連装35ミリ機関砲(FCS ^{※1})×2 20ミリ機関砲(FCS ^{※1})×2
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○被害制御能力 <ul style="list-style-type: none"> ・区画の細分化 ・重要機器の分散配置 ○強力な制圧力 <ul style="list-style-type: none"> ・全方位への射撃 ・遠距離からの正確な射撃 ○長期行動能力 <ul style="list-style-type: none"> ・約2ヶ月の連続行動可能 ○大型のヘリコプター2機搭載 	
船価	22年度要求額：23,026百万円	元年度補正予算額：15,313百万円

※1 FCS (Firing Control System) : 遠距離の精密射撃を行うための射撃管制システム

※2 RFS (Remote Firing System) : 最大対処距離をFCSよりも短く限定し、簡易な射撃計算をするシステム

巡視船艇整備事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	中型巡視船(350トン型)建造(2隻)	担当課	船舶課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
事業内容	中型巡視船(350トン型)2隻の建造及び就役				
配備管区及び主な活動海域	三大湾等				
整備期間	事業採択	平成22年度	完了	平成24年度	
運用開始年度	平成24年度				
総事業費(億円)	56				
必要性・緊急性	<p>今般の350トン型巡視船にかかる整備事業については、主な必要性として、「テロへの対応能力の強化」が挙げられる。</p> <p>平成13年9月11日の米国同時多発テロ以降、世界各地でテロ事件が続発している。平成16年3月にはスペイン列車爆破テロ、平成17年7月にはロンドン同時爆破テロ、平成18年7月にはイギリス発旅客機同時爆破テロ未遂事件、平成19年6月にはイギリスのグラスゴー空港で車両突入テロ、平成20年11月にはインドのムンバイにおいて連続テロが発生するなど、依然として世界はテロの脅威にさらされている。</p> <p>我が国にあっては、自衛隊のイラク派遣を契機に、平成15年10月に国際テロ組織アルカイダの指導者オサマ・ビンラディンがテロ標的と名指しするなど、テロの脅威は高まっている。</p> <p>我が国の海上テロについては、後背地に大都市やエネルギー関連施設等の重要施設を多数擁し、海上交通がふくそうする東京湾、伊勢湾、紀伊水道、豊後水道、関門海峡及び若狭湾の三大湾等において、海上物流、ライフラインのダメージ等を狙ったテロが危惧されており、このため、平成16年7月に施行された国際船舶・港湾保安法に基づくテロ関係船舶の洗い出し、その入湾阻止等のための警備体制を早急に強化することが必要となっている。</p> <p>三大湾等におけるテロ対策は益々重要となってきたが、老朽・旧式化の進んだ巡視船では、テロを企図した船舶等には対応できないことから、速力、操縦性能、夜間監視能力等の警備能力を強化した巡視船に早急に代替整備し、三大湾等の湾口において180トン型巡視船との連携によりテロ容疑船の挟撃、停船措置体制を確立するとともに、監視警戒体制を強化する必要がある。</p>				
事業の効果	<p>今般整備される中型巡視船(350トン型)は、既存の500トン型巡視船に比較して、速力、操縦性能、夜間監視能力等の向上を図るとともに船体の防弾化、停船命令等表示装置を装備しているため、以下のような業務上の効果が期待できる。</p> <p>(1) 湾口において、テロ関連船舶の入湾阻止に迅速かつ適切な対応が可能となる。</p> <p>(2) 湾内において、エネルギー関連施設やタンカー等の大型船を狙った自爆テロ阻止のために迅速かつ適切な対応が可能となる。</p> <p>(3) 船舶に対する立入検査等のため停船命令を実施する際に、停船命令等表示装置により文字を使用した停船命令等を併用することにより、確実な警備広報を行うことが可能となる。</p> <p>(4) 船体の防弾構造により、テロを企てる容疑者からの攻撃に対して船内の海上保安官の安全を確保することが可能となる。</p> <p>(5) 運用司令区画(OIC)により、複数隻での事案対応において指揮船として能力を発揮する。</p>				
主たる効果の抽出	<p>整備しようとする巡視船は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、テロリストの侵入の防止、自爆テロの阻止等テロへの対応能力の強化を図ることができる。</p>				
耐用年数	20年				
本事業に関連する事業	老朽巡視船の解役				

350トン型巡視船



全 長：約56.0m
幅：約8.5m
深 さ：約4.4m
総トン数：約335トン

主 機 関：5,000PS×3基
速 力：約35ノット (約65km/h)
航 行 区 域：近海
船 質：軽合金

350トン型巡視船の老朽化状況



巡視船艇整備事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	大型巡視艇(30メートル型)建造(2隻)	担当課	船舶課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
事業内容	大型巡視艇(30メートル型)2隻の建造及び就役				
配備管区及び主な活動海域	日本沿岸海域				
整備期間	事業採択	平成22年度	完了	平成23年度	
運用開始年度	平成23年度				
総事業費(億円)	30				
必要性・緊急性	<p>今般の大型巡視艇(30メートル型)にかかる整備事業については、主な必要性として、「外国漁船による侵犯操業の取締り」、「悪質、巧妙化する密輸、密航事犯の取締り」が挙げられる。</p> <p>(1) 我が国の排他的経済水域内及び領海内において違法操業を行う外国漁船は依然として後を絶たず、外国漁船により違法に設置された漁具も多数確認されているほか、最近では、漁船の高速化やGPS等の使用により、その手口も悪質、巧妙化している。</p> <p>このような外国漁船による違法操業は、我が国の漁業秩序を著しく乱す行為であり、早急な取締り体制の強化が必要である。</p> <p>(2) 密輸、密航は、国内の暴力団組織を中心とした犯罪であったものから、国際的な犯罪組織との結託による組織犯罪に変化し、また、手口も夜陰に乗り高速の瀬取船を使用する等巧妙化している。</p> <p>これら不法な薬物などの禁制品や密航者は、一旦国内に入ってしまうとその摘発が難しく、国内の治安悪化の原因として、国民生活にも大きな影響を与える危険性をはらんでおり、早急な取締り体制の強化が必要である。</p> <p>これらに迅速かつ的確に対応するため、速力、操縦性能、夜間監視能力等を向上させた大型巡視艇(30メートル型)を早急に整備する必要がある。</p>				
事業の効果	<p>今般整備される大型巡視艇(30メートル型)により、以下のような業務上の効果が期待できる。</p> <p>(1) 高速な密漁漁船を取り逃がすことなく、追跡、捕捉することができる。</p> <p>(2) 密輸・密航事犯の情報を入手した場合、迅速な現場臨場ができ、適切な対応が可能となる。</p>				
主たる効果の抽出	整備しようとする巡視艇は、速力、操縦性能、夜間監視能力及び捕捉能力等の警備能力が強化されており、外国漁船の取締り、密輸・密航事犯等への対応能力の強化を図ることができる。				
耐用年数	20年				
本事業に関連する事業	老朽巡視船の解役				

30メートル型巡視艇



全長：約32.0m	主機関：3,200PS×2基
幅：約6.5m	速力：約36ノット (約67km/h)
深さ：約3.3m	航行区域：近海
総トン数：約100トン	船質：軽合金

30メートル型巡視艇の老朽化状況

船体補強材亀裂 巡視艇ゆきくも (船齢31年)	上甲板亀裂 巡視艇あさぎり (船齢27年)	上甲板腐食・破口 巡視艇ぎたくも (船齢32年)
-----------------------------------	---------------------------------	------------------------------------

船体強度低下による乗員の安全性低下

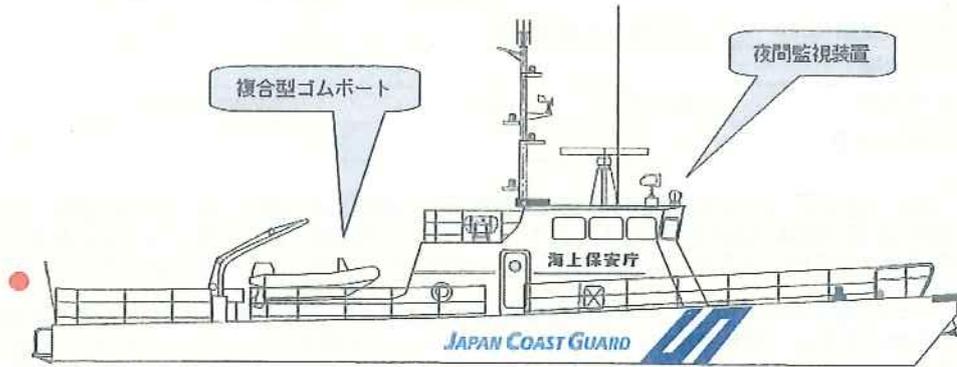
船底外板亀裂・浸水 巡視艇あさぎり (船齢27年)	船底外板破口 巡視艇やえづき (船齢29年)	リベット欠落 巡視艇やえづき (船齢29年)
-------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

浸水による乗員の安全性低下

巡視船艇整備事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	大型巡視艇(23メートル型)建造(2隻)	担当課	船舶課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
		担当課長名	浅野富夫		
事業内容	大型巡視艇(23メートル型)2隻の建造及び就役				
配備管区及び主な活動海域	三大湾等				
整備期間	事業採択	平成22年度	完了	平成23年度	
運用開始年度	平成23年度				
総事業費(億円)	13				
必要性・緊急性	<p>船舶交通がふくそうする東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡においては、大規模海難に至る恐れの大い 衝突・乗揚げ海難の約6割が発生しており、また、平成20年3月に起きた明石海峡での多重衝突海難では、人 命・財産・漁業面での甚大な被害が生じるなど、船舶航行に対する安全対策を講ずることは喫緊の課題となっ ている。</p> <p>一方で、我が国の各海域における潮流等の特性や交通ルールに不慣れな船舶の増加、船舶の大型化等によ る海難の発生及び海難発生時における被害増大のおそれが高まるとともに、リアルタイムで船名、針路等の把 握が可能となる船舶自動識別装置(AIS)の搭載義務船舶への搭載完了(H20.7)等、船舶交通に係る環境が近 年大きく変化している。</p> <p>これらの状況を踏まえ、第171回国会においては海上交通安全法が改正され、今後、必要に応じ指示や勧告 などを行うことができることとなるなど、海上交通センターの権限が大幅に強化されることとなったところ、今般の 法改正に伴う海難防止対策を実効性のあるものにするためには、海上交通センターと連携して航行船舶に対す る情報提供、指導等にあたる航路しよう戒船の活用が不可欠である。</p> <p>しかし、老朽・旧式化の進んだ巡視艇では、速力不足や装備不足等により、海上交通センターの権限強化に的 確に対応することができないことから、航路内等を航行する船舶に対し、迅速・的確に対応できるだけの十分な 速力、装備を持った航路しよう戒船の代替整備を早急に実施し、ふくそう海域における船舶交通の安全を確保す る必要がある。</p>				
事業の効果	<p>今般整備される大型巡視艇(23メートル型)は、航路内等を航行する船舶に対し、迅速・的確に対応できるだ けの十分な速力の向上を図るとともに、夜間監視装置、電子海図表示装置等を装備しているため、以下のような 業務上の効果が期待できる。</p> <p>(1) 速力の向上を図ることにより、交通整理を要する海域への迅速な到達が可能となるとともに、停船命令表示 装置の装備により、連絡手段を持たない船舶等に対し意思を伝達できるなど、航行船舶に対する指示や勧告 等、強化される海上交通センターの権限を十分に発揮することが可能となる。</p> <p>(2) 夜間監視装置の装備により、指導等対象船舶の確認が容易となり、夜間や視界制限時においても迅速・的 確な対応が可能となる。</p> <p>(3) 速力の向上及び夜間監視装置の装備により、違反船舶の迅速な追跡・捕捉が可能となり、取締体制を強化 することができる。</p> <p>(4) 夜間監視装置、電子海図表示装置の装備により、四囲の状況の迅速な把握が可能となることから、航行船 舶への適切な指導等が期待できるだけでなく、自船の航行の安全性を向上させることができる。</p>				
主たる効果の抽出	整備しようとする大型巡視艇(23メートル型)は、航路内等を航行する船舶に対し、迅速・的確に対応できるだ けの十分な速力、装備が強化されており、ふくそう海域における船舶交通の安全の確保に的確に対処できる。				
耐用年数	20年				
本事業に関連する事業	老朽巡視船の解役				

23メートル型巡視艇



全長：約27.0m	主機関：1,600PS×2基
幅：約5.6m	速力：約25ノット(約46km/h)
深さ：約2.8m	航行区域：沿海
総トン数：約64トン	船質：鋼

23メートル型巡視艇の老朽化状況

<p>上部甲板の金属疲労 巡視艇うらゆき(船齢34年)</p> <p>船体強度低下のおそれ</p>	<p>上部構造物亀裂 巡視艇まきぐも(船齢34年)</p>	<p>燃料取入管の腐食 巡視艇あわぎり(船齢27年)</p> <p>油流出のおそれ</p>
<p>曳航救助等に支障のおそれ</p> <p>クロスピット腐食 巡視艇あそゆき(船齢34年)</p>	<p>航行不能のおそれ</p> <p>主機排気管腐食・亀裂 巡視艇あそゆき(船齢34年)</p>	<p>浸水のおそれ</p> <p>船底破孔 巡視艇ゆうづき(船齢31年)</p>

巡視船艇整備事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	小型巡視艇(20メートル型)建造(4隻)	担当課	船舶課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
事業内容	小型巡視艇(20メートル型)4隻の建造及び就役	担当課長名	浅野富夫		
配備管区及び主な活動海域	港内及びその周辺海域				
整備期間	事業採択	平成22年度	完了	平成22年度	
運用開始年度	平成22年度				
総事業費(億円)	13				
必要性・緊急性	<p>今般の小型巡視艇(20メートル型)にかかる整備事業については、主な必要性として、「銃器密輸入等の水際対策」「テロへの対応能力の強化」等が挙げられる。</p> <p>近年、海上ルートによる薬物、銃器等の密輸密航事犯は、暴力団等の介入に加え、国際的な犯罪組織が関与し、その手口も組織的、計画的かつ潜在的に行われ悪質巧妙化している。特に平成19年4月及び5月に発生した暴力団員等による長崎市長射殺、東京都町田市や愛知県長久手町の発砲立てこもり事件等の相次ぐ銃器発砲事件を受け、政府は銃器対策推進本部において、政府一丸となって水際対策を始めとした銃器対策を徹底することを確認したところである。海上保安庁においては、海外からの銃器等の流入を阻止することが、従前にもまして極めて重要な責務となっており、海上ルートによる銃器密輸入等に対する監視取締体制の更なる充実強化が強く求められている。</p> <p>このような中、平成20年11月には門司港において、貨物船船内において約300kgにも及ぶ大量の覚せい剤不法所持事件を摘発したほか、平成21年2月には、高知県室戸岬沖において中国漁船による約120kgの覚せい剤密輸入事件を摘発する等、大規模な薬物密輸事犯が発生しており、さらに水際における監視・取締り体制を強化する必要がある。</p> <p>また、平成19年6月にはイギリスのグラスゴー空港で車両突入テロが発生するなど、全世界的にテロの脅威が高まっている。海上においては、平成16年4月、イラク南部のバスラ沖において石油ターミナルを狙ったポートによる自爆テロも発生し、我が国においても沿岸部に所在するエネルギー関連施設等の重要施設や停泊中のタンカー等へのテロ行為が危惧されているところである。</p> <p>従って、老朽・旧式化の進んだ巡視艇では、密輸事犯やテロリストの侵入等の未然防止に的確に対処することができないことから、速力、夜間監視能力等を向上させた小型巡視艇(20メートル型)に早急に代替整備し、港内及びその周辺海域の監視警戒体制を強化する必要がある。</p>				
事業の効果	<p>今般整備される巡視艇は、既存の15メートル型巡視艇に比較して、速力、夜間監視能力等の向上を図るとともに船体の防弾化、停船命令等表示装置を装備しているため、以下のような業務上の効果が期待できる。</p> <p>(1) 海外からの銃器密輸等事犯に対して、速力の向上、夜間監視装置等高性能化することにより、水際における監視取締体制を強化することができる。</p> <p>(2) 湾内において、エネルギー関連施設やタンカー等の大型船を狙った自爆テロ阻止のために迅速かつ適切な対応が可能となる。</p> <p>(3) 船舶に対する立入検査等のため停船命令を実施する際に、停船命令等表示装置により文字を使用した停船命令等を併用することにより、確実な警備広報を行うことが可能となる。</p> <p>(4) 船体の防弾構造により、密輸密航、テロ等を企てる容疑者からの武器による攻撃に対して船内の海上保安官の安全を確保することが可能となる。</p> <p>(5) 整備する巡視艇は既存の15メートル型巡視艇に比べ、長さ2m、総トン数で約3割船体が大きくなり、堪航性が向上する。</p>				
主たる効果の抽出	<p>整備しようとする巡視艇は、速力、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、銃器をはじめとする密輸・密航事犯やテロリスト等の侵入等の未然防止に的確に対処できる。</p>				
耐用年数	20年				
本事業に関連する事業	老朽巡視船の解役				

20メートル型巡視艇



全長：約20.0m	主機関：1,020PS×2基
幅：約4.5m	速力：約30ノット(約56km/h)
深さ：約2.3m	航行区域：沿海
総トン数：約26トン	船質：鋼

15メートル型巡視艇の老朽化状況

<p>後部甲板取付部腐食 巡視艇てるぎく(船齢25年)</p>	<p>居住区天井腐食 巡視艇こすもす(船齢27年)</p>	<p>船橋甲板上部腐食 巡視艇たまつばき(船齢26年)</p>
<p>船体強度低下のおそれ</p> <p>排気管腐食破孔 巡視艇やまぎく(船齢25年)</p>	<p>浸水のおそれ</p> <p>前部倉庫船底腐食 巡視艇てるぎく(船齢25年)</p>	<p>船内側</p> <p>船底外板腐食 巡視艇いよざくら(船齢26年)</p>

海上保安官署施設事業

平成21年度		新規事業採択時評価			
事業名(箇所名)	石垣航空基地の整備	担当課	施設補給課	事業主体	国土交通省 海上保安庁
事業場所	沖縄県石垣市(新石垣空港内)				
構造・規模	庁舎 格納庫				
総事業費(億円)	17				
事業の評価	事業の緊急性	100点			
	計画の妥当性	121点			
	事業の効果	110点			
	新規採択理由	平成25年の新石垣空港移転開港に伴い移転先の新空港に石垣航空基地を移転整備する必要がある。			
	その他	平成25年に開港する新石垣空港に石垣航空基地を移転整備することにより、南西諸島周辺における、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応させることができる。			

事業の緊急性—既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標
 計画の妥当性—計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標
 事業の効果—新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果性を評価する指標
 (採択要件：事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

略図等

全体平面図
 航空基地の全体配置を示す空中写真に重ねた図。黄色い線で主要な建物と敷地境界を示している。

計画平面図
 主要な庁舎と格納庫の平面配置を示す図。各部屋の名称や寸法が記載されている。

計画概要
 項目 | 内容
 名称 | 航空基地整備
 所在地 | 沖縄県石垣市
 敷地面積 | 約1,200㎡
 延床面積 | 約1,200㎡
 構造 | 鉄骨造
 工期 | 約12ヶ月
 概算事業費 | 約17億円

標準断面図(A-A断面)
 主要な建物断面の構造を示す図。階高や柱間隔が示されている。

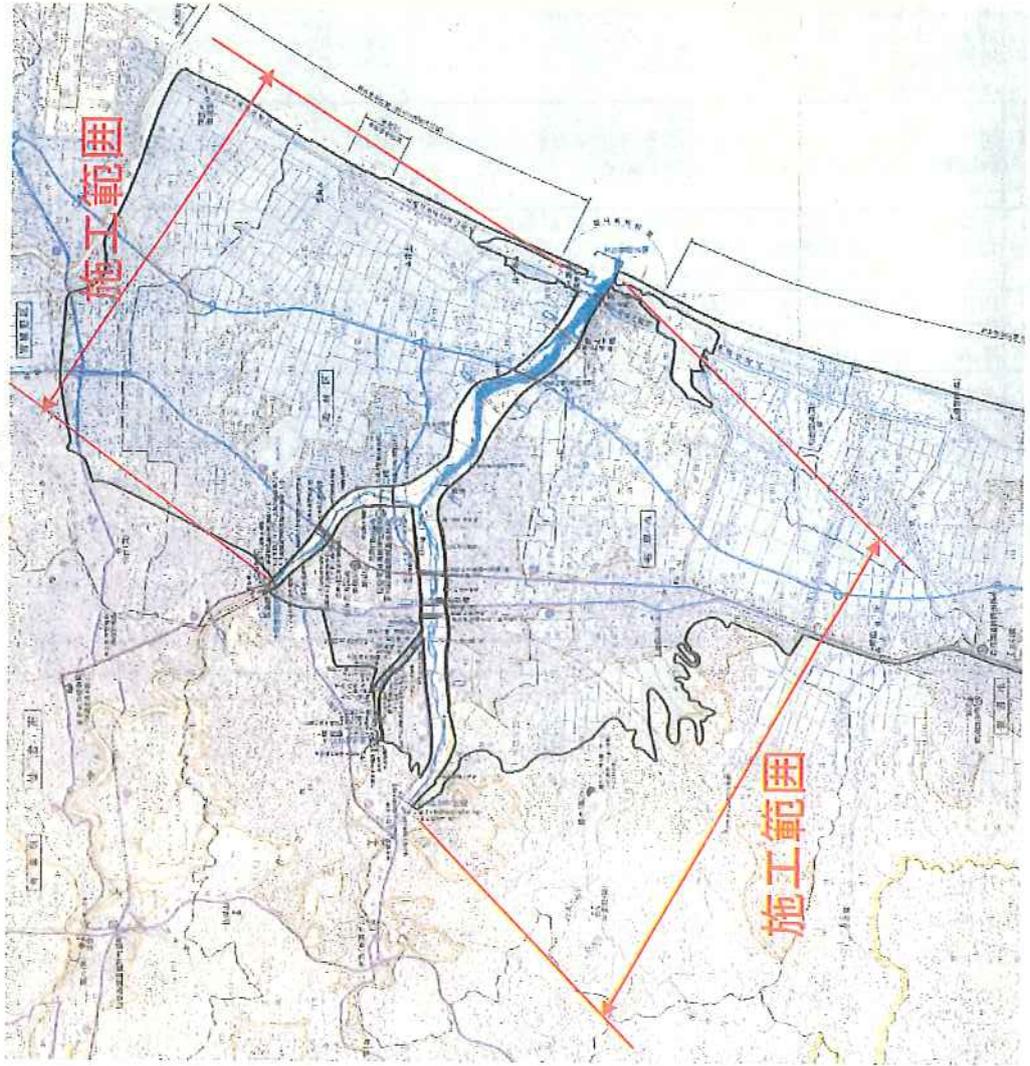
整備スケジュール

項目	開始	終了
1. 設計	2009.04	2009.10
2. 着工	2009.11	2010.03
3. 竣工	2010.04	2010.04

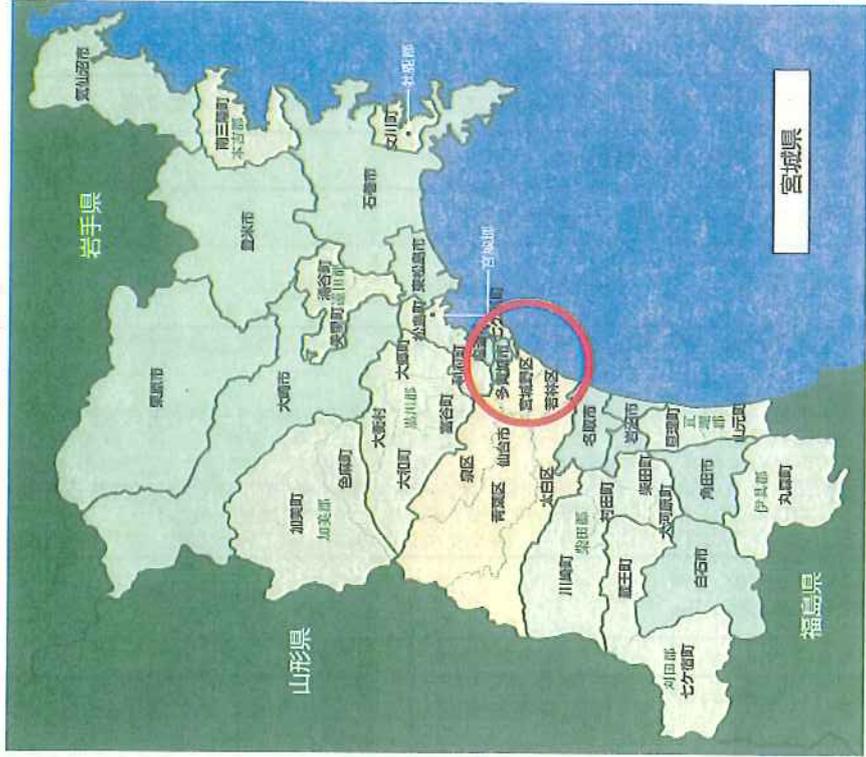
事業名 (箇所名)	名取川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	宮城県仙台市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	堤防整備、掘削、堤防の質的整備、水門改築 等									
事業期間	平成21年度事業着手/平成50年度事業完了									
総事業費(億円)	228		残事業費(億円)		228					
目的・必要性	<p>・名取川は、政令指定都市である仙台市を中心とした都市部（宮城県総人口の約1/2を占める地域）を貫流しており、氾濫すると被害は甚大である。よって、堤防整備、掘削、堤防の質的整備等を進める必要がある。</p> <p>【洪水実績】</p> <p>カスリン台風 昭和22年9月 死者・不明者30名、全半壊家屋209戸、家屋浸水29,704戸 アイオン台風 昭和23年9月 死者・不明者67名、全半壊家屋375戸、家屋浸水33,611戸 熱帯低気圧 昭和25年8月 死者・不明者10名、全半壊家屋27戸、流出家屋286戸、家屋浸水4,542戸 温帯低気圧 昭和61年8月 全半壊家屋9戸、床上浸水家屋2,807戸、床下浸水家屋4,501戸 前線 平成6年9月 全半壊家屋7戸、床上浸水家屋2,145戸、床下浸水家屋3,139戸</p>									
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：116ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	301		C:総費用(億円)	168	B/C	1.8	B-C	133	EIRR(%)
事業の効果等	<p>・戦後最大洪水である昭和25年8月洪水と同規模の洪水が発生しても、外水氾濫による浸水被害を防止する。</p> <p>床下浸水軽減戸数：約9,200戸 床上浸水軽減戸数：約6,000戸 浸水軽減面積：約4,300ha 浸水被害軽減額：1,509億円</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>・浸水想定区域内では、仙台空港アクセス線（平成19年開業）、仙台市営地下鉄東西線（平成27年開業予定）等の新たな交通ネットワークが整備され、それに伴う市街地の拡大が見込まれている。</p>									
事業の進捗状況	<p>・平成19年3月に名取川水系河川整備基本方針が策定された。その基本方針で定めた目標に向けた段階的整備を総合的に勘案し、支川の整備状況を考慮した上で、戦後最大規模の洪水流量に対して想定される被害を軽減することを目標として、平成21年6月に河川整備計画を策定した。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>・現在、事業は順調に進んでおり、今後の事業進捗については、大きな支障はない。事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施していく。</p> <p>平成22年度に名取川藤塚地区河川改修事業が完了予定である。</p>									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・新技術の活用等によるコスト縮減、事業の迅速化を図り、効率的に事業を実施する。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>・宮城県の総人口の約半分を抱える名取川沿川住民とその資産を守るため、事業継続は妥当である。</p>									
その他	-									

名取川水系名取川 位置図

平面図



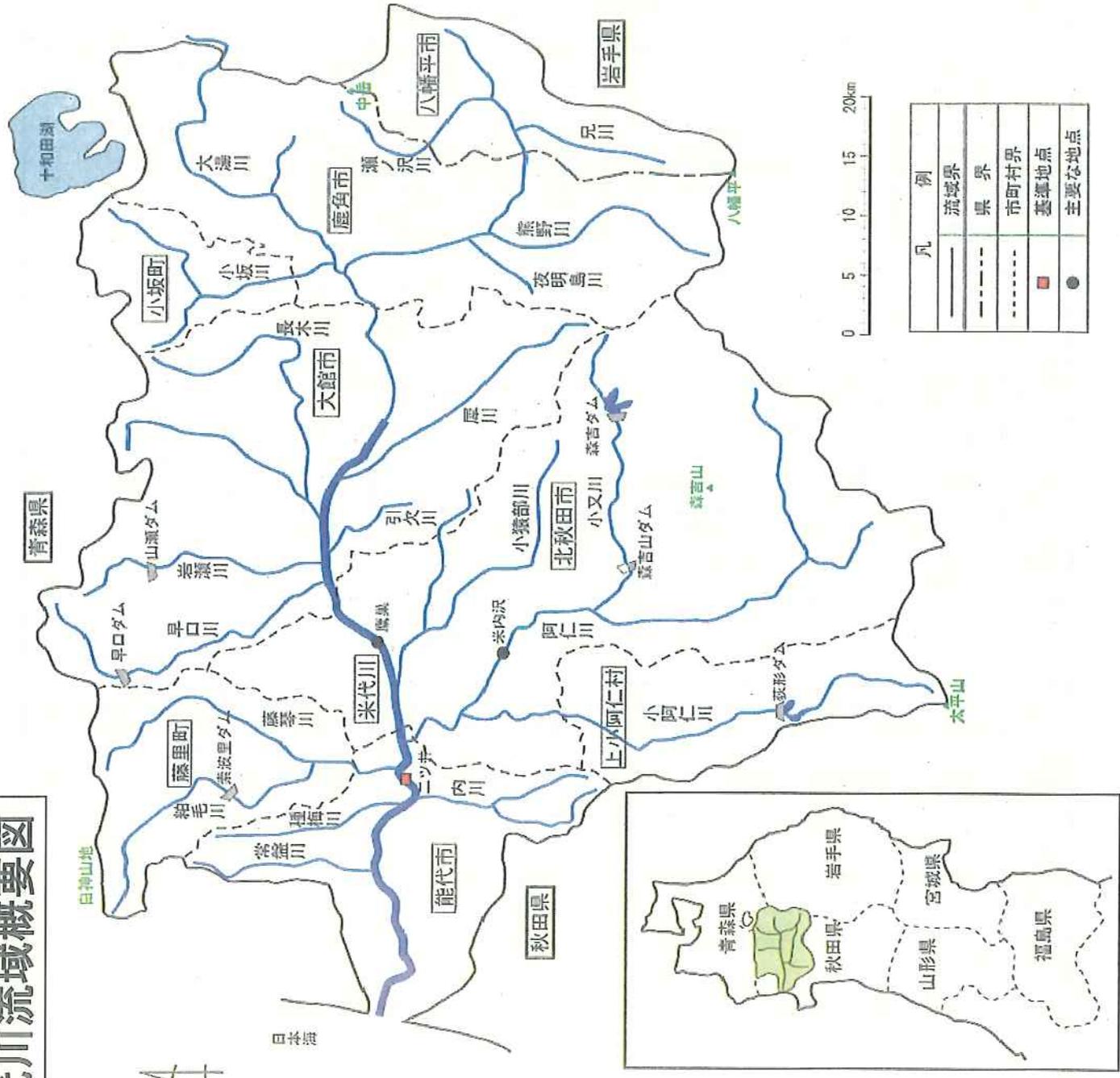
位置図



事業名 (箇所名)	馬淵川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	青森県八戸市									
該当基準	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									
事業諸元	堤防整備、掘削、堤防の質的整備 等									
事業期間	平成21年度事業着手/平成50年度事業完了									
総事業費(億円)	62	残事業費(億円)		62						
目的・必要性	<p>馬淵川は、北東北最大の工業都市である八戸市を貫流しており、治水上重要な河川であることから、河川改修の必要性は高い。</p> <p>[洪水実績]</p> <p>低気圧・前線 昭和22年8月 床上浸水家屋100戸、流失家屋30戸【三戸郡南部町】</p> <p>前線 昭和33年9月 死者3名、床上浸水家屋5,096戸、床下浸水家屋7,566戸、流失家屋42戸【県全体】</p> <p>低気圧 平成11年10月 全半壊家屋15戸、床上浸水家屋393戸、床下浸水家屋387戸【馬淵川流域】</p> <p>台風・前線 平成14年7月 行方不明1名、床上浸水家屋35戸、床下浸水家屋356戸【馬淵川流域】</p> <p>台風 平成16年9月 床上浸水家屋88戸、床下浸水家屋104戸【馬淵川流域】</p> <p>低気圧 平成18年10月 半壊家屋1戸、床上浸水家屋190戸、床下浸水家屋247戸【馬淵川流域】</p>									
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：7戸</p> <p>年平均浸水軽減面積：7ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	64	C:総費用(億円)		40	B/C	1.6	B-C	24	EIRR(%)
事業の効果等	<p>戦後最大洪水である昭和22年8月洪水と同規模の洪水が発生しても、外水氾濫による浸水被害を防止する。</p> <p>床下浸水軽減戸数：約110戸</p> <p>床上浸水軽減戸数：約40戸</p> <p>浸水軽減面積：約100ha</p> <p>浸水被害軽減額：97.9億円</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>浸水想定区域内では、全国有数の水揚げ実績を誇る水産業や河口部に広がる臨海工業地帯や商業施設等が整備され、それに伴う市街地の拡大が見込まれている。</p>									
事業の進捗状況	<p>平成19年7月に馬淵川水系河川整備基本方針が策定された。その基本方針で定めた目標に向けた段階的整備を総合的に勘案し、支川の整備状況を考慮した上で、戦後最大規模の洪水流量に対して想定される被害を軽減することを目標として、平成21年度内の河川整備計画の策定に向け鋭意作業中である。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>現在、事業は順調に進んでおり、今後の事業進捗については、大きな支障はない。事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施していく。</p> <p>平成18年度から馬淵川根城地区河川改修事業が鋭意進めている。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>新技術の活用等によるコスト削減、事業の迅速化を図り、効率的に事業を実施する。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	馬淵川沿川住民とその資産を守るため、事業継続は妥当である。									
その他	-									

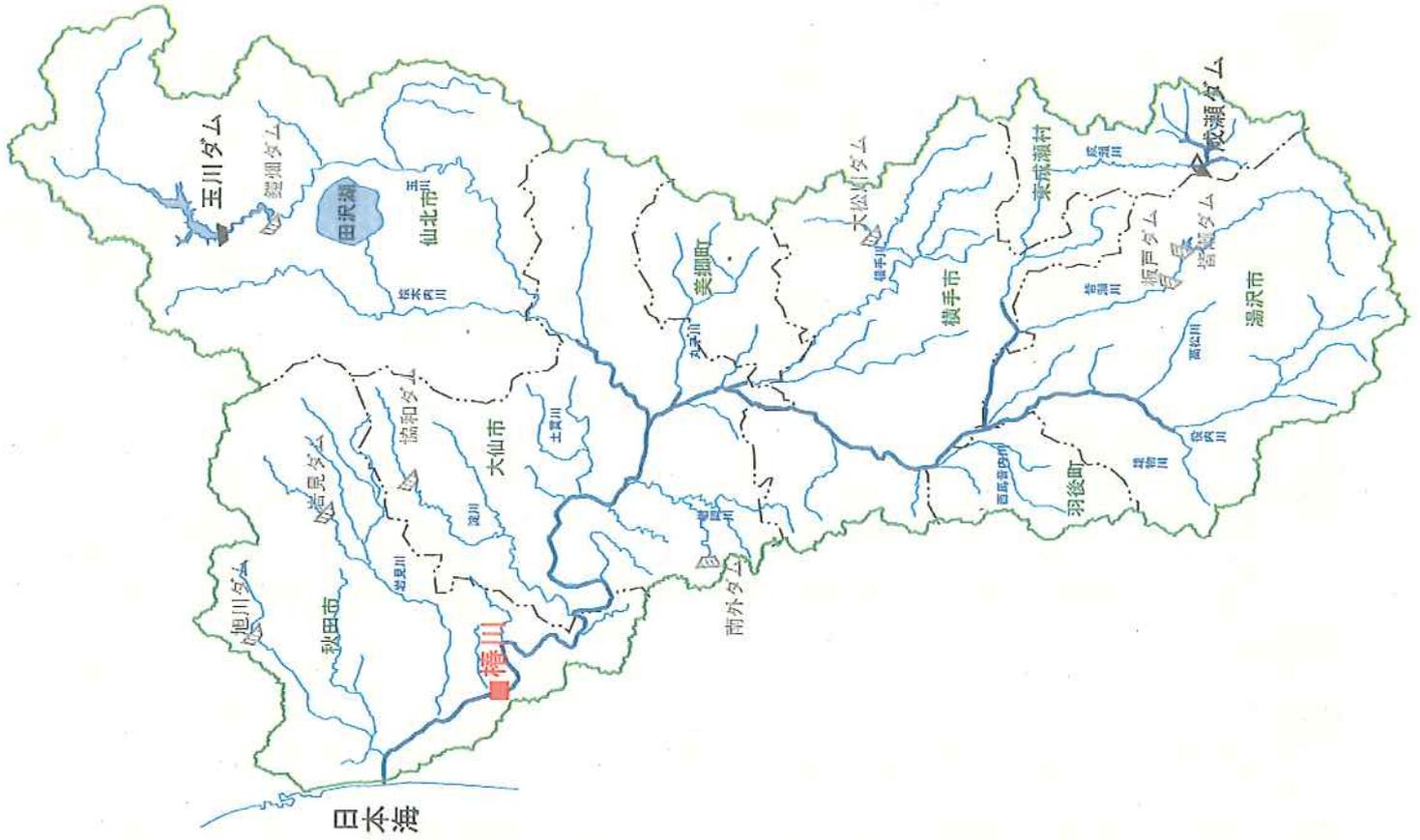
事業名 (箇所名)	米代川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	東北地方整備局																																																																	
			担当課長名	細見 寛																																																																					
実施箇所	秋田県大館市、北秋田市、能代市																																																																								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業																																																																								
事業諸元	堤防整備、掘削、堤防の質的整備、内水対策等																																																																								
事業期間	平成17年度事業着手/平成46年度事業完了																																																																								
総事業費(億円)	2,002		残事業費(億円)			316																																																																			
目的・必要性	<p>・米代川は、秋田県北部の鹿角市、大館市、北秋田市、能代市を貫流して日本海に注ぐ河川であり、氾濫すると被害は甚大であり戦後も多くの被害を被っている。よって、堤防整備、掘削、堤防の質的整備等を進める必要がある。</p> <p>[洪水実績]</p> <table border="1"> <tr> <td>前線</td> <td>S22.</td> <td>8.3</td> <td>家屋流出倒壊</td> <td>112戸、</td> <td>田畑浸水</td> <td>27,973ha、</td> <td>公共被害</td> <td>848カ所</td> </tr> <tr> <td>前線</td> <td>S26.</td> <td>7.21</td> <td>家屋流出倒壊</td> <td>145戸、</td> <td>田畑浸水</td> <td>10,199ha、</td> <td>公共被害</td> <td>879カ所</td> </tr> <tr> <td>前線</td> <td>S30.</td> <td>6.25</td> <td>家屋流出倒壊</td> <td>6戸、</td> <td>田畑浸水</td> <td>9,533ha、</td> <td>公共被害</td> <td>416カ所</td> </tr> <tr> <td>前線</td> <td>S47.</td> <td>7.9</td> <td>家屋流出倒壊</td> <td>10,951戸、</td> <td>田畑浸水</td> <td>8,288ha、</td> <td>公共被害</td> <td>186カ所</td> </tr> <tr> <td>融雪</td> <td>S55.</td> <td>4.6</td> <td></td> <td></td> <td>田畑浸水</td> <td>1,731ha、</td> <td>公共被害</td> <td>439カ所</td> </tr> <tr> <td>梅雨前線</td> <td>H10.</td> <td>6.26</td> <td></td> <td></td> <td>田畑浸水</td> <td>1,347ha、</td> <td>公共被害</td> <td>119カ所</td> </tr> <tr> <td>前線</td> <td>H19.</td> <td>9.17</td> <td>家屋流出倒壊</td> <td>224戸、</td> <td>田畑浸水</td> <td>2,640ha、</td> <td>公共被害</td> <td>433カ所</td> </tr> </table>										前線	S22.	8.3	家屋流出倒壊	112戸、	田畑浸水	27,973ha、	公共被害	848カ所	前線	S26.	7.21	家屋流出倒壊	145戸、	田畑浸水	10,199ha、	公共被害	879カ所	前線	S30.	6.25	家屋流出倒壊	6戸、	田畑浸水	9,533ha、	公共被害	416カ所	前線	S47.	7.9	家屋流出倒壊	10,951戸、	田畑浸水	8,288ha、	公共被害	186カ所	融雪	S55.	4.6			田畑浸水	1,731ha、	公共被害	439カ所	梅雨前線	H10.	6.26			田畑浸水	1,347ha、	公共被害	119カ所	前線	H19.	9.17	家屋流出倒壊	224戸、	田畑浸水	2,640ha、	公共被害	433カ所
前線	S22.	8.3	家屋流出倒壊	112戸、	田畑浸水	27,973ha、	公共被害	848カ所																																																																	
前線	S26.	7.21	家屋流出倒壊	145戸、	田畑浸水	10,199ha、	公共被害	879カ所																																																																	
前線	S30.	6.25	家屋流出倒壊	6戸、	田畑浸水	9,533ha、	公共被害	416カ所																																																																	
前線	S47.	7.9	家屋流出倒壊	10,951戸、	田畑浸水	8,288ha、	公共被害	186カ所																																																																	
融雪	S55.	4.6			田畑浸水	1,731ha、	公共被害	439カ所																																																																	
梅雨前線	H10.	6.26			田畑浸水	1,347ha、	公共被害	119カ所																																																																	
前線	H19.	9.17	家屋流出倒壊	224戸、	田畑浸水	2,640ha、	公共被害	433カ所																																																																	
便益の主な根拠	<p>年平均被害軽減面積：847ha</p> <p>年平均被害軽減戸数：691戸</p>																																																																								
事業全体の投資効率的性	基準年度		平成21年度																																																																						
	B:総便益(億円)		7,397			C:総費用(億円)		2,871		B/C	2.6		B-C	4,526		EIRR (%)	10.76																																																								
事業の効果等	<p>戦後最大規模の洪水(阿仁川合流点下流:昭和47年7月洪水と同規模、阿仁川合流点上流:昭和26年7月洪水と同規模、阿仁川流域:昭和23年8月洪水と同規模)が発生した場合、浸水被害を以下のとおり防止する。</p> <p>床下浸水:約2,800世帯→0世帯</p> <p>床上浸水:約6,200世帯→0世帯</p> <p>浸水面積:約7,900ha→約1,075ha(約6,825ha減)</p> <p>浸水被害額:3,856億円→301億円(3,555億円減)</p>																																																																								
社会経済情勢等の変化	平成19年9月洪水により米代川流域では多大な洪水被害を受けており、河川改修の要望は強い。																																																																								
事業の進捗状況	平成14年4月に米代川水系河川整備基本方針が策定された。この方針に沿って整備していく上で、戦後最大規模の洪水流量に対して想定される被害を軽減することを目標として、平成17年3月に米代川水系河川整備計画を策定した。																																																																								
事業の進捗の見込み	現在、事業は順調に進んでおり、今後の事業進捗について大きな支障はない。事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施していく。 平成22年度に米代川河川災害復旧等関連緊急事業完了予定である。																																																																								
コスト削減や代替案立案等の可能性	河道掘削により発生した土砂の有効利用等によりコスト削減を図る。																																																																								
対応方針	継続																																																																								
対応方針理由	秋田県北部の主要都市を横断する米代川の沿川住民とその資産を守るため、事業継続は妥当である。																																																																								
その他	-																																																																								

米代川流域概要図



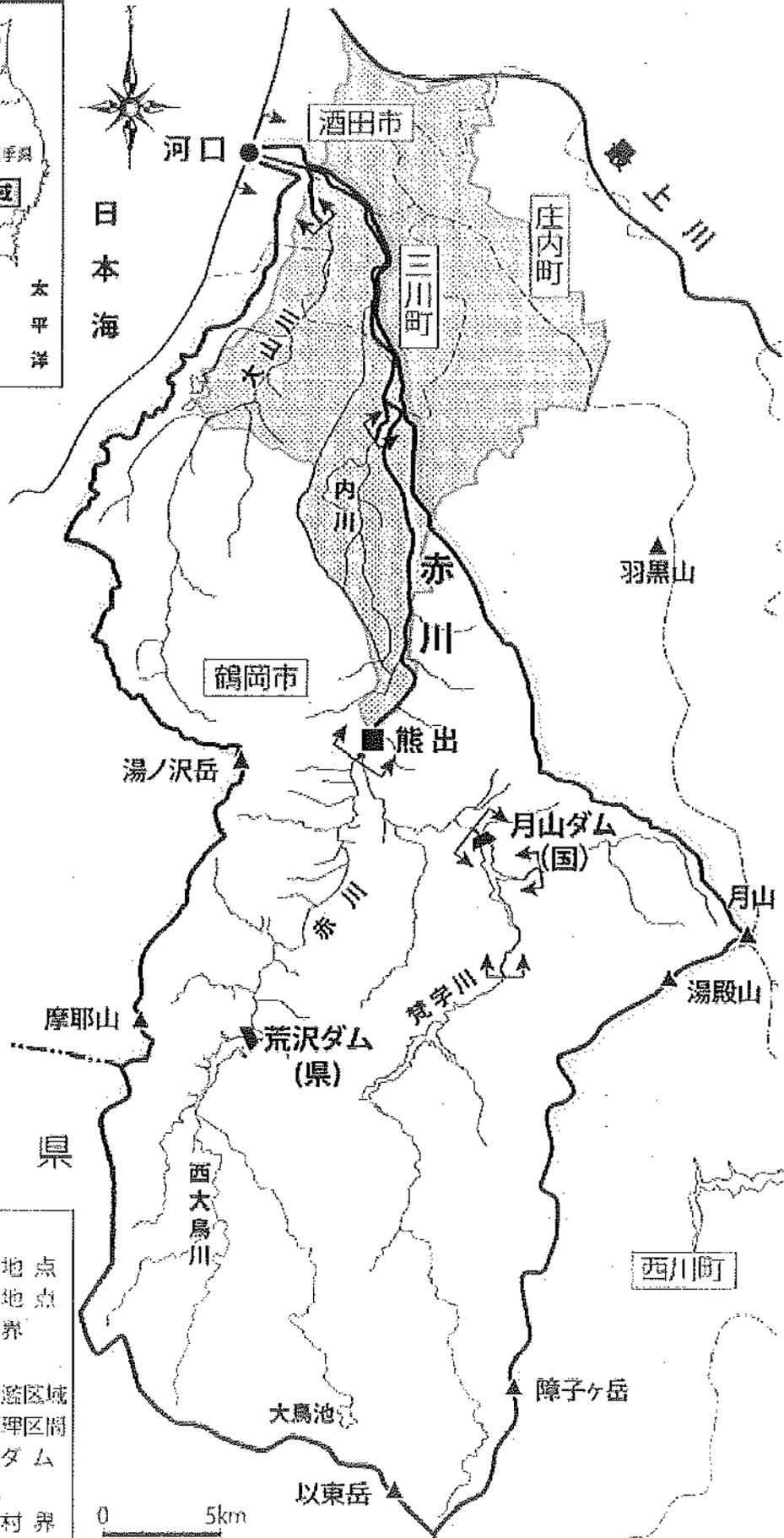
事業名 (箇所名)	雄物川直轄河川改修事業		担当課	本省河川局治水課			事業 主体	東北地方整備局		
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	秋田県湯沢市、横手市、美郷町、大仙市、秋田市等									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	堤防整備、河道掘削等									
事業期間	昭和63年度事業着手/平成30年度事業完了									
総事業費(億円)	1,016		残事業費(億円)			452				
目的・ 必要性	・雄物川は、秋田県南の湯沢市、横手市、美郷町、大仙市、秋田市を貫流して日本海に注ぐ河川であり、氾濫すると被害は甚大であり、戦後も多くの被害を被っている。よって、堤防整備、河道掘削等を進め、治水安全度の向上を図る必要がある。									
	[洪水実績]									
	前線	S22.7	流出	・全壊戸数308戸、	床上浸水	13,102戸、	床下浸水	12,259戸		
	前線	S22.8	流出	・全壊戸数113戸、	床上浸水	4,335戸、	床下浸水	7,631戸		
	前線	S30.6	流出	・全壊戸数23戸、	床上浸水	11,522戸、	床下浸水	21,067戸		
	前線	S40.7	流出	・全壊戸数9戸、	床上浸水	2,885戸、	床下浸水	10,162戸		
	前線	S41.7			床上浸水	255戸、	床下浸水	1,181戸		
	前線	S44.7			床上浸水	158戸、	床下浸水	2,147戸		
	前線	S47.7	流出	・全壊戸数4戸、	床上浸水	1,465戸、	床下浸水	3,439戸		
	前線	S54.8	流出	・全壊戸数1戸、	床上浸水	77戸、	床下浸水	1,001戸		
	台風	S56.8			床上浸水	2戸、	床下浸水	9戸		
	前線	S62.8			床上浸水	534戸、	床下浸水	1,040戸		
前線	H14.8			床上浸水	159戸、	床下浸水	351戸			
前線	H19.9			床上浸水	35戸、	床下浸水	238戸			
便益の 主な根拠	年平均被害軽減面積 : 473ha 年平均被害軽減戸数 : 251戸									
事業全体の 投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益 (億円)	2,015	C:総費用(億円)	1,292	B/C	1.6	B-C	723	EIRR (%)	5.6
事業の 効果等	代表的洪水(昭和62年8月洪水と同規模)が発生した場合、浸水被害を以下のとおり防止する。 床下浸水 : 136世帯 → 0世帯 床上浸水 : 94世帯 → 0世帯 浸水面積 : 2,113ha → 0ha									
社会経 済情勢 等 の 変化	・雄物川流域では、過去に多大な洪水被害を受けており、河川改修の要望は強い。									
事業の 進捗状 況	・平成20年1月に雄物川水系河川整備基本方針が策定された。本河川における当面の整備として、昭和62年8月洪水と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、堤防整備、河道掘削等の整備を実施し、治水安全度の向上を図る。									
事業の 進捗の 見込み	・現在、事業は順調に進んでおり、今後の事業進捗について大きな支障はない。事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施していく。									
コスト 縮減や 代替案 立案等 の 可能 性	・河道掘削により発生した土砂の有効利用によりコスト縮減を図る。									
対応方 針	継続									
対応方 針理由	・秋田県の主要都市を横断する雄物川の沿川住民とその資産を守るため、事業継続は妥当である。									
その他	-									

雄物川流域概要図



事業名 (箇所名)	赤川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	山形県鶴岡市、三川町、酒田市										
該当基準	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										
事業諸元	河道掘削等										
事業期間	平成11年度事業着手/平成28年度事業完了										
総事業費(億円)	65		残事業費(億円)			28					
目的・必要性	<p>・赤川は、山形県庄内地方の鶴岡市、三川町、酒田市を貫流して日本海に注ぐ河川であり、氾濫すると被害は甚大であり戦後も多くの被害を被っている。よって、河道掘削等を進め、治水安全度の向上を図る必要がある。</p> <p>[洪水実績]</p> <p>前線 S28. 8. 14 家屋流出破損20戸、家屋浸水1,625戸、耕地被害 454ha</p> <p>前線 S44. 8. 8 家屋浸水 326戸、耕地被害5,837ha</p> <p>前線 S46. 7. 16 家屋流出破損 5戸、家屋浸水1,622戸、耕地被害4,255ha、公共被害 23カ所</p> <p>低気圧 S62. 8. 29 家屋流出破損 3戸、家屋浸水 386戸、耕地被害1,480ha、公共被害326カ所</p> <p>前線 H 2. 6. 27 家屋浸水 25戸、耕地被害 575ha、公共被害 33カ所</p>										
便益の主な根拠	<p>年平均被害軽減面積：18ha</p> <p>年平均被害軽減戸数：34戸</p>										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	117		C:総費用(億円)	84		B/C	1.4		B-C	33 EIRR (%) 5.6
事業の効果等	<p>・赤川の戦後最大規模の洪水(熊出地点:昭和44年8月実績流量相当)が発生した場合においても、安全に流下させることができる。</p>										
社会経済情勢等の変化	<p>・昭和44年8月洪水、昭和62年8月洪水、平成2年6月洪水等により赤川流域では多大な洪水被害を受けており、河川改修の要望は強い。流域内では工場が建ち、宅地化が進んできている。</p>										
事業の進捗状況	<p>・平成20年9月に赤川水系河川整備基本方針が策定された。本河川における当面の整備として、昭和44年8月と同規模の洪水を安全に流下させることとしており、河道掘削等を実施し、流下能力の向上を図る。</p>										
事業の進捗の見込み	<p>・現在、事業は順調に進んでおり、今後の事業進捗について大きな支障はない。事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い実施していく。</p>										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・河道掘削により発生した土砂の有効利用等によりコスト縮減を図る。</p>										
対応方針	継続										
対応方針理由	<p>・現在の赤川の治水安全度は未だ十分ではなく、特に中流区間は当面の整備目標としている流量(昭和44年8月洪水実績相当流量)が安全に流下できない整備水準となっている。</p> <p>最下流部では、放水路の拡幅事業が当面の目標規模で既に整備が完了しており、引き続き中流部の掘削事業等を実施し、早急に治水安全度を向上させる必要がある。</p>										
その他	-										

赤川流域概要図

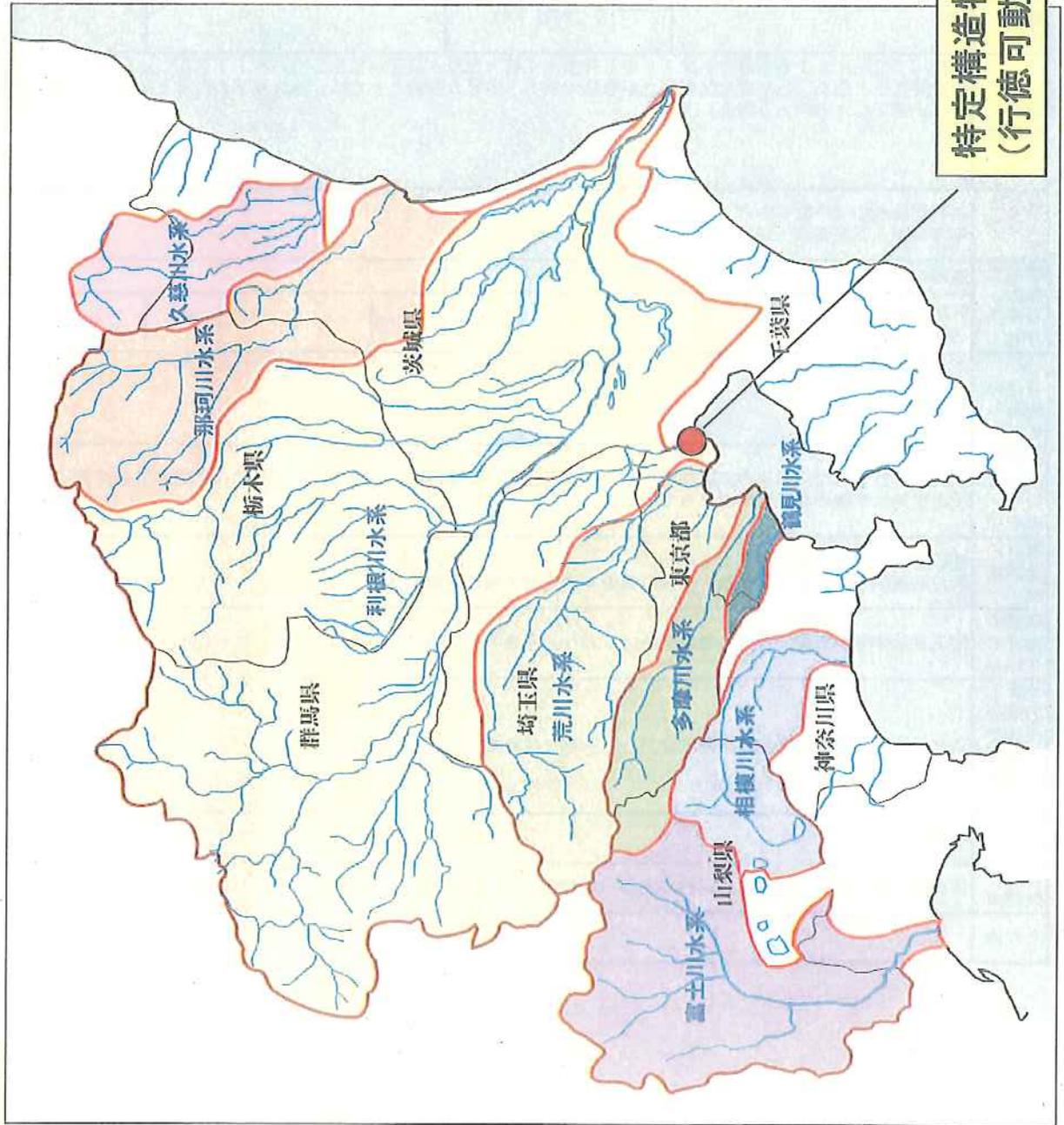


新潟県

- | 凡例 | |
|-----|--------|
| ■ | 基準地点 |
| ● | 主要地点 |
| — | 流域界 |
| — | 河川 |
| ▨ | 想定氾濫区域 |
| ↔ | 大巨管理区間 |
| ▲ | 既設ダム |
| --- | 県境 |
| --- | 市町村界 |

事業名 (箇所名)	江戸川特定構造物改築事業 (行徳可動堰改築)		担当課	河川局治水課			事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	千葉県市川市									
該当基準	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									
事業諸元	ゲート更新、堰柱補修、耐震補強									
事業期間	平成5年度 ~ 平成26年度									
総事業費(億円)	121			残事業費(億円)			71			
目的・必要性	行徳可動堰は、昭和32年3月に設置されてから52年が経過しており、全体的に経年劣化が進んでいる。特にゲート設備は、大規模な補修を行っているものの腐食の進行が著しく、平成19年出水ではボルトの腐食が原因でゲート開操作が不能となった。このため、行徳可動堰の機能維持を緊急的に行う必要があるため、老朽化対策としてゲート更新、堰柱の補修・耐震補強を目的とした部分改築を行う必要がある。									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数 : 539戸 年平均浸水軽減面積 : 3ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	2,132	C:総費用(億円)	133	B/C	16.0	B-C	1,998	EIRR(%)	17.6
事業の効果等	ゲート更新及び堰柱の補修・耐震補強を行うことでゲート開閉に伴う不具合のリスクが軽減され、洪水防御や都市用水の安定供給を確実にする。									
社会経済情勢等の変化	江戸川の沿川は市街化されており、近年においても氾濫域の人口が増加しており、河川整備の必要性はますます高まっている。									
事業の進捗状況	現在、部分改築に向け詳細設計を実施中であり、完了後工事着手予定。									
事業の進捗の見込み	地元自治体等から整備促進の要望を受けており、今後の実施のめど、進捗の見通しについて大きな支障はない。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	既存施設を活用した部分改築としたことでコスト縮減が可能となる。今後とも更なるコスト縮減方策を検討しつつ事業を進めていく方針である。									
対応方針	継続									
対応方針理由	現段階においても、その必要性は変わっておらず、更に緊急性が高まっていることから、部分改築案に計画変更し、引き続き事業を継続することが妥当である。									
その他	-									

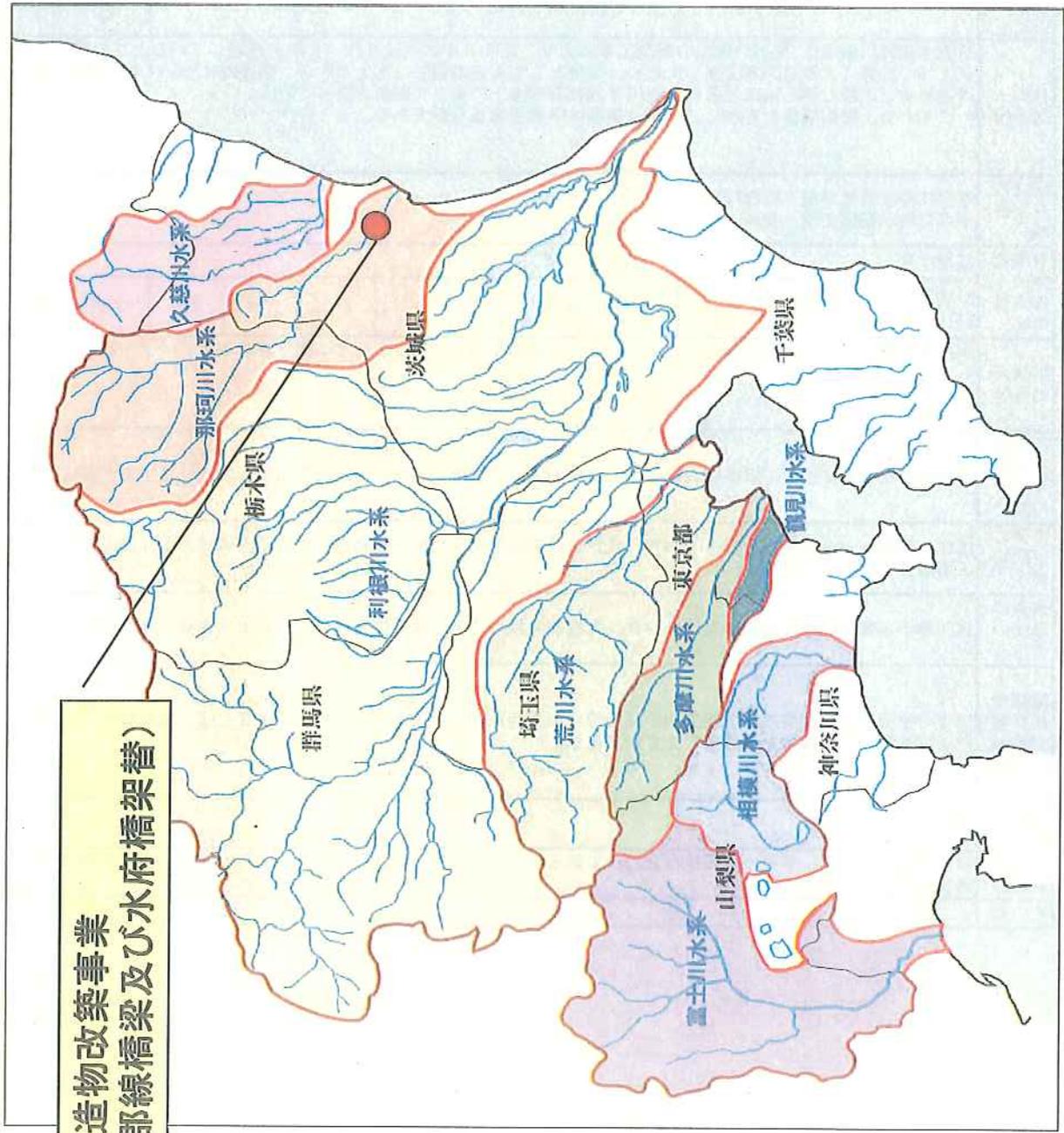
特定構造物改築事業(行徳可動堰改築)



事業名 (箇所名)	那珂川特定構造物改築事業 (JR水郡線橋梁及び水府橋架替)		担当課	河川局治水課		事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	茨城県水戸市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
事業諸元	橋梁架替(2橋)、軌道付替、軌道県道交差部改築									
事業期間	平成11年～平成24年									
総事業費(億円)	135		残事業費(億円)		21					
目的・必要性	那珂川では昭和61年8月や平成10年8月洪水で甚大な浸水被害が発生している。下流部の水戸市やひたちなか市等の重要都市を控え、治水安全度の向上が急務である。築堤の整備とともに、洪水流下の阻害となっている両橋梁の架替を行い流下能力の向上を図る。									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：39戸 年平均浸水軽減面積：10ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	777		C:総費用(億円)	156	B/C	5.0	B-C	621	EIRR(%)
事業の効果等	本事業の実施により、流下能力の向上・洪水時の水位が低下が図られ、浸水被害が軽減される。									
社会経済情勢等の変化	水戸市、ひたちなか市等の重要都市をかかえる下流部の氾濫域においては、近年、沿川まで市街化が進行しており、ますます治水事業の必要性が高まっている。									
事業の進捗状況	橋梁本体は一部を除き完了している。 取付軌道部の付け替え及び残す一部の橋梁本体を引き続き実施する。									
事業の進捗の見込み	地元自治体等から整備促進の要望を受けており、今後の実施のめど、進捗の見通しについて大きな支障はない。									
コスト削減や代替案等の可能性	新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく。									
対応方針	継続									
対応方針理由	現段階においても、事業の必要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当である。									
その他	-									

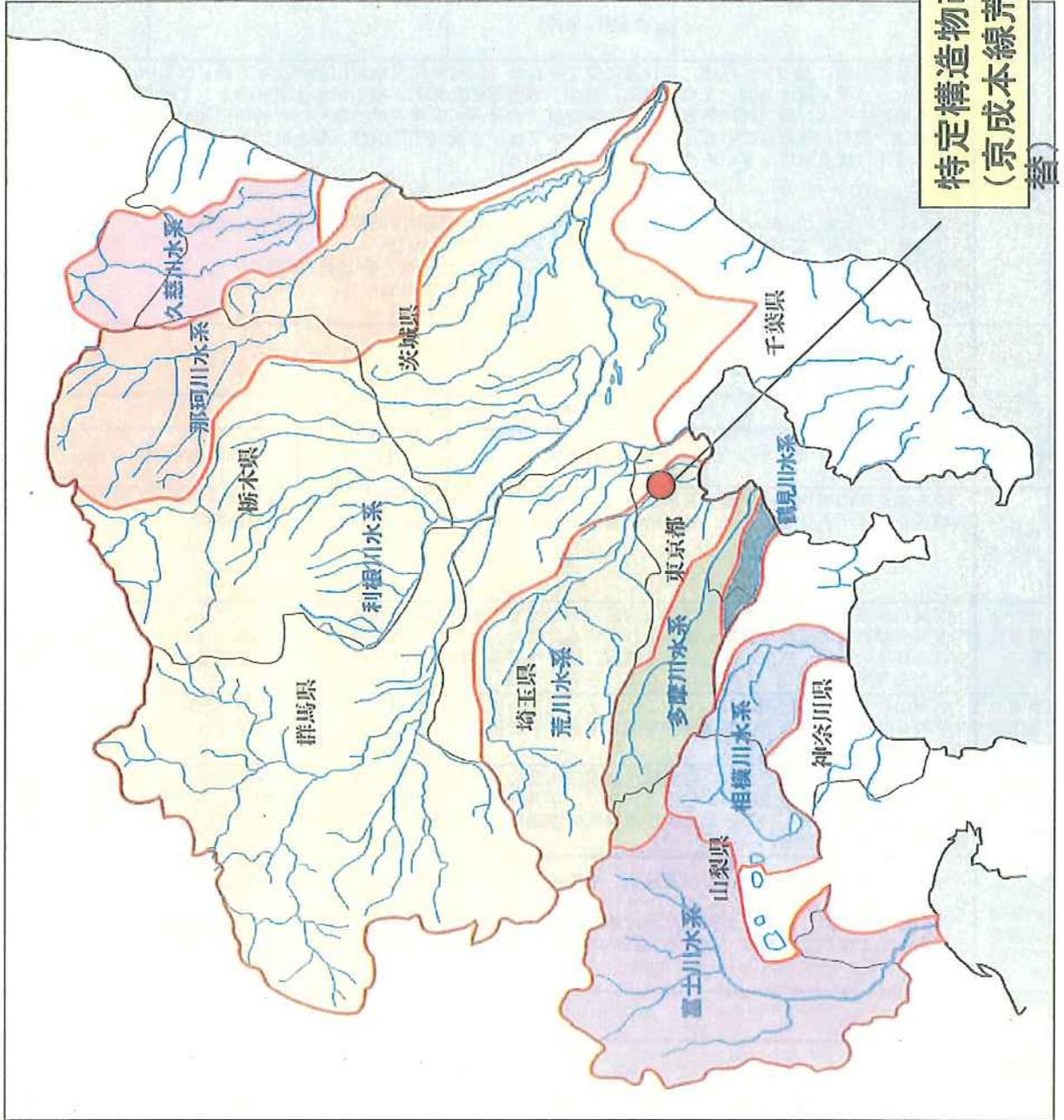
特定構造物改築事業（JR水郡線橋梁及び水府橋架替）

特定構造物改築事業
（JR水郡線橋梁及び水府橋架替）



事業名 (箇所名)	荒川下流特定構造物改築事業（京成本線荒川橋梁架替）		担当課	河川局治水課			事業主体	関東地方整備局	
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	東京都足立区、葛飾区								
該当基準	事業採択後5年が経過した時点で未着工の事業								
事業諸元	鉄道橋梁架替、堤防整備								
事業期間	平成16年～平成36年								
総事業費(億円)	364		残事業費(億円)		361				
目的・必要性	京成本線荒川橋梁は、荒川放水路の開削工事により、昭和6年に架設され78年が経過している。この間、広域的な地盤沈下等の影響により堤防が沈下したため、対策として周辺の堤防は嵩上したが、橋梁部については架設当初のままで、周辺堤防と比較し約3.7mほど低く、荒川下流部の治水上のネック箇所となっている。このため、橋梁架替を実施し、ネック箇所の解消を図るものである。								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：3,127戸 年平均浸水軽減面積：46ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	3,500	C:総費用(億円)	242	B/C	14.5	B-C	3,257	EIRR(%)
事業の効果等	本事業の実施により、流下能力上のネック箇所の解消を図り、洪水を安全に流下させることができる。								
社会経済情勢等の変化	首都東京を流域に抱え、近年においても氾濫域の人口が増加しており、河川整備の必要性はますます高まっている。								
事業の進捗状況	現在、架替ルートを検討を行っており、決定後「東京都環境影響評価条例」に基づき環境影響評価の手続きを実施し、工事着手予定。								
事業の進捗の見込み	自治体から整備促進の要望を受けており、今後の実施のめど、進捗の見通しについて大きな支障はない。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。								
対応方針	継続								
対応方針理由	現段階においても、事業の必要性は変わっておらず順調な進捗が見込まれることから引き続き事業を継続することが妥当である。								
その他	-								

特定構造物改築事業(京成本線荒川橋梁架替)



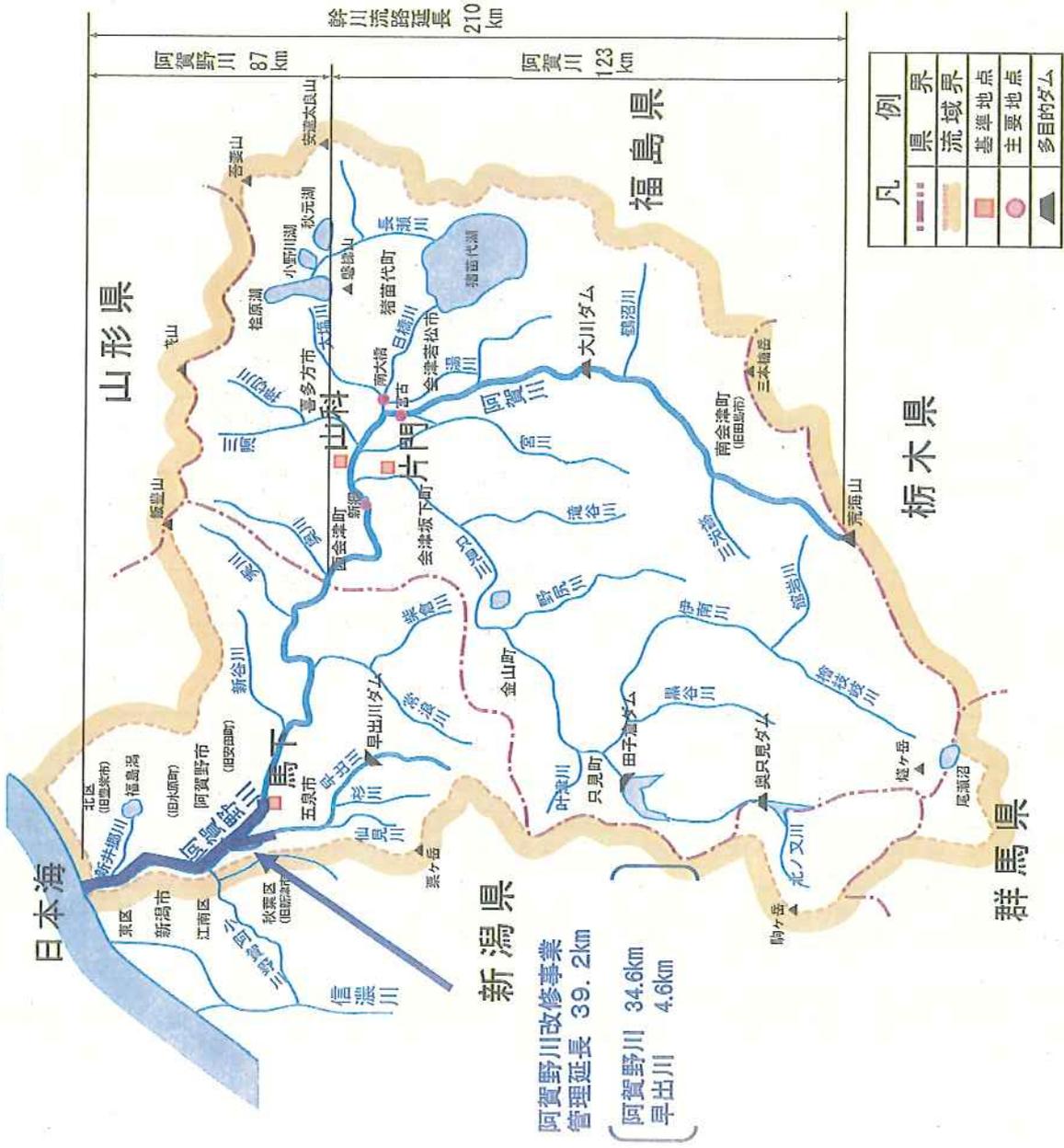
特定構造物改築事業
(京成本線荒川橋梁架替)

事業名 (箇所名)	阿賀川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	福島県会津若松市、喜多方市、会津坂下町、会津美里町、下郷町、湯川村									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	弱小堤対策、下流狭窄部改修、横断工作物の改築、防災拠点の整備、支川合流点処理									
事業期間	平成22年度～平成51年度									
総事業費(億円)	127	残事業費(億円)				127				
目的・必要性	<p>河川法第16条に基づき、平成19年11月に策定された「阿賀野川水系河川整備基本方針」に沿って、河川法第16条の二に基づき、当面実施する河川工事の目的、種類、場所等の具体的事項を示す法定計画として現在策定中のものである。現在策定中の本計画（河川整備計画）は阿賀野川水系河川基本方針に基づいた河川整備の当面の目標であり、その対象期間は、概ね30年としている。整備内容については、下流狭窄部改修、弱小堤対策、横断工作物の改築、防災拠点の整備、支川合流点処理などの事業実施を予定している。</p> <p>【実績洪水】</p> <p>昭和33年9月洪水 3,280m³/s(山科) 家屋全半壊80戸、浸水家屋1,665戸、農地浸水3,003ha 昭和34年9月洪水 2,100m³/s(山科) 家屋浸水331戸、農地浸水833ha 昭和57年9月洪水 3,310m³/s(山科) 家屋全壊1戸、家屋浸水270戸、農地浸水267ha 昭和61年8月洪水 2,346m³/s(山科) 家屋浸水804戸、農地浸水531ha 平成14年7月洪水 3,343m³/s(山科) 家屋浸水69戸、農地浸水255ha</p>									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：622戸 年平均浸水軽減面積：251ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	508	C:総費用(億円)		214	B/C	2.4	B-C	294	EIRR(%)
事業の効果等	現在策定中の河川整備計画で目標としている河道整備目標流量（概ね1/30）規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害を防止することにより、年平均で浸水戸数が622戸、浸水面積が251haの軽減が期待できる。									
社会経済情勢等の変化	阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、高速道路、鉄道等の基幹インフラが整備され、さらに地域高規格道路会津縦貫北道路の整備も進められている。また、豊かな自然環境や歴史と伝統を有する全国有数の観光地としても知られている他、古来から伝統ある漆器、焼き物産業や酒造業などの地場産業が発達しており、都市や産業、観光資源などを有機的に結び、圏域全体として、さらに発展している地域である。									
事業の進捗状況	阿賀川の直轄管理区間において、これまで、河道断面不足の解消に向けて下流狭窄部改修、弱小堤対策、水衝部対策等危険な箇所から重点的に整備進捗を図ってきているが、未だ治水上対応しなければならない箇所があり、今後も引き続き計画的に事業を推進する。									
事業の進捗の見込み	平成19年11月に策定された「阿賀野川水系河川整備基本方針」を基に、概ね今後30年の具体的な整備内容を定める「阿賀野川水系河川整備計画」の策定に向け、学識経験者から構成される「阿賀野川水系流域懇談会」を平成20年3月に設置し、検討を進めている。また、治水事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図る。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後とも事業実施にあたっては新技術、建設副産物、間伐材の利用等について積極的に取り組みコスト削減に努める。 河川整備計画は、現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としたコスト削減や代替案も含めて検討しており、今後もこれらの変化や新たな知見、技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直しを行う。									
対応方針	継続									
対応方針理由	-									
その他	阿賀川の想定氾濫区域内の人口は約13万人に及び、氾濫区域内には会津若松市、喜多方市を初めとする主要都市やJR、磐越自動車道、国道49号等も存在し、これら人命、資産を洪水被害から防御する阿賀野川水系阿賀川の河川改修事業は、沿川の地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。また、安全、安心な川づくりについて、地域から早期完成が求められている。したがって、本事業は継続が妥当である。									

事業名 (箇所名)	阿賀野川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	北陸地方整備局				
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	新潟県新潟市、阿賀野市、五泉市										
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業										
事業諸元	築堤、河道掘削、床固改築、水衝部対策、堤防浸透対策										
事業期間	平成22年度～平成51年度										
総事業費(億円)	125	残事業費(億円)			125						
目的・必要性	<p>河川法第16条に基づき平成19年11月に策定された「阿賀野川水系河川整備基本方針」に沿って、河川法第16条の二に基づき、当面実施する河川工事の目的、種類、場所等の具体的事項を示す法定計画として現在策定中のものである。</p> <p>現在策定中の本計画(河川整備計画)は、阿賀野川水系河川整備基本方針に基づいた河川整備の当面の目標であり、その対象期間は概ね30年としている。整備内容については、上下流、左右岸のバランスを確保しつつ、優先的に上流部の築堤を実施し、流下能力及び氾濫時浸水範囲等を考慮し順次築堤を実施する。また、下流から順次河道掘削及び築堤を実施するとともに、渡場床固も河道掘削に併せて対策を実施する事により、バランスのとれた河道となるよう、築堤、河道掘削、床固改築、水衝部対策、堤防浸透対策などの事業実施を予定。</p> <p>【実績洪水】</p> <p>昭和31年7月洪水 7,820m³/s(馬下) 家屋全半壊224戸、浸水家屋11,116戸、農地浸水10,203ha 昭和33年9月洪水 8,930m³/s(馬下) 家屋全半壊270戸、浸水家屋2,359戸、農地浸水1,870ha 昭和53年6月洪水 7,870m³/s(馬下) 家屋全壊4戸、家屋浸水7,748戸、農地浸水11,027ha 昭和56年6月洪水 7,370m³/s(馬下) 家屋浸水1,332戸、農地浸水2,791ha 昭和57年9月洪水 6,360m³/s(馬下) 家屋全壊1戸、家屋浸水306ha、農地宅地浸水490ha</p>										
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：604戸 年平均浸水軽減面積：489ha										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	1,884	C:総費用(億円)			239	B/C	7.9	B-C	1,645	EIRR(%)
事業の効果等	現在策定中の河川整備計画で目標としている河道整備目標流量(概ね1/40)規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害の防止することにより、年平均で浸水戸数が604戸、浸水面積が489haの軽減が期待できる。										
社会経済情勢等の変化	阿賀野川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、また日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や阿賀野市、五泉市などを有し、現在も発展を続ける。										
事業の進捗状況	阿賀野川では、これまで危険な箇所から順次整備進捗を図ってきた。近年は緩流河川の特徴である蛇行特性により湾曲の著しい箇所での深掘れ対策として水衝部対策を重点的に実施してきたが、未だ治水上対応しなければならない箇所があり、今後も引き続き計画的に事業を推進する。										
事業の進捗の見込み	平成19年11月に策定された「阿賀野川水系河川整備基本方針」を基に、概ね今後30年の具体的な整備内容を定める「阿賀野川水系河川整備計画」の策定に向け、学識経験者から構成される「阿賀野川水系流域懇談会」を平成20年3月に設置し、検討を進めている。また、治水事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図る。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後とも事業実施にあたっては新技術、建設副産物、間伐材の利用等について積極的に取り組みコスト削減に努める。河川整備計画は、現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としたコスト削減や代替案も含めて検討しており、今後もこれらの変化や新たな知見、技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直しを行う。										
対応方針	継続										
対応方針理由	阿賀野川の想定氾濫区域内の人口は約52万人におよび、氾濫区域内には新潟市、五泉市、阿賀野市の中心市街地が含まれ、これら人命、財産を洪水被害から防御する阿賀野川河川改修事業は県都および周辺地域の発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。安全・安心な川づくりについて、地域から早期完成が求められており、また事業実施にあたっては地域の関連事業との整合を図りながら実施している。従って本事業は継続が妥当である。										
その他	-										

概要図

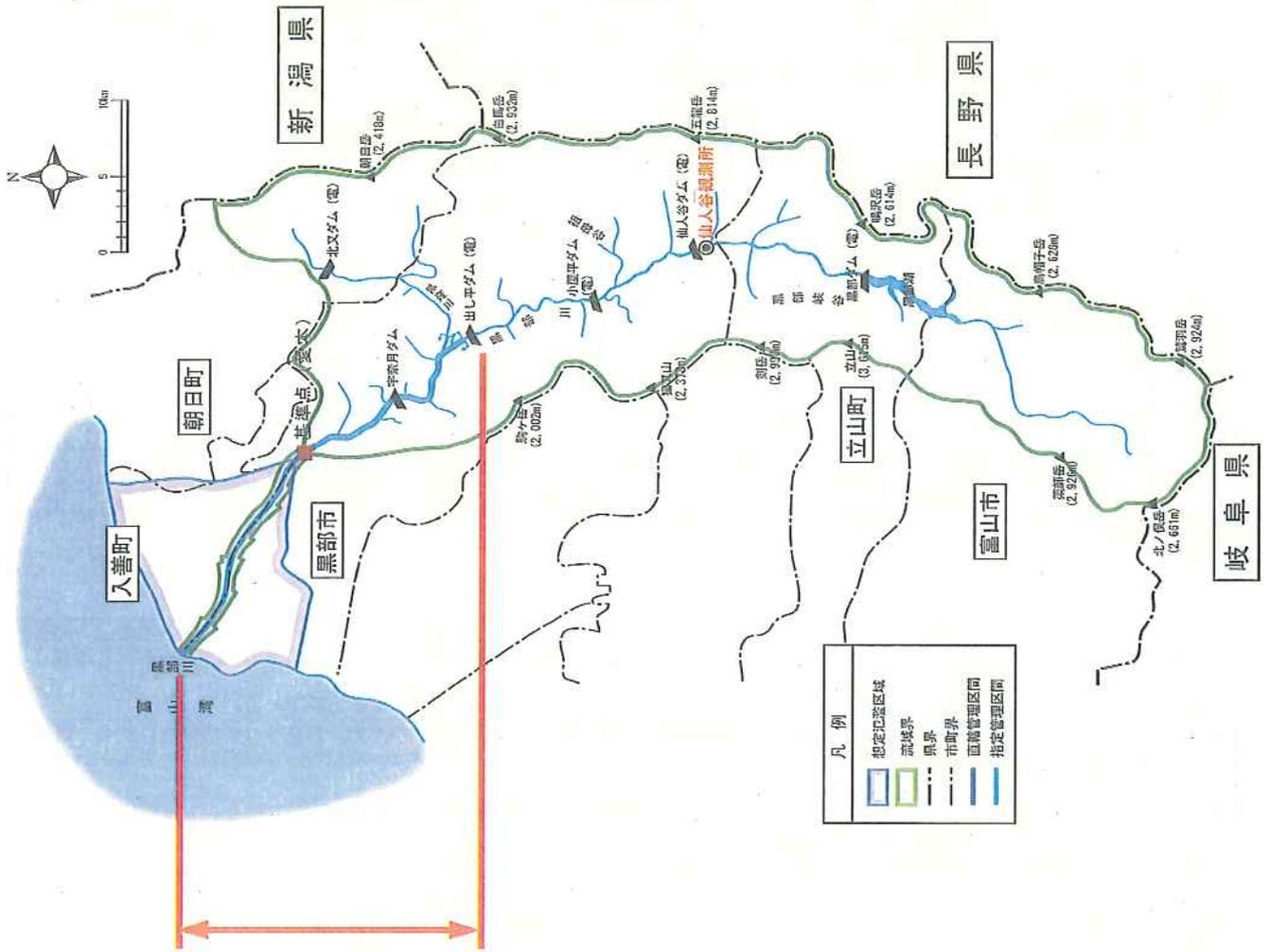
阿賀野川水系流域図



事業名 (箇所名)	黒部川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	富山県黒部市、入善町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	堤防整備、河道掘削、急流河川対策、堤防浸透対策								
事業期間	平成21年度より平成50年度								
総事業費(億円)	89	残事業費(億円)			89				
目的・必要性	<p>河川法第16条に基づき、平成18年9月に策定された「黒部川水系河川整備基本方針」に沿って、河川法第16条の二に基づき、当面実施する河川工事の目的、種類、場所等の具体的事項を示す法定計画として定めたものである。</p> <p>本計画(河川整備計画)は黒部川水系河川基本方針に基づいた河川整備の当面の目標であり、その対象期間は、概ね30年とする。整備目標とする流量は、昭和44年8月の戦後最大洪水に相当する規模の洪水と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害に努めることを目標として、堤防の整備、河道掘削、急流河川対策、堤防浸透対策などの事業を実施していく。</p> <p>【実績洪水】</p> <p>昭和9年7月洪水 約3,100m³/s(愛本) 家屋全半壊212戸、浸水家屋873戸、浸水面積1,562ha 昭和27年7月洪水 約4,900m³/s(愛本) 家屋浸水125戸、浸水面積4,000ha 昭和44年8月洪水 約5,700m³/s(愛本) 家屋全半壊7戸、家屋浸水846戸、浸水面積1,050ha 平成7年7月洪水 約2,400m³/s(愛本) 堤防・護岸欠壊6箇所、発電所・観光施設被害 平成8年6月洪水 約2,200m³/s(愛本) 堤防・護岸欠壊3箇所</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：1,270戸 年平均浸水軽減面積：397ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,633	C:総費用(億円)	269	B/C	6.1	B-C	1,364	EIRR(%)
事業の効果等	昭和44年8月の戦後最大洪水に相当する規模の洪水と同規模の洪水が発生したとしても外水氾濫による浸水被害を防止するため、急流河川における洪水特有の強いエネルギーに対し特に弱点となっている区間の安全性を確保する整備を今後30年の間に実施することにより、年平均で浸水戸数が1,270戸、浸水面積が397haの軽減する。								
社会経済情勢等の変化	黒部川流域は、黒部川の豊かな伏流水や地下水を背景とした稲作やワサビ、7種の製造工業、酒、飲料水などの食品工業が盛んな地域であり、上流部は宇奈月温泉やトロッコ電車など、全国的にも有名な観光地である。今後は、黒部市に北陸新幹線の建設が予定されており、これら産業と観光資源が有機的に結びつき、更なる発展が期待される地域である。								
事業の進捗状況	黒部川の直轄管理区間における完成堤防の整備率は76%、急流河川対策の整備率は40%である。黒部川は急勾配の地形から、洪水時の流れが大きいため、堤防の越水による破堤被害防止のための堤防整備はもとより、急流河川対策についても整備を進めている。								
事業の進捗の見込み	平成18年9月に策定された河川整備基本方針における計画高水流量6,500m ³ /s(超過確率1/100)及び、平成21年11月に策定された河川整備計画に基づき計画的に整備を行うこととしている。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	急流河川に適した工法を採用することにより今後もより一層の建設コスト削減に努める。 河川整備計画は、現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としたコスト削減や代替案も含めて検討しており、今後もこれらの変化や新たな知見、技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直しを行う。								
対応方針	継続								
対応方針理由	黒部川直轄河川改修事業は、平成21年11月に策定された「黒部川水系河川整備計画」の中で位置付けられたことにより、事業継続は妥当。								
その他	-								

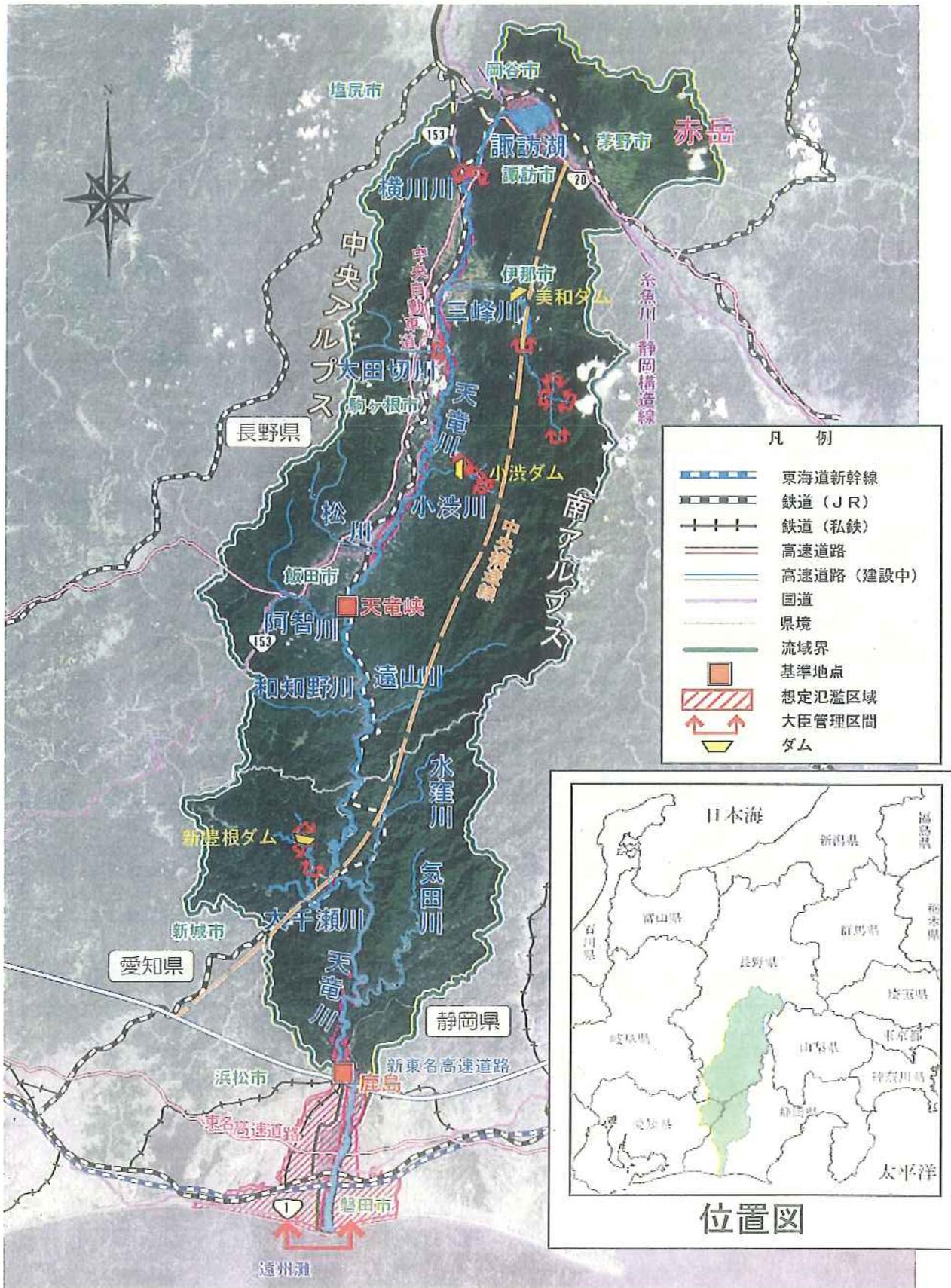
概要図

計画対象区間
(大臣管理区間)
L=27.6km
(河川区間20.7km)
(宇兼月ダム区間6.9km)



事業名 (箇所名)	常願寺川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	富山県富山市、立山町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	急流河川対策、河道掘削、堤防整備、堤防浸透対策								
事業期間	平成21年度～平成50年度								
総事業費(億円)	124		残事業費(億円)		124				
目的・必要性	<p>河川法第16条に基づき、平成17年11月に策定された「常願寺川水系河川整備基本方針」に沿って、河川法第16条の二に基づき、当面実施する河川工事の目的、種類、場所等の具体的事項を示す法定計画として定めたものである。</p> <p>本計画(河川整備計画)は常願寺川水系河川整備基本方針に基づいた河川整備の当面の目標であり、その対象期間は、概ね30年とする。整備目標は、「急流河川」特有の流水の強大なエネルギーに対する堤防の安全性を確保し、基本方針の計画高水流量(瓶岩地点:4,600m³/s)の洪水が発生しても被害が発生しないよう河道整備に努めるものであり、急流河川対策、河道掘削、堤防整備、堤防浸透対策などの事業を実施していく。</p> <p>【実績洪水】</p> <p>昭和27年7月洪水 約2,200m³/s(瓶岩) 浸水家屋1,222戸、田畑流失518ha、堤防破堤335m</p> <p>昭和39年7月洪水 約1,240m³/s(瓶岩) 護岸欠損、根固流出、水制破損8箇所</p> <p>昭和44年8月洪水 約3,980m³/s(瓶岩) 堤防破堤150m</p> <p>昭和53年6月洪水 約1,360m³/s(瓶岩) 護岸欠損、根固流出、河岸侵食等9箇所</p> <p>平成7年7月洪水 約1,440m³/s(瓶岩) 根固流出、河岸侵食等5箇所(最大被災延長400m、最大侵食幅200m)</p> <p>平成10年8月洪水 約1,720m³/s(瓶岩) 護岸、根固流失、河岸侵食5箇所(最大被災延長240m、最大侵食幅40m)</p>								
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数:811戸</p> <p>年平均浸水軽減面積:72ha</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	852	C:総費用(億円)	166	B/C	5.1	B-C	686	EIRR(%)
事業の効果等	<p>常願寺川は急流河川であり洪水流のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され決壊する危険があるため、急流河川対策の整備を重点的に実施する。そのため、急流河川における洪水特有の強いエネルギーに対し特に弱点となっている区間の安全性を確保する整備を今後30年の間に実施し、年平均で浸水戸数が811戸、浸水面積が72haの軽減する。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>常願寺川流域は、県都である富山市を核に経済活動が活発で、高い人口集積をしている。また、北陸自動車道や国道8号、JR北陸本線などの基幹インフラが整備され、さらに北陸新幹線の整備も進められている。下流域は、扇状地を形成し、機械、金属、化学などの工業地帯があり、県を代表する米どころでもある。</p> <p>今後は、北陸新幹線が平成26年度末に完成予定でもあり、更なる発展が期待できる地域である。</p>								
事業の進捗状況	<p>常願寺川は急流河川特有の流水の強大なエネルギーに対する堤防の安全確保のため、想定される洗掘深に対し、護岸根入れが不十分な箇所や高水敷が狭く堤防前面の側方侵食に対して十分な幅が無い地点等、緊急性が高い地点から急流河川対策を重点的に整備を進めている。</p>								
事業の進捗の見込み	<p>平成17年11月に策定された河川整備基本方針における計画高水流量4,600m³/s(超過確率1/150)及び、平成21年11月に策定された河川整備計画に基づき計画的に整備を行うこととしている。</p> <p>沿川自治会や自主防災組織からの常願寺川改修事業促進の要望は強い。</p>								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>急流河川に適した工法を採用することにより今後もより一層の建設コスト削減に努める。</p> <p>河川整備計画は、現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト削減や代替案も含めて検討しており、今後もこれらの変化や新たな知見、技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直しを行う。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	常願寺川直轄河川改修事業は、平成21年11月に策定された「常願寺川水系河川整備計画」の中で位置付けられたことにより、事業継続は妥当。								
その他									

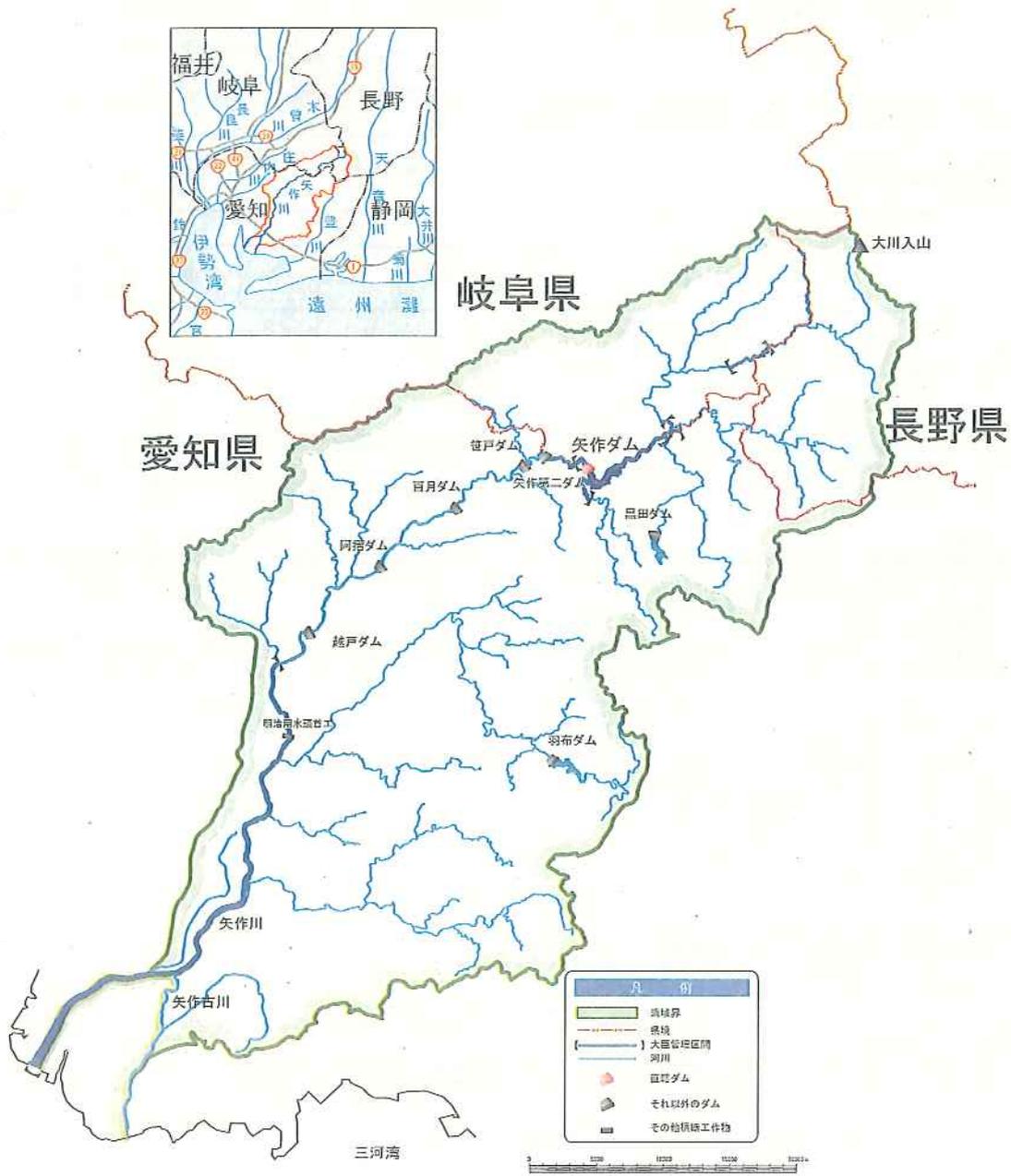
事業名 (箇所名)	天竜川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	中部地方整備局						
			担当課長名	細見 寛										
実施箇所	静岡県浜松市、磐田市、長野県伊那市、駒ヶ根市、飯田市、辰野町、箕輪町、飯島町、松川町、高森町、南箕輪村、宮田村、中川村、喬木村、豊丘村													
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業													
事業諸元	水位低下対策（河道掘削・引堤）、堤防強化対策 等													
事業期間	事業着手：平成18年度 / 事業完了：平成50年度													
総事業費(億円)	686		残事業費(億円)			617								
目的・必要性	目的：戦後最大規模相当となる昭和58年9月洪水、平成18年7月洪水と同規模の洪水が発生しても安全に流下させる。 必要性：天竜川は現状において、治水安全度が低く河川改修を進めていく必要がある。 (主な洪水実績) S36.6 被災家屋9,535戸、浸水面積5,507ha S58.9 被災家屋6,644戸、浸水面積2,034ha													
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：7,221戸、年平均浸水軽減面積：1,083ha													
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度											
	B:総便益(億円)	23,338		C:総費用(億円)	809		B/C	28.8		B-C	22,529		EIRR (%)	73.8
事業の効果等	戦後最大規模相当となる昭和58年9月洪水、平成18年7月洪水と同規模の洪水が発生しても安全に流下させることができる。 上記洪水に対して、氾濫面積18,400ha、氾濫世帯数160,600世帯の被害軽減効果が期待できる。													
社会経済情勢等の変化	流域内には我が国の重要交通が整備されており、現在、新東名高速道路などが建設されている。浜松市周辺では、自動二輪車（国内シェア約40%）やピアノ（国内シェア約100%）を生産する国内有数の企業が立地し製造業が盛んとなっている。また、上流の諏訪湖周辺や伊那市周辺でも工業団地が立地しており、精密機械や電気機器等の製造業が盛んとなっている。													
事業の進捗状況	上流部では平成18年7月豪雨を受け天竜川河川激甚災害対策特別緊急事業を、下流部では流下能力確保のため樹木伐開・河道掘削を実施している。													
事業の進捗の見込み	整備計画の策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町村長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間の事業の実施は妥当と考える。													
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト縮減につとめる。 河川整備計画は現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト縮減や代替案も含めて策定したものであり、策定後のこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。													
対応方針	継続													
対応方針理由	事業の必要性及び事業進捗の見込みの視点による再評価が妥当で、コスト縮減、代替案立案の可能性等の視点による再評価で事業の見直しを図る必要がないと判断。													
その他	-													



天竜川流域図

事業名 (箇所名)	矢作川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	中部地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	愛知県豊田市、岡崎市、安城市、碧南市、高浜市、西尾市、幸田町、吉良町									
該当基準	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									
事業諸元	水位低下対策（河道掘削・古川分派）、堤防強化対策 等									
事業期間	事業着手：平成21年度 / 事業完了：平成50年度									
総事業費(億円)	381		残事業費(億円)		381					
目的・必要性	目的：戦後最大洪水となった平成12年9月洪水（東海（恵南）豪雨）と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させる。 必要性：矢作川は現状において治水安全度が低く河川改修を進めていく必要がある。 (主な洪水実績) S34.9 被災家屋23,444戸、浸水面積 994ha S46.8 被災家屋16,723戸、浸水面積9,120ha H12.9 被災家屋 2,801戸、浸水面積1,798ha									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：1,887戸、年平均浸水軽減面積：253ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	7,522		C:総費用(億円)	399	B/C	18.8	B-C	7,123	EIRR (%)
事業の効果等	戦後最大洪水となった平成12年9月洪水（東海（恵南）豪雨）と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させることができる。 上記洪水に対して、氾濫面積10,146km ² 、浸水家屋73,578戸の被害軽減効果が期待できる。									
社会経済情勢等の変化	流域関連市町村人口は、約130万人であり、豊田市等における製造業の発展に伴い、年々増加傾向である。 全国1位の工業出荷額を有する愛知県の半分を、当該流域の大半である西三河地域が占める。特に豊田市は自動車等の輸送用機械器具製造品出荷額で国内シェアの約20%を占める。									
事業の進捗状況	現在、西尾市において築堤、護岸工事などを実施している。									
事業の進捗の見込み	整備計画の策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町村長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間での事業の実施は妥当と考える。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の積極的な採用や掘削土砂の有効利用など、引き続きコスト削減につとめる。 河川整備計画は、現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト削減や代替案も含めて検討しており、今後もこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性及び事業進捗の見込みの視点による再評価が妥当で、コスト削減、代替案立案の可能性等の視点による再評価で事業の見直しを図る必要がないと判断。									
その他	-									

位置図

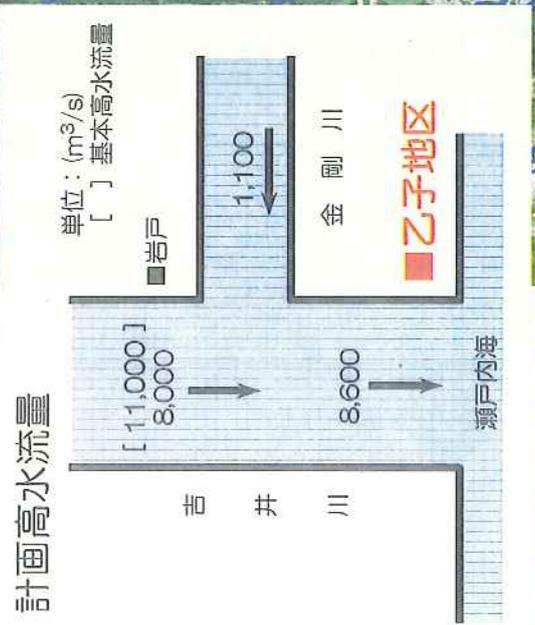


事業名 (箇所名)	吉井川直轄河川改修事業		担当課	本省河川局治水課	事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	岡山県岡山市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	・樋門、築堤、護岸、掘削								
事業期間	平成7年度～平成23年度								
総事業費(億円)	62	残事業費(億円)	12						
目的・必要性	<p>吉井川の乙子地区は、左支川永江川が合流する2k100～3k400付近左岸に位置している。堤防の高さは低く断面も不十分なことから洪水時には溢水・破堤氾濫を生じる恐れがあり、現況流下能力も低い。</p> <p>また、永江川の排水や塩水の遡上防止、吉井川の背水による氾濫防止の役目をする旧永江川樋門は老朽化しており、幅・高さとも不足していることから十分な機能が発揮されていない。</p> <p>昭和51年9月(浸水戸数:4,525戸)及び平成2年9月(浸水戸数:2,580戸)と二度に渡り大規模な浸水被害が発生している。</p> <p>このため、築堤・護岸を施工して流下能力の向上を図るとともに、旧永江川樋門の改築により満潮・洪水時の吉井川背水氾濫防止と永江川流域からの流出水の排水機能の増大を図る。</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数:179戸 年平均浸水軽減面積:84ha								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	477	C:総費用(億円)	79	B/C	6.1	B-C	398.5	EIRR(%)
事業の効果等	<p>計画高水流量の安全な流下及び吉井川の背水による氾濫の防止等。</p> <p>浸水解消戸数:1,588戸、浸水解消面積:914ha (計画高水流量規模洪水時の事業区間からの浸水による被害)</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>①地域開発の状況 五明工業団地や大規模流通倉庫が立地。岡山市新産業ゾーン整備事業により工業団地の建設が進められ、これらの土地開発に伴い吉井川本川との合流点に永江川ポンプ場が建設されている。岡山ブルーラインや県道岡山牛窓線が結節し交通の要衝であり、現在市道西大寺浜西幸西線が建設中であり、現道と合わせ新たな交通ネットワークが形成されつつある。</p> <p>②地域の協力体制 地元からは無堤箇所解消、旧永江川樋門の改築に強い要望がある。また、事業実施区間では「日本の重要湿地500」に登録された希少な湿地(干潟)環境があり、希少貝類(オカミミガイ、ヒノクチカノコ)等が生息しているため自然保護活動など、地域住民と河川管理者が協働で実施している。</p> <p>③関連事業との整合性の変化 永江川の岡山市管理区間(平成21年4月、岡山市の政令指定都市移行に伴い岡山県から岡山市に移管)では平成2年9月洪水を契機に抜本的な河川改修に着手し、平成13年度に事業を完了している。国土交通省としても、永江川の上下流バランスを図るため、早期に乙子地区の改修を完了させる必要がある。</p> <p>また、市道西大寺浜西幸西線は築堤と合併施工しており、合併施工区間については平成21年度の完成予定である。</p> <p>④地域の事業に対する社会的評価 岡山県吉井川下流改修促進協会により、堤防の早期完成要望が毎年出されている。</p> <p>⑤事業に関わる地域の土地利用、人口、資産等の変化 【想定氾濫区域諸量(平成17年/平成12年)】 人口:1.02倍(6,329人/6,205人) 世帯数:1.09倍(2,013世帯/1,851世帯) 【主要自治体(岡山市)指標】 人口:1.02倍(674,746人/652,679人) (H17数値/H12数値) 内高齢者率:1.15倍(18.7%/16.7%) (" ") 世帯数:1.09倍(275,242世帯/251,964世帯) (" ") 事業所:0.94倍(30,080事業所/31,963事業所) (H18数値/H13数値) 耕地面積:0.93倍(8,445ha/9,422ha) (" ")</p>								
事業の進捗状況	<p>・平成7年度に事業着手、平成10年度に用地買収が完了。平成13年度に新永江川樋門が完成、平成18年度に新永江川樋門上流及び吉井川本川の築堤が完成。</p> <p>・今後、新永江川樋門下流の永江川の築堤、掘削及び旧永江川樋門の撤去、橋梁架橋を実施する。</p>								
事業の進捗の見込み	<p>・平成21年度3月に吉井川水系河川整備基本方針を策定、現在吉井川水系河川整備計画を策定中。</p> <p>・乙子地区は岡山市の通勤圏として世帯数、人口ともに増加傾向にあり、近隣地区に比較し、現況流下能力も低く、地域からの早期な治水安全度向上の要望も強い。H23年度事業完了に向けて鋭意進める。</p>								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>・乙子地区の築堤材料に上流干躰地区の旧堤掘削土を使用することで、購入土と比較して、工事費を約1/7に削減でき、掘削残土を有効に利用することが出来る。</p> <p>・市道西大寺浜西幸西線との合併施工によるアロケーションを行なうことにより、コスト削減を図る。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。</p> <p>・乙子地区の治水安全度向上のためには、事業の継続が不可欠であり、早期の完成が必要である。</p> <p>・今後の事業実施にあたっては、地域との連携を深め、コスト削減に引き続き取り組みつつ、効率かつ効果的に事業を継続する。</p>								
その他	-								

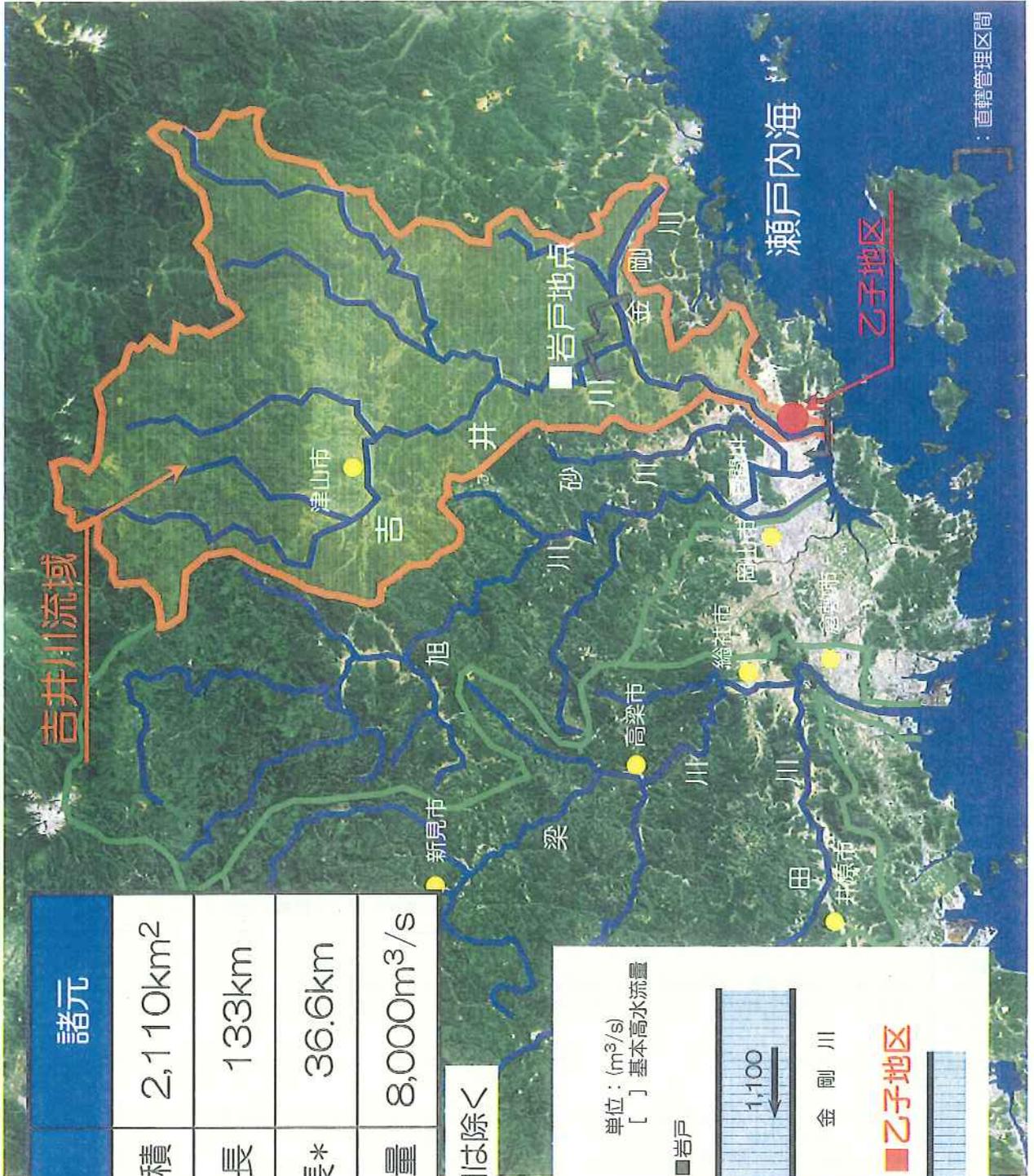
吉井川の概要・位置

項目	諸元
流域面積	2,110km ²
幹川流路延長	133km
直轄管理区間延長*	36.6km
計画高水流量	8,000m ³ /s

* 苫田ダム管理区間は除く



河川整備基本方針 (H21.3)

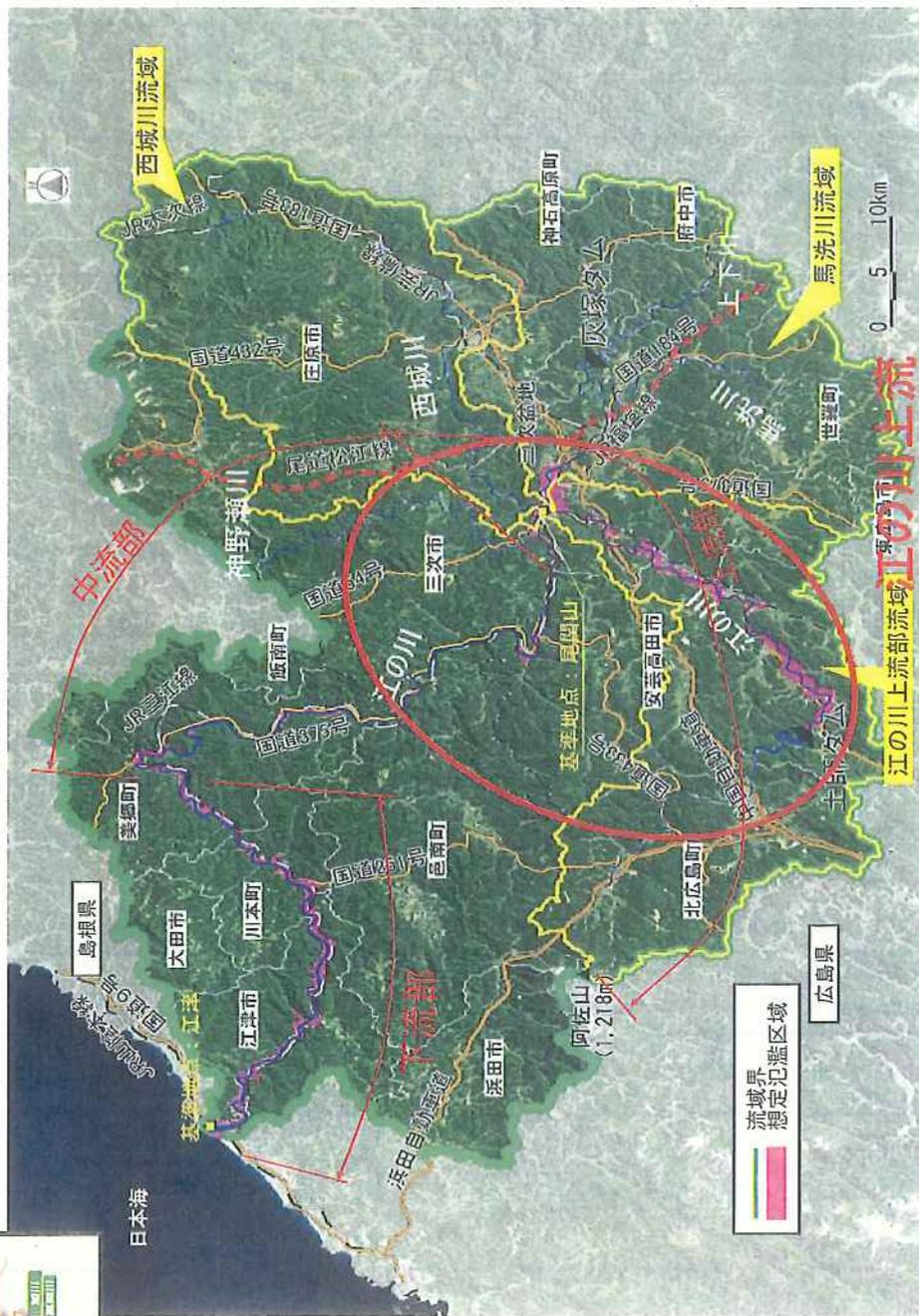
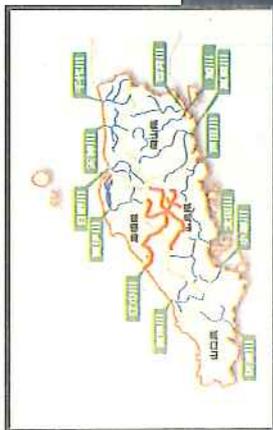


事業名 (箇所名)	天神川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	鳥取県倉吉市、三朝町、北栄町、湯梨浜町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	築堤、河床掘削、護岸、河岸侵食防止									
事業期間	平成21年～平成50年									
総事業費(億円)	97		残事業費(億円)		97					
目的・必要性	<p>天神川流域は、倉吉市をはじめとする1市3町からなり、流域の土地利用は山地が約89%、農地が約8%、宅地等の市街地が3%となっている。天神川の改修は、昭和9年室戸台風による大水害を契機として、堤防の整備や河床掘削等が倉吉市及び下流部の北条・羽合両平野を含む重要箇所等において継続的に実施されてきた。しかし、現況においても戦後最大である昭和34年9月伊勢湾台風洪水と同規模の洪水が発生した場合、鳥取県中部地域の中心である倉吉市街地などに多大な被害が想定されるため、河川改修事業を実施する必要がある。</p> <p>昭和34年 9月 伊勢湾台風 破損・浸水家屋 135戸 平成10年10月 台風 破損・浸水家屋 53戸</p>									
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：302戸 年平均浸水軽減面積：79ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,534	C:総費用(億円)	65	B/C	23.6	B-C	1,469	EIRR (%)	115
事業の効果等	<p>・戦後最大洪水である昭和34年伊勢湾台風洪水と同規模の洪水が発生しても、計画洪水位以下で安全に流すことが可能となる。(小田地点：2,600m³/s)</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>・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。 ・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</p>									
事業の進捗状況	<p>・平成22年2月天神川水系河川整備計画策定予定。 ・整備計画対象期間30年を目標に事業を遂行。 ・現在までの進捗率(整備目標流量(小田地点：2,600m³/s)に対する現況流下能力を満足する延長の割合)は、水系全体で72%。(天神川本川 92%、小鴨川 71%、国府川 36%、三徳川 100%)</p>									
事業の進捗の見込み	<p>・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を聴き策定しており、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・天神川上流及び小鴨川・国府川下流の河床掘削等については着手しており順調に進捗している。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>・掘削残土を道路事業・関係機関工事に流用し、処分費用のコスト削減を図る。 ・事業の投資効果も高いことから、代替案の検討の必要は無いと考える。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>・上述より、天神川水系河川整備計画(案)に位置付けられた、天神川直轄河川改修事業については、治水安全度向上の必要性、費用対効果、地元の協力体制等の観点から事業実施が妥当。 ・今後の詳細な設計段階において、さらなるコスト削減を図るとともに、環境にも配慮して事業を進め、より一層の事業効果の発現に努める。</p>									
その他	-									

事業名 (箇所名)	日野川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課		事業 主体	中国地方整備局						
			担当課長名	細見 寛									
実施箇所	日野川水系日野川 鳥取県西伯郡伯耆町溝口地先、米子市青木地先												
該当基準	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												
事業諸元	掘削、築堤、護岸、樋門、河床掘削、堰改築 等												
事業期間	平成18年度～平成28年度												
総事業費(億円)	26		残事業費(億円)		15								
目的・必要性	<p>溝口地区には無堤部等が存在しており、H18年には現敷地高まで水位が上昇するなど、地元住民は不安を抱いている。戦後最大洪水が発生した場合には、堤防高不足、断面不足により越水し、家屋の浸水をはじめ、主要幹線の国道181号が浸水する。また、計画高水時には、JR伯備線及び高速自動車道へのアクセス道路が遮断され、被害が甚大となることから、早期に改修事業を行う必要である。</p> <p>一方、法勝寺川は、全川にわたって流下能力が低く、青木地区では、支川合流点付近の河積不足等によりH10年、H16年、H18年と頻繁に浸水被害が発生しており、中でもH18年7月出水では約35haが浸水し、地元住民は不安感を募らせ、早期改修を要望している。また、左岸堤防が決壊した場合、米子市街地中心部まで氾濫が及び、被害は甚大を極めることから、河川改修の早期着手、完成が望まれている。</p> <p>昭和20年 9月 枕崎台風 浸水家屋 2,265戸 昭和47年 7月 浸水家屋 3,086戸 平成18年 7月 浸水家屋 32戸</p>												
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：9戸 年平均浸水軽減面積：1.4ha												
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度										
	B:総便益(億円)	98		C:総費用(億円)		28		B/C	3.5		B-C	70.2	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 溝口地区は、戦後最大洪水である昭和20年9月(枕崎台風)洪水と同規模の洪水が発生しても、安全に流下させることができる。 また、小松谷川の合流部の流下能力をアップさせることによって、青木地区の被害を軽減するとともに、米子市中心部の浸水被害を軽減することができる。 浸水世帯数 43世帯 ⇒ 0世帯 (戦後最大流量洪水規模時の溝口の例) 浸水面積 7ha ⇒ 0ha 被害額 19億円 ⇒ 0億円 												
社会経済情勢等の変化	近年でも法勝寺川合流点付近では度重なる浸水被害を受けており、河川改修の要望は強い。												
事業の進捗状況	溝口地区は、平成18年度より用地買収を行い、平成20年度から既存の水路及び樋門の付替に着手し、平成21年度末までに樋門の付替が完成。												
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 溝口地区は、築堤に先立つ水路及び樋門の付替は概成し、築堤・護岸も順調に進捗、関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なる縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、早期の完成に向けて、効率的かつ効果的な事業を継続する。 												
コスト縮減や代替案立案等の可能性	溝口地区は、河床掘削土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト縮減を図る。												
対応方針	継続												
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。 当面の段階的な整備箇所の治水安全度向上のためには、無堤区間解消は不可欠であり、早期の完成が必要である。 今後の事業実施にあたっては、地域との連携を深め、新技術・新工法等を活用し、コスト縮減に引き続き取り組みつつ、効率的かつ効果的に事業を継続する。 												
その他	-												

事業名 (箇所名)	江の川上流直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	江の川水系江の川 広島県安芸高田市吉田町古市地先、同三次市旭地先								
該当基準	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								
事業諸元	築堤、河道掘削 等								
事業期間	平成18年度～平成25年度								
総事業費(億円)	24	残事業費(億円)	9						
目的・必要性	<p>江の川はその源を広島県北広島町阿佐山に発し、広島県から中国山地を貫流して日本海に注ぐ中国地方最大の河川である。</p> <p>昭和47年7月洪水は、江の川全域に降雨をもたらせ、戦後最大洪水となり、流域全域に甚大な被害をもたらした。その後も平成18年9月洪水では、上流に降雨が集中し、吉田水位観測所ではH.W.Lを超える洪水となり多くの浸水被害が発生した。</p> <p>江の川上流部の土師ダムより、三次市市街地にかけては、破堤時に流水が貯留しやすい地形が独立して連なっており、その中の無堤地区である国司、旭地区の人命・資産などを洪水による被害から守るために、抜本的対策として堤防を整備することにより治水安全度の向上を図る。</p> <p>昭和47年 7月 全半壊・一部破損 3,960戸 浸水家屋 14,063戸 (流域全体) 平成11年 6月 浸水家屋 288戸 (流域全体) 平成18年 9月台風13号 浸水家屋 496戸 浸水面積 63.5ha (三次市と安芸高田市)</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数： 12戸 年平均浸水軽減面積： 5.03ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	41	C:総費用(億円)	27	B/C	1.5	B-C	14	EIRR (%)
事業の効果等	・事業の実施により、戦後最大洪水である昭和47年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害は発生しない。 浸水世帯数 475世帯 ⇒ 145世帯 (計画高水流量洪水規模時の国司の例) 浸水面積 56ha ⇒ 25ha 被害額 114.5億円 ⇒ 59.5億円								
社会経済情勢等の変化	・平成18年にも安芸高田市吉田においてHWLを上回る出水により洪水被害を受けており、改修の要望は強い。								
事業の進捗状況	・国司地区では河道拡幅に平成18年度より着手し、築堤及び河道掘削等を実施中。								
事業の進捗の見込み	・江の川上流部においては平成18年9月洪水で浸水被害等が発生しており、河川改修事業への早期着手、完成への要望が強い ・国司地区の事業は順調に進捗、関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なる縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、平成22年の完成に向けて、効率的で効果的な事業を継続し、引き続き旭 地区の事業に着手する。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト縮減を図る。 ・旭地区については、コスト縮減が図られ、効果的・効率的な整備となるよう、詳細設計等を行う。								
対応方針	継続								
対応方針理由	・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。 ・当面の段階的な整備箇所を平成18年出水規模の洪水から守るためには、早期の完成が必要。 ・今後の事業実施にあたっては、地域との連携を深め、コスト縮減に引き続き取り組みつつ、効率的かつ効果的に事業を継続する。また、新規箇所においても今後の詳細な 設計段階において、さらなるコスト縮減を図るとともに、環境にも配慮して事業を進め、より一層の事業効果の発現に努める。								
その他	-								

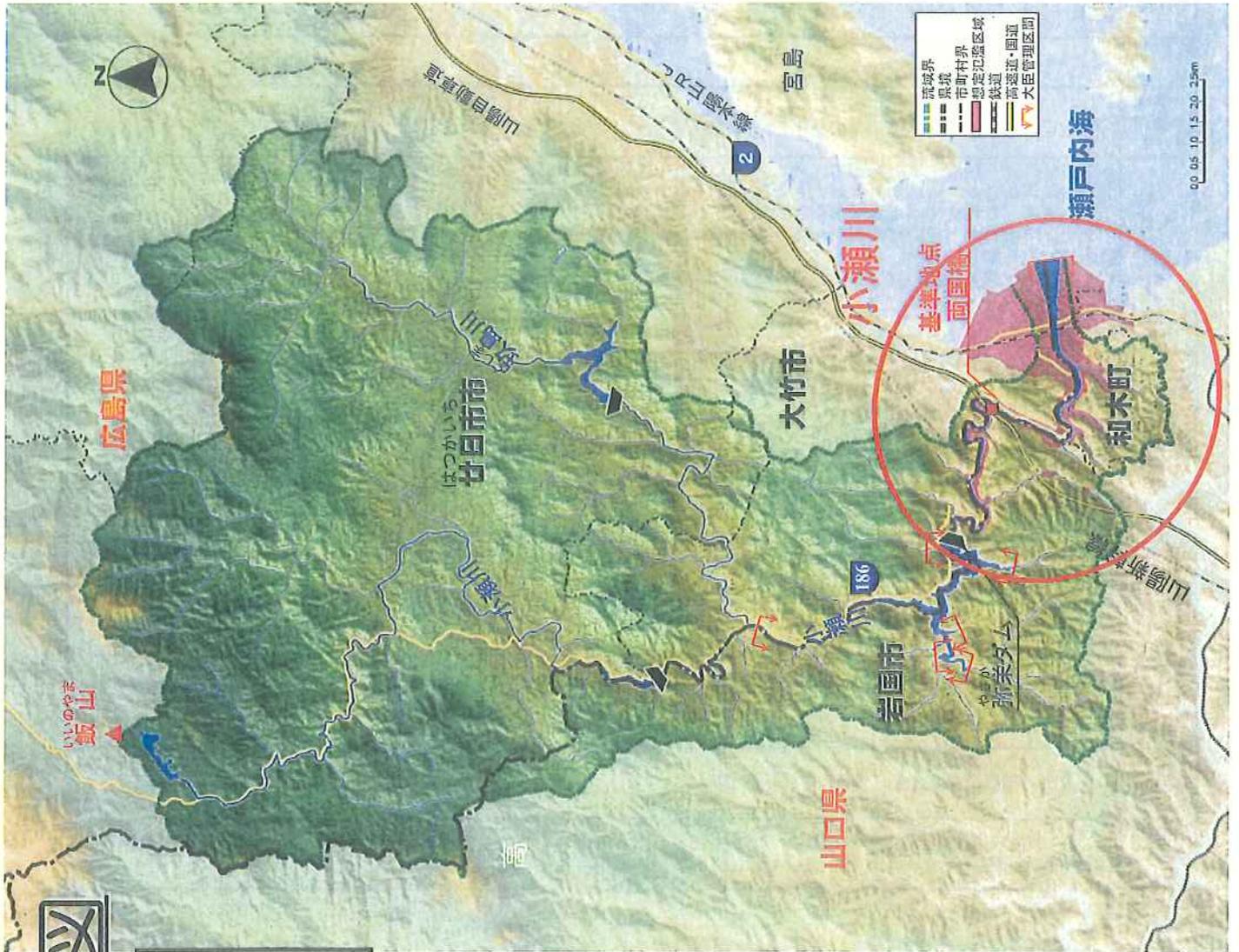
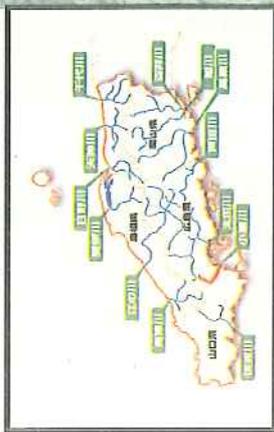
江の川上流位置図



事業名 (箇所名)	高梁川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	高梁川水系高梁川 4k200～11k300 岡山県倉敷市酒津地先～片島町地先									
該当基準	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									
事業諸元	築堤（断面拡大）等									
事業期間	平成16年度～平成27年度									
総事業費(億円)	69		残事業費(億円)		36					
目的・必要性	<p>高梁川の下流部に広がる低平地には人口、資産の集中する倉敷市街地を控え、岡山県西部地域における行政、経済の中心的役割や、国内屈指の産業基盤である水島工業地帯等の資産が集積するため、はん濫による被害は深刻なものとなる。</p> <p>高梁川左岸の酒津・巻倒地区においては、堤防高は概ね完成しているものの、堤防断面が不足している。更に堤防の大部分が明治・大正期に川砂利を使って築堤されていることなどから、堤防の浸透による崩壊の危険性が高い箇所が多く存在し、平成10年10月の洪水では、左岸10k400付近（酒津地区）で約130mに渡り堤防法面崩落が発生した。</p> <p>このため人口、資産の集中する倉敷市街地を洪水から守るため、酒津・巻倒地区の堤防整備（断面の拡大等）を行い、堤防断面不足を解消することが急務となっている。</p> <p>昭和47年 7月 前線 破損 227戸 浸水家屋 7347戸 平成10年10月 台風 破損 1戸 浸水家屋 140戸</p>									
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：105戸 年平均浸水軽減面積：2.3ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	2,717	C:総費用(億円)	75	B/C	36.4	B-C	2,643	EIRR (%)	286.5
事業の効果等	<p>・計画高水流量（高梁川 船徳地点 13,400 (m³/s)）に対して、概ね安全に流下させることが可能となる。</p> <p>浸水世帯数 3,751 世帯 ⇒ 0 世帯（1/50洪水規模時） 浸水面積 75 ha ⇒ 0 ha 被害額 4,386億円 ⇒ 0億円</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>・高梁川の沿川では近年も市街化が進み、沿川の人口、資産が増加している。 （世帯数：高梁川沿川 S55→H17 44%増）</p> <p>・高梁川改修促進協議会等により、堤防強化の要望が毎年出されている。</p>									
事業の進捗状況	<p>・平成16年度、事業着手。被害資産額の大きい上流から下流に向けて対策を実施。</p> <p>・今後、引き続き下流に向けての推進を図る。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>・事業が順調に進捗しており、地元からも要望があることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>・ドレーン工で発生する発生土を断面拡大工の盛土材として有効利用を図るとともに、不足土量については、他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト削減を図る。</p> <p>・学識者等からなる堤防研究会幹事会（平成20年10月）から、対策工は妥当との判断を頂いている。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。</p> <p>・今後の事業実施にあたっては、更なるコスト削減に努力しつつ、効率的かつ効果的に事業を継続する。</p>									
その他	-									

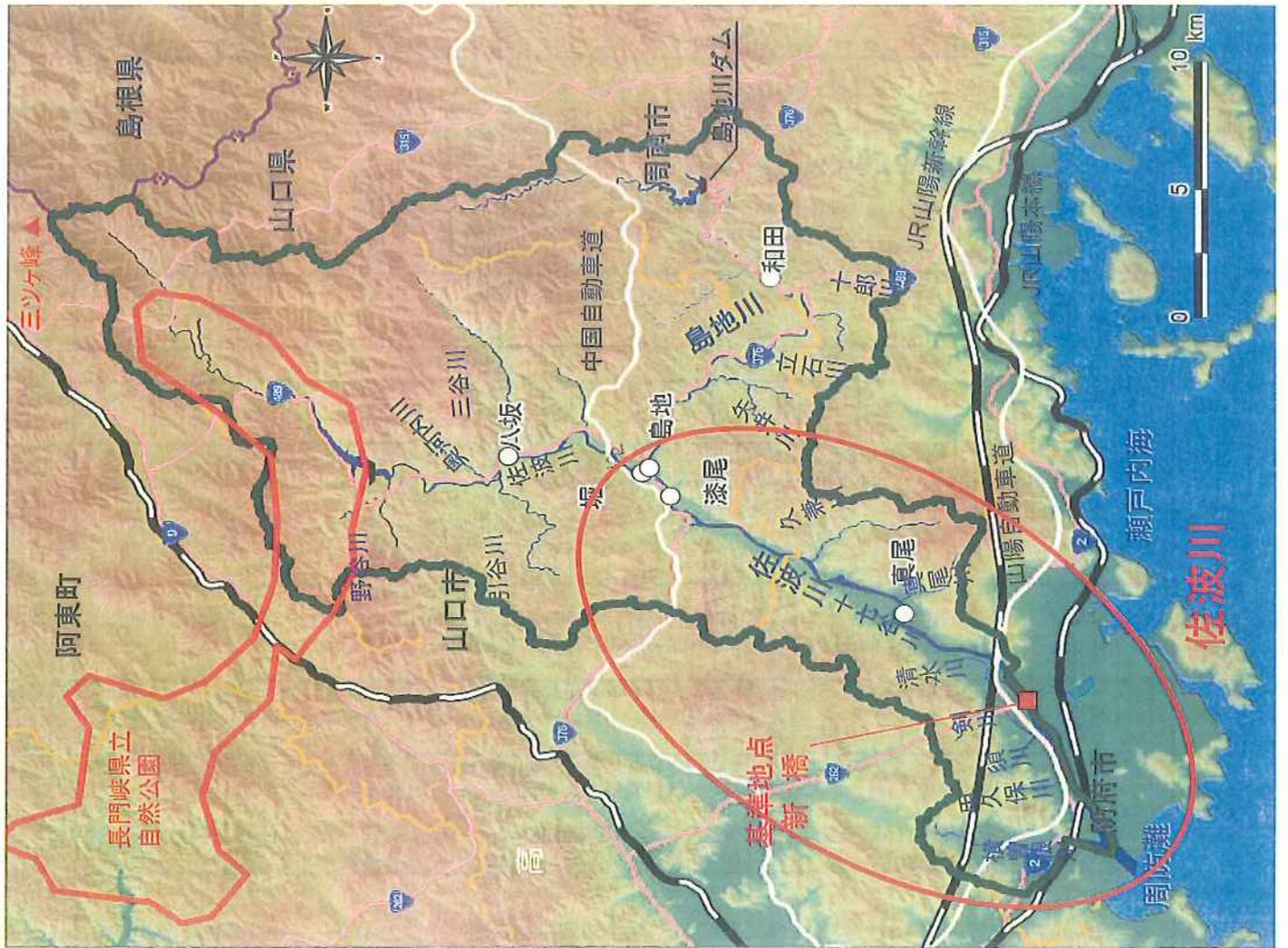
事業名 (箇所名)	小瀬川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	中国地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	広島県大竹市、岩国市								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	橋梁改築、築堤、護岸、樋門改築 等								
事業期間	平成18年度～平成25年度								
総事業費(億円)	12	残事業費(億円)		4					
目的・必要性	<p>これまでに甚大な被害を被ったS.26ルース台風による洪水等の洪水を契機に、広島・山口県が本格的に治水事業を実施してきており、再度災害防止として堤防の量的整備、洪水調節施設(弥栄ダム)、固定堰の可動化(中市堰)を実施することで、河口部の流下能力は計画流量1,000m³/sをほぼ満足している。</p> <p>しかし小瀬地区は、狭窄部であるため、計画高水流量1,000m³/sに対し、現況流下能力約630m³/sと流下能力が不足している。またそこに架かる両国橋は、広島・山口両県を結ぶ主要地方道岩国大竹線であるが、幅員も狭く、老朽化が進んでいることから、道路管理者が橋梁の架替を行うこととなっている。</p> <p>このため、道路事業と連携して河川事業を実施することによりコスト縮減を図るなど、効率的・効果的な整備を実施する。</p> <p>昭和26年10月 ルース台風 家屋流出又は全壊 450戸 平成17年 9月 台風14号 家屋流出又は全壊 12戸</p>								
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数： 4戸 年平均浸水軽減面積： 0.3ha</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	13	B/C	1.1	B-C	0.7	EIRR(%)
事業の効果等	<p>・事業実施により基準点である両国橋地点に計画高水流量1,000m³/sと同規模な洪水が発生しても、安全に流下させることができる。</p> <p>浸水世帯数 227世帯 ⇒ 0世帯 (計画高水流量洪水規模時) 浸水面積 12ha ⇒ 0ha 被害額 50億円 ⇒ 0億円</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>・氾濫区域内人口や河口部の大竹岩国コンビナートの製造品出荷額は減少傾向</p> <p>・主要地方道岩国大竹線関ヶ原バイパスが平成17年11月に供用し、交通量が増加(小瀬地区のみ未改良)</p>								
事業の進捗状況	<p>・平成18年度から事業着手、併せて広島県・山口県において道路改良事業も着手。</p>								
事業の進捗の見込み	<p>・関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、用地補償も順調に進捗し、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なる縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、早期の完成に向けて、効率的で効果的な事業を継続する。</p>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・道路改良事業との合併施工等によりコスト縮減を図る。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。</p> <p>・当該箇所は、道路事業と連携して一体的に実施することが効率的であり、早期完成が必要である。</p> <p>・今後の事業実施にあたっては、地域との連携を深め、新技術・新工法等を活用し、コスト縮減に引き続き取り組み、効率的かつ効果的な事業の執行に努める。</p>								
その他	-								

小瀬川位置図



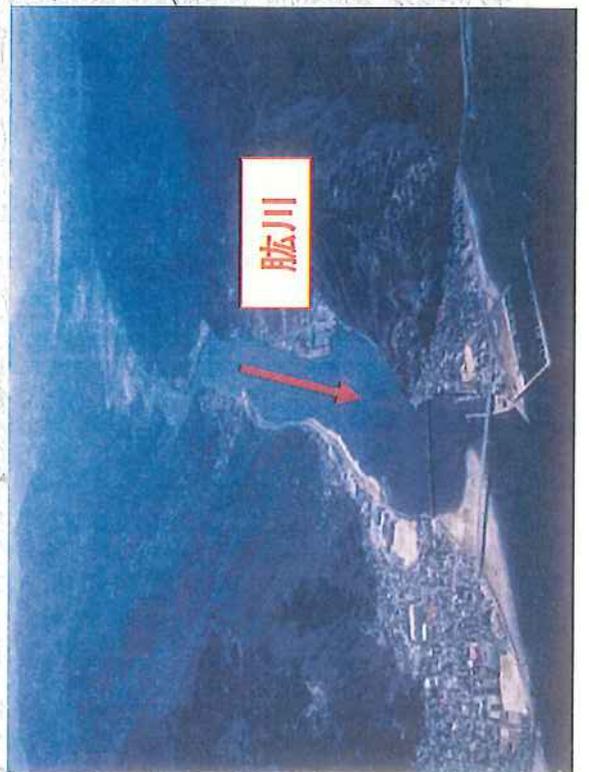
事業名 (箇所名)	佐波川直轄河川改修事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	中国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	山口県防府市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	築堤、護岸、樋門・樋管、橋梁、支川処理 等									
事業期間	平成13年度～平成30年度									
総事業費(億円)	120	残事業費(億円)			80					
目的・必要性	<p>奈美地区は、無堤や堤防断面の大幅に不足した弱小堤の区間がほとんどであり、計画規模の洪水が来た場合、堤防の決壊、無堤地区からの洪水流入等大きな被害が発生する事が想定される。 このため、これまでに上流部から順次築堤等を実施している。 また、平成21年 7月には支川剣川や奈美川等において死者14名を伴う土砂災害により甚大な被害が生じる等、住民の治水に対する関心は高い。 このため改修を早期に完了させ、当該地区の洪水被害の解消を目指す。</p> <p>昭和26年 7月 家屋損壊 1,083戸 家屋浸水 3,397戸 (流域全体) 昭和47年 7月 家屋浸水 511戸 (流域全体) 平成21年 7月 家屋損壊 91戸 家屋浸水 1,132戸 (山口市徳地及び防府市全域の速報値)</p>									
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：162戸 年平均浸水軽減面積：81.7ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	442	C:総費用(億円)		124	B/C	3.6	B-C	319	EIRR (%)
事業の効果等	<p>・基準点である新橋地点において戦後第2位となる昭和47年7月洪水と同規模な洪水が発生しても、当該地区において安全に流下させることができる。 浸水世帯数 375世帯 ⇒ 0世帯 (昭和47年洪水規模時) 浸水面積 193ha ⇒ 0ha 被害額 52.5億円 ⇒ 0億円</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>・平成21年7月には大規模な土砂災害により甚大な被害が生じる等、住民の治水に対する 関心は高く、河川改修の要望も強い。</p>									
事業の進捗状況	<p>・上流から築堤等を実施し、早期の完成を目指す。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>・これまでのところ事業は順調に進捗、地域住民からは引き続いての築堤事業を切望しており関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p>									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>・他工事の発生土を有効利用し、築堤盛土の材料費のコスト縮減を図る。 ・弱小堤及び無堤部対策として実施しており、掘削・堰統廃合等の代替案と比べても経済的である。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続が妥当である。 ・当該地区の早期の治水安全度向上に向け、引き続き事業の推進を図り、早期に完成させることが必要。 ・今後の事業実施にあたっては、地域との連携を深め、新技術・新工法等を活用し、コスト縮減に引き続き取り組み、効率的かつ効果的な事業の執行に努める。</p>									
その他	-									

佐波川位置図



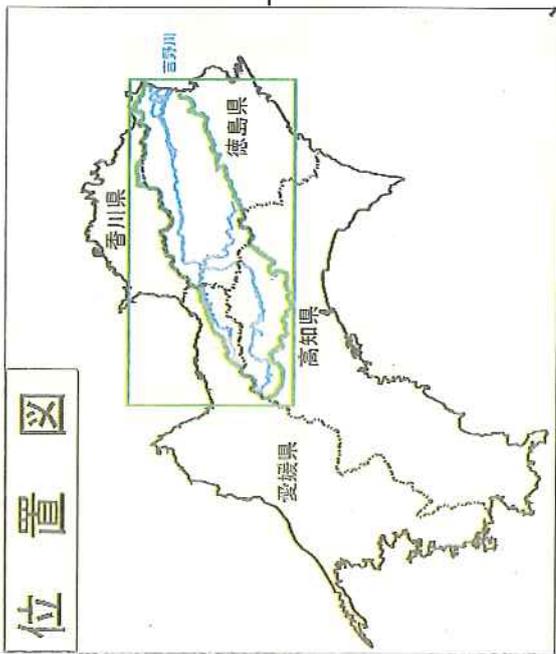
事業名 (箇所名)	肱川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課		事業 主体	四国地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	愛媛県大洲市								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	築堤、橋梁改築 等								
事業期間	昭和42年度から今後概ね25年								
総事業費(億円)	981	残事業費(億円)		397					
目的・必要性	<p>(目的) 昭和20年9月洪水と同規模の洪水を安全に流下させる。</p> <p>(災害実績) 平成7年7月：床上浸水768戸、床下浸水427戸、浸水農地601ha、宅地浸水356ha 平成16年8月：住宅床上浸水326戸、住宅床下浸水376戸、総浸水戸数916戸、浸水面積約742.5ha 平成17年9月：住宅床上浸水237戸、住宅床下浸水214戸、総浸水戸数703戸、浸水面積約564.2ha</p>								
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数 654戸 年平均浸水軽減面積 336ha</p>								
事業全体の投資効率は	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	14,271	C:総費用(億円)	1,809	B/C	7.9	B-C	12,462	EIRR (%)
事業の効果等	基準地点大洲において、戦後最大流量を記録した昭和20年9月洪水(大洲地点：最大流量約5,000m ³ /s)相当の洪水に対して、改修事業着手前と比較し、約5,240戸の家屋浸水被害を軽減するとともに、無堤地区の外水氾濫による被害を解消する効果がある。								
社会経済情勢等の変化	肱川中流域に位置する大洲市東大洲地区は、平成5年「八幡浜・大洲地点拠点都市地域」の指定を受け、四国縦貫道の延伸と相まって内陸型の産業拠点地域として、多くの企業が進出し、新たな雇用が生まれている。								
事業の進捗状況	現在、上老松地区の土地利用一体型水防災事業を実施するとともに築堤事業を下流の長浜地区、沖浦地区、小浦地区において鋭意実施しているところである。また事業実施においては地域の協力等により円滑に事業を推進しており、今後においても計画的な事業の実施が期待できる。								
事業の進捗の見込み	<p>国管理区間における現況河道での流下能力は、平成15年10月に策定した基本方針における計画高水流量(超過確率1/100)に対し全川の不十分な状況である。従って今後は当面の目標である整備計画に対する事業を実施する。</p> <p>(地域の協力体制) 流域の3市町からなる「肱川流域総合整備推進協議会」による事業推進のための要望活動や地域住民団体である「肱川流域の環境と治水を考える住民ネットワーク」による事業推進活動等の協力を得て、河川整備を円滑に実施している。</p>								
コスト削減や代替案立案等の可能性	築堤にあたっては、関係機関と連携調整を十分に実施し、盛土材料に建設発生土を有効活用し、コスト削減を実施するとともに新技術の活用を積極的に行い、更なるコスト削減を図る。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性、重要性は変わらないため								
その他	-								

肱川直轄河川改修事業位置図

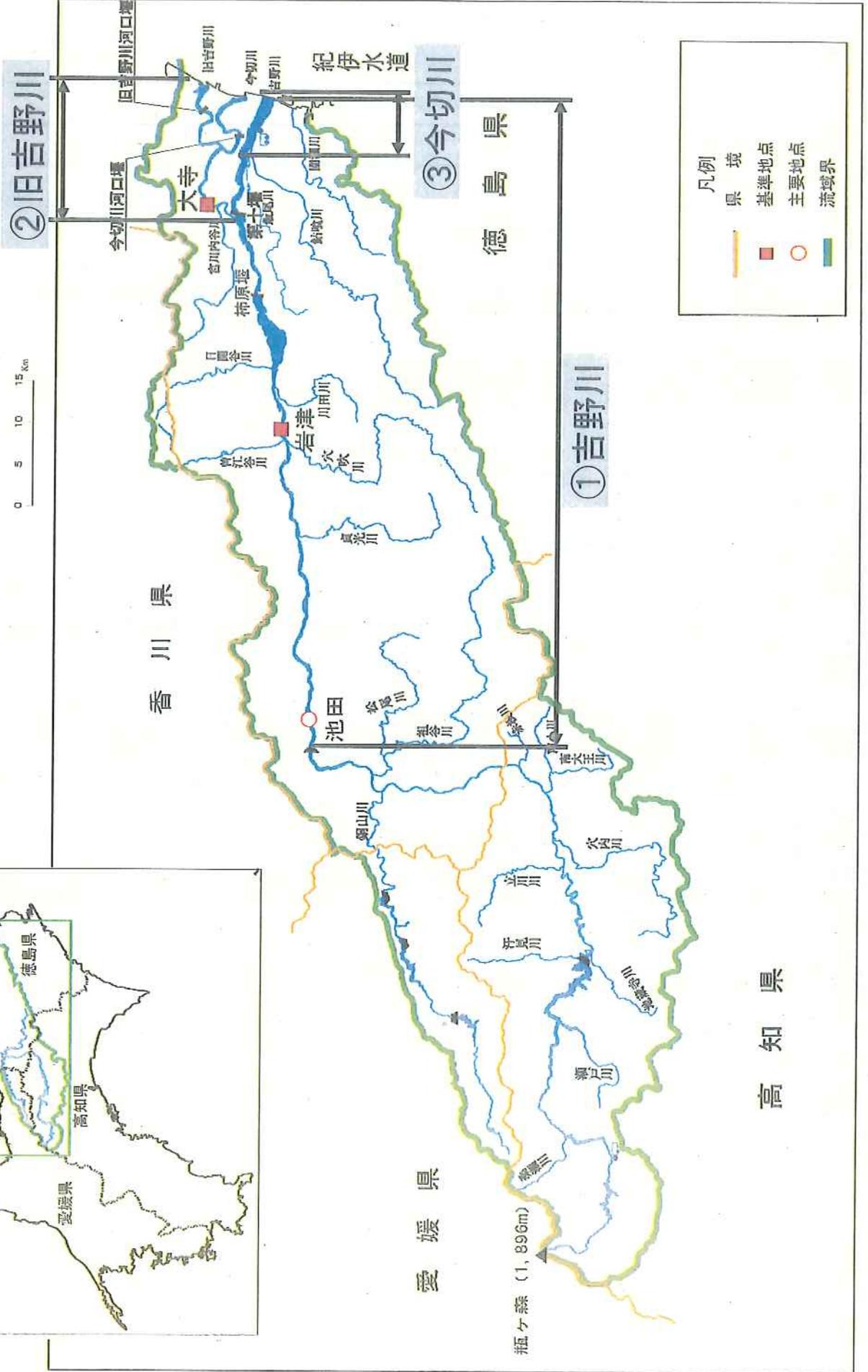


事業名 (箇所名)	吉野川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課		事業 主体	四国地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	徳島県徳島市、鳴門市、松茂町、北島町、藍住町、板野町、上板町、石井町、阿波市、吉野川市、美馬市、つるぎ町、三好市、東みよし町								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	・堤防整備、輪中堤・宅地嵩上げ ・河道の掘削等								
事業期間	平成21年度～平成50年度								
総事業費(億円)	1,215	残事業費(億円)		1,215					
目的・必要性	<p>(目的)</p> <p>・吉野川及び旧吉野川・今切川において、堤防整備、河道掘削等の事業を行い、氾濫による浸水被害を軽減する。 (災害実績(吉野川流域))</p> <p>・昭和49年9月台風18号：浸水戸数2,801戸、浸水面積3,144ha ・昭和50年8月台風6号：浸水戸数11,818戸、浸水面積7,870ha ・平成16年10月台風23号：浸水戸数3,316戸、浸水面積10,765ha (災害発生時の影響(想定氾濫区域内))</p> <p>・重要な公共施設等 国道11号、28号、32号、55号、192号、県庁、市町役場、空港等</p> <p>・災害時要援護者施設 病院、老人ホーム等</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：1,236戸 年平均浸水軽減面積：309ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	3,573	C:総費用(億円)	767	B/C	4.7	B-C	2,806	EIRR (%)
事業の効果等	<p>吉野川) 戦後最大流量を記録した平成16年10月台風23号と同規模の洪水に対し吉野川の洪水氾濫による浸水被害を防止する効果がある。</p> <p>(旧吉野川・今切川) 戦後最大流量を記録した昭和50年8月台風6号と同規模の洪水に対し旧吉野川・今切川の洪水氾濫による浸水被害を防止する効果がある。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>・吉野川流域は多くの無堤部を抱え過去から洪水被害が多発。近年では平成16年10月台風23号(戦後最大流量)により甚大な被害が発生。想定氾濫区域内には、国道11号、55号等の幹線道路、徳島空港等の重要な公共施設等が存在し、資産状況等も増加傾向にある。</p>								
事業の進捗状況	<p>・上下流・左右岸バランスに配慮しながら、加茂第二地区等の無堤部対策を実施するなど、計画的な堤防等の整備を実施している。</p>								
事業の進捗の見込み	<p>・現在岩津下流(吉野川)では堤防がほぼ概成しているが、岩津上流(吉野川)では未だ無堤状態の箇所が多く残っており、度々浸水被害が発生しているため、早期に本事業を行う必要がある。 (地域の協力体制)</p> <p>・平成16年10月洪水(台風23号)など、近年でも吉野川沿川では洪水被害を受けており、河川改修の要望は非常に強い。</p>								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>現在までに下記のようなコスト削減を実施しており、今後も引き続き実施する予定である。</p> <p>・堤脚水路を現場打ちコンクリートからプレキャスト製品に変更 ・盛土材料に建設発生土を有効利用 など</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整えるため、洪水被害を防止・軽減する必要がある。								
その他	-								

位置図



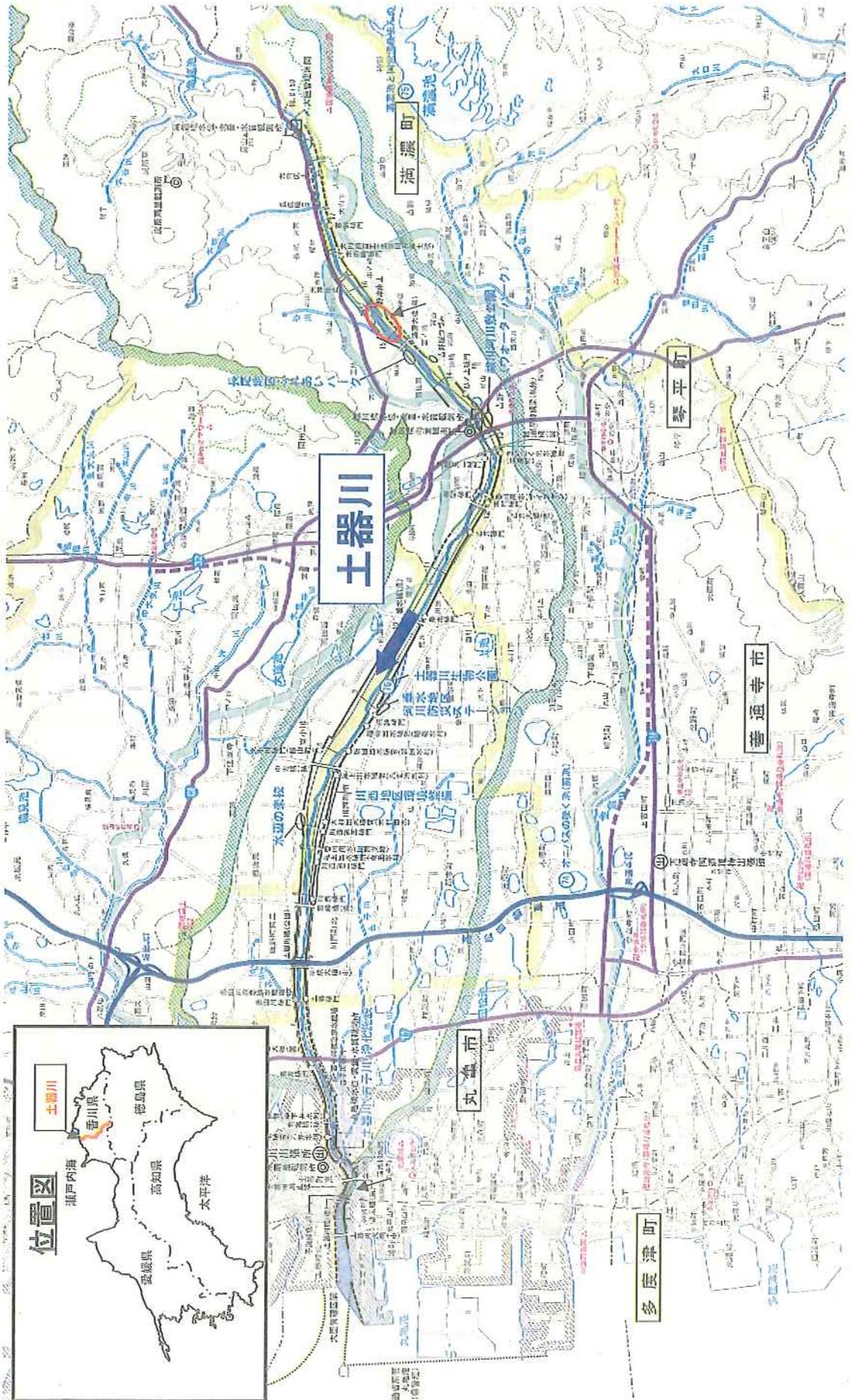
0 5 10 15 km



凡例	
	県境
	基準地点
	主要地点
	流域界

事業名 (箇所名)	土器川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課			事業 主体	四国地方整備局	
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	香川県丸亀市、まんのう町								
該当基準	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								
事業諸元	河道掘削 等								
事業期間	平成21年度～平成30年度								
総事業費(億円)	27	残事業費(億円)		27					
目的・必要性	<p><目的> 土器川は、洪水により河岸の局所洗掘が著しく堤防決壊の恐れがあることから、安全に洪水を流下させるため、局所洗掘対策（根固補強、河床掘削等）及び河道掘削等の河道整備を実施する。</p> <p><災害実績> 昭和50年8月洪水(台風6号)：浸水戸数1,361戸、浸水面積不明 平成2年9月洪水(台風19号)：浸水戸数239戸、浸水面積41ha 平成16年10月洪水(台風23号)：浸水戸数217戸、浸水面積27ha</p> <p><災害発生時の影響> 重要な公共施設等：国道11号、主要地方道高松善通寺線、JR予讃線、琴電琴平線、市役所等 災害時要援護者施設：病院、幼稚園・小学校等</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：146戸 年平均浸水軽減面積：14ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	570	C:総費用(億円)	25	B/C	22.5	B-C	545	EIRR (%)
事業の効果等	河道整備を実施することにより、偏流の緩和と低水路内流速の低減が図られ、局所洗掘等を防止する等、堤防決壊による氾濫被害を未然に防ぐことができる。								
社会経済情勢等の変化	流域内人口は、近年の推移は横ばいにあるが、想定はん濫区域内人口では、流域内人口の約3倍もの人口となっており、既存市街地の拡大が進んでいる。平野部においては、臨海部から山地部の南方へ市街化が進行し、洪水がはん濫した場合に想定される被害は増大している。また、本州と四国を結ぶ瀬戸大橋や高松自動車道、鉄道が集中する、四国における交通の拠点としての重要な要所であり、そのため、背後地は臨海工業地帯として発達し、数多くの企業が立地する資産集積地域である。								
事業の進捗状況	昭和43年直轄編入以降、河道洗掘等による度々災害に見舞われており、抜本的な対策が必要である。このため、局所洗掘等により、堤防決壊の恐れがある箇所から優先的に質的対策を実施する。								
事業の進捗の見込み	土器川については、度重なる洪水により局所洗掘等により堤防決壊の恐れのある箇所があることから、その対策として、沿川の自治体で構成されている「土器川改修期成同盟会」からも河道整備の要望が非常に強く、事業の円滑の推進が望まれている。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	既存施設の有効利用、新技術の活用等によりコスト縮減に努めていく。								
対応方針	継続								
対応方針理由	地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整えるため、洪水被害を防止・軽減する必要がある。								
その他	-								

位置図



位置図



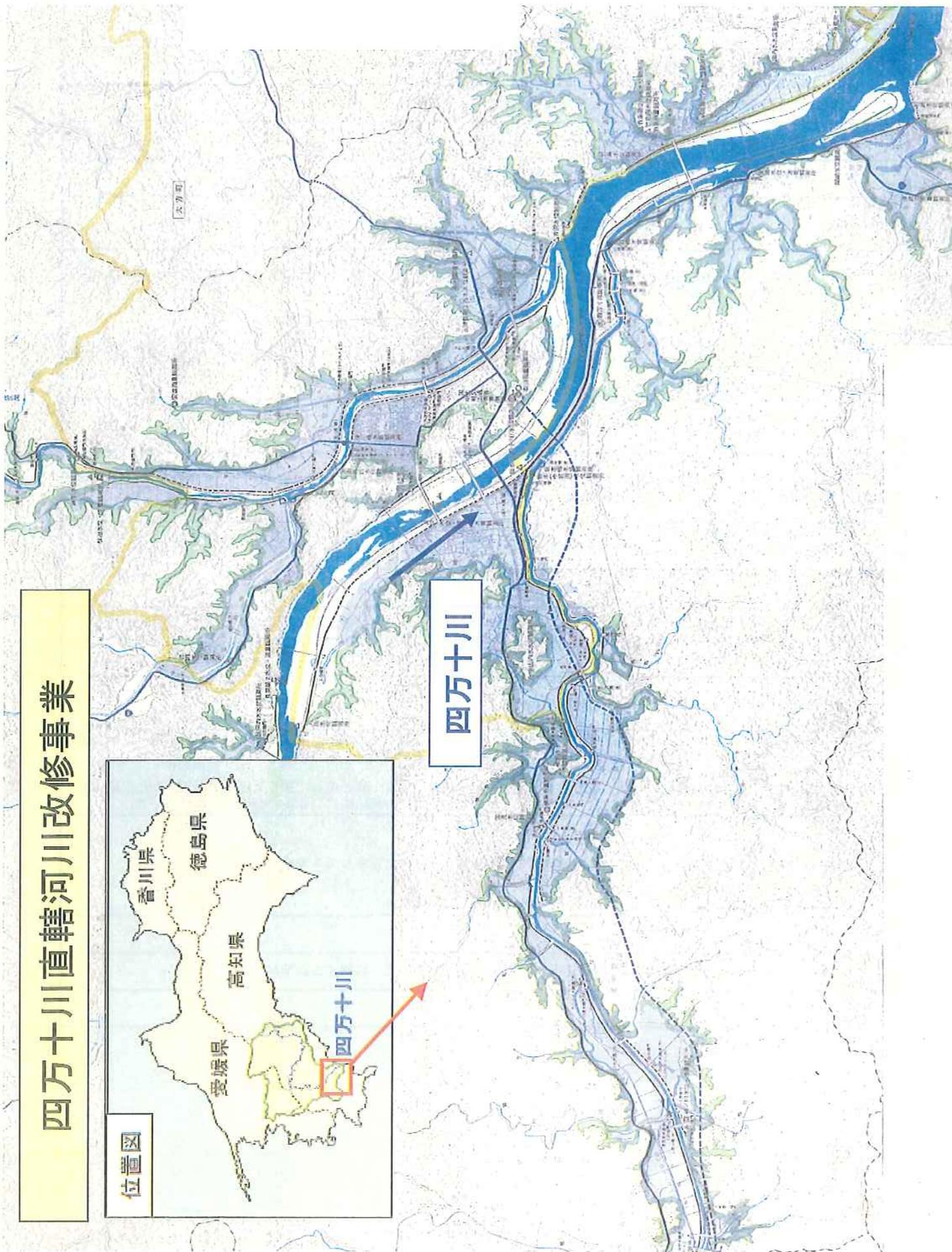
事業名 (箇所名)	四万十川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課		事業 主体	四国地方整備局		
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	高知県四万十市								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	築堤								
事業期間	平成19年度～平成29年度								
総事業費(億円)	37	残事業費(億円)		35					
目的・必要性	<p><目的> 甚大な浸水被害を発生させた昭和38年8月洪水等の洪水を安全に流下させるため、築堤事業等を実施し、四万十川のはん濇による浸水被害を防止・軽減する。</p> <p><過去の災害実績> 昭和38年8月台風9号：浸水面積1,820ha、浸水家屋3,245戸（四万十市の合計被害）</p> <p><事業の緊急度> 不破箇所では、平成16～17年で2回の床上浸水被害が発生し、特に戦後第二位の出水を記録した平成17年9月台風14号では、浸水面積15.5ha、床上浸水8戸、床下浸水20戸の甚大な被害が発生し、早期の堤防整備が望まれている。</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：7戸 年平均浸水軽減面積：3ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	60	C:総費用(億円)	35	B/C	1.7	B-C	25	EIRR(%)
事業の効果等	無堤地区である不破箇所の堤防を整備することにより、浸水家屋68戸、浸水面積15haの浸水被害を防止・軽減することができる。								
社会経済情勢等の変化	流域内人口は、全体では減少傾向にあるが、四万十市の位置する下流域は概ね横這いとなっている。四万十市の産業構造は、第3次産業（卸売・小売業、サービス業等）就業者の占める割合は約7割を占めており、近年、大型店舗等の商業施設や宅地化が進み、想定はん濇区域内の市街化が進んでいる。その中で不破箇所は、四万十市都市計画マスタープランにおいて、中村小京都賑わいゾーンとして位置づけられ、都市機能集積地区の一端を担い、四万十市の中心地域を構成する地域として期待されている。								
事業の進捗状況	平成20年度より用地補償、築堤工事等に着手しており、今後においても、計画的に用地買収を実施するとともに築堤工事及び排水樋門工事を継続して実施する。								
事業の進捗の見込み	平成19年6月に地元代表者・地権者による「不破上流堤防対策委員」が設立され、事業実施に向けた具体的な協議を実施する等円滑に事業の進捗を図っている。 <地域の協力体制> 近年の度重なる溢水被害を受け、平成17年7月5日に地区から早期治水対策要望が上がっている。また、沿川自治体による「四万十川改修期成同盟会」があり、これまでも四万十川の河川改修の促進の要望が行われている。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	他事業で発生した建設発生土を不破箇所の堤防整備で活用するなどによりコスト削減を図る。								
対応方針	継続								
対応方針理由	地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整えるため、洪水被害を防止・軽減する必要がある。								
その他	-								

四万十川直轄河川改修事業

位置図



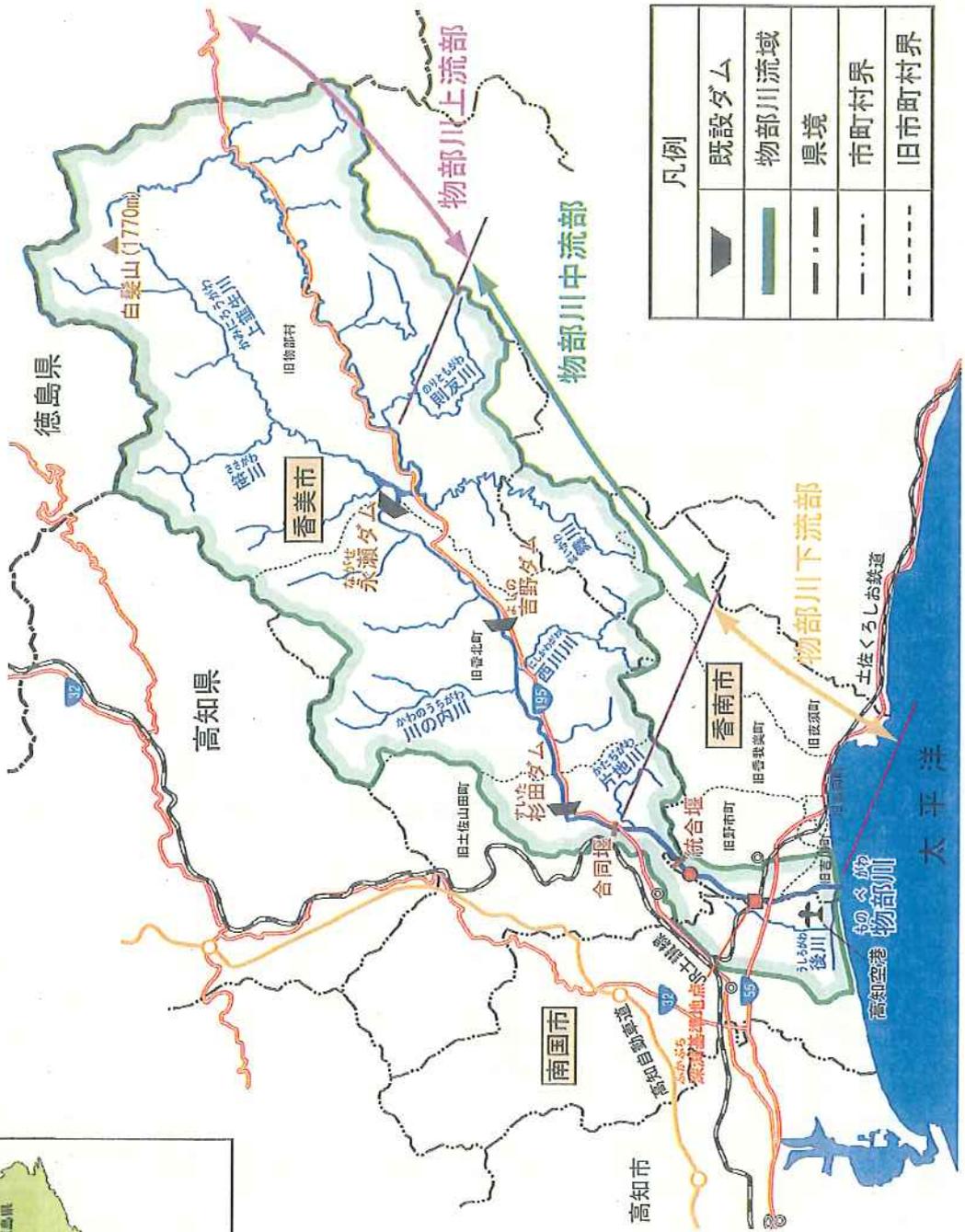
四万十川



事業名 (箇所名)	物部川直轄河川改修事業		担当課	河川局 治水課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	高知県南国市、香美市、香南市									
該当基準	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									
事業諸元	築堤、堤防拡幅、河道掘削、樋門改築									
事業期間	平成5年度～平成34年度									
総事業費(億円)	111	残事業費(億円)			46					
目的・必要性	<p><目的> 物部川直轄管理区間上流端付近の下の村地区の引堤・堤防拡幅を行うとともに、下流において堤防拡幅および河道の掘削等の事業を実施し、物部川のはん濫による浸水被害を防止する。</p> <p><過去の災害実績> 昭和45年8月台風10号：全半壊家屋2,185戸、浸水家屋2,936戸（流域関連自治体の合計被害）</p> <p><災害発生時の影響（想定氾濫区域内）> 重要な公共施設等：高知空港、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、国道55号・195号、高知大学、高知高専、香南市古川庁舎 等</p> <p>災害時要支援者施設：病院、老人ホーム、小中高等学校・保育園 等</p>									
便益の主な根拠	年平均被害軽減戸数：789戸 年平均被害軽減面積：210ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	2,664	C:総費用(億円)		140	B/C	19.0	B-C	2,524	EIRR(%)
事業の効果等	物部川における流下能力上の最大のネック箇所となっている下の村地区の引堤・堤防拡幅を行うとともに、下流部の堤防拡幅・稼働掘削を実施することで、浸水戸数12,000戸・浸水面積2,400haの浸水被害を防止・軽減することができる。									
社会経済情勢等の変化	物部川下流域は、高知空港や高知県東部と県都高知市を結ぶ国道、鉄道等が整備され、高知県における交通の要所となっている。また、既存市街地の拡大が進んでいるほか、近年では、工業団地や物流団地の誘致等、流域の開発も進んでいる。さらに、高知県最大の穀倉地帯となっており、稲作のほか、野菜を中心とする施設園芸も盛んに行われている。									
事業の進捗状況	下の村地区の堤防計画を検討中である。									
事業の進捗の見込み	物部川直轄管理区間における現況河道は、上流部等において著しく流下能力が低くネック部となる箇所があり、大規模な洪水が発生した場合には、決壊等による洪水等により甚大な被害が発生する恐れがある。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	他事業で発生した建設発生土を下の村箇所の堤防整備で活用するなどによりコスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	地域住民が安全して暮らせる環境を早急に整えるため、洪水被害を防止・軽減する必要がある。									
その他	-									

物部川直轄河川改修事業

位置図

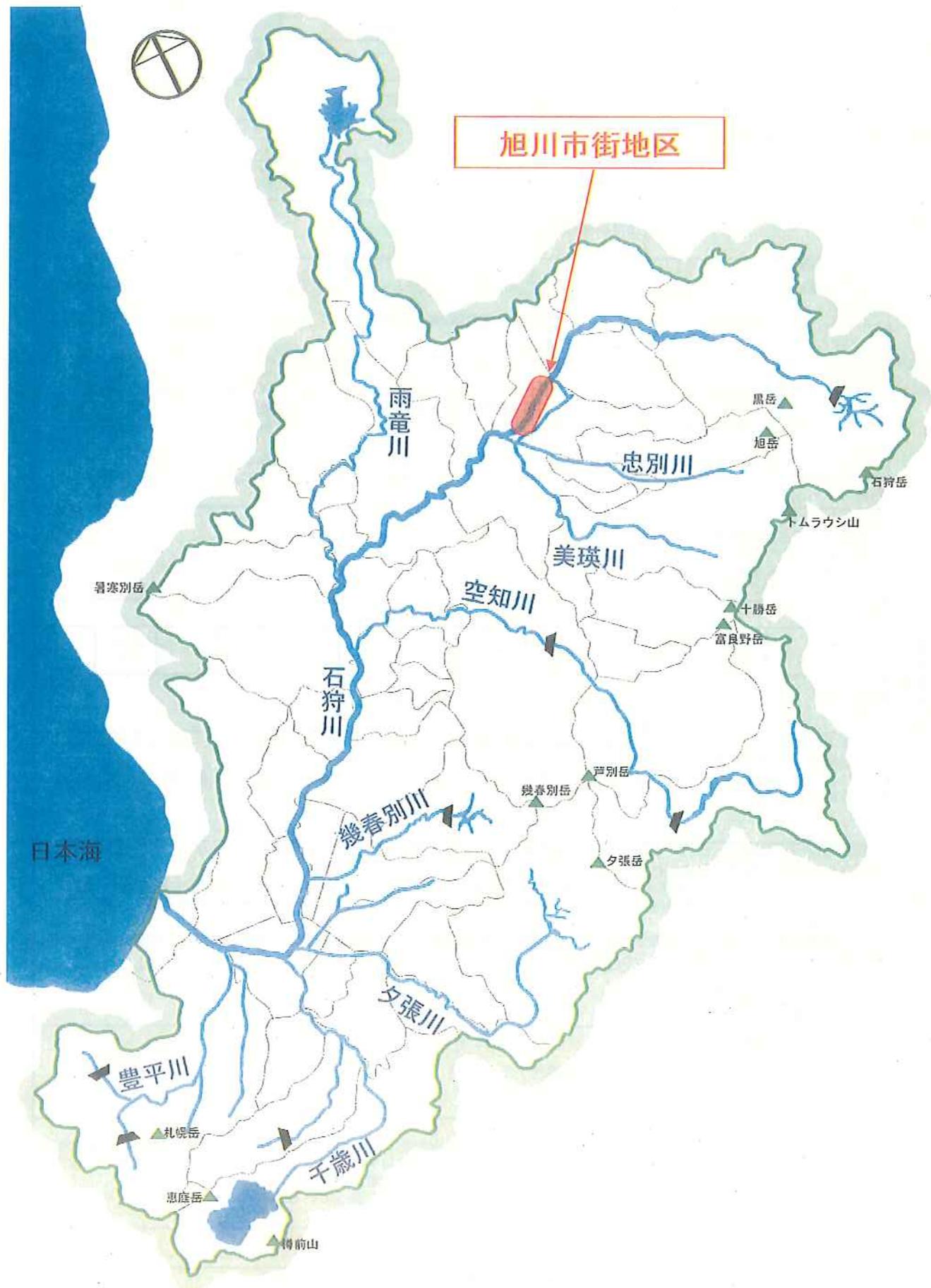


物部川水系流域図

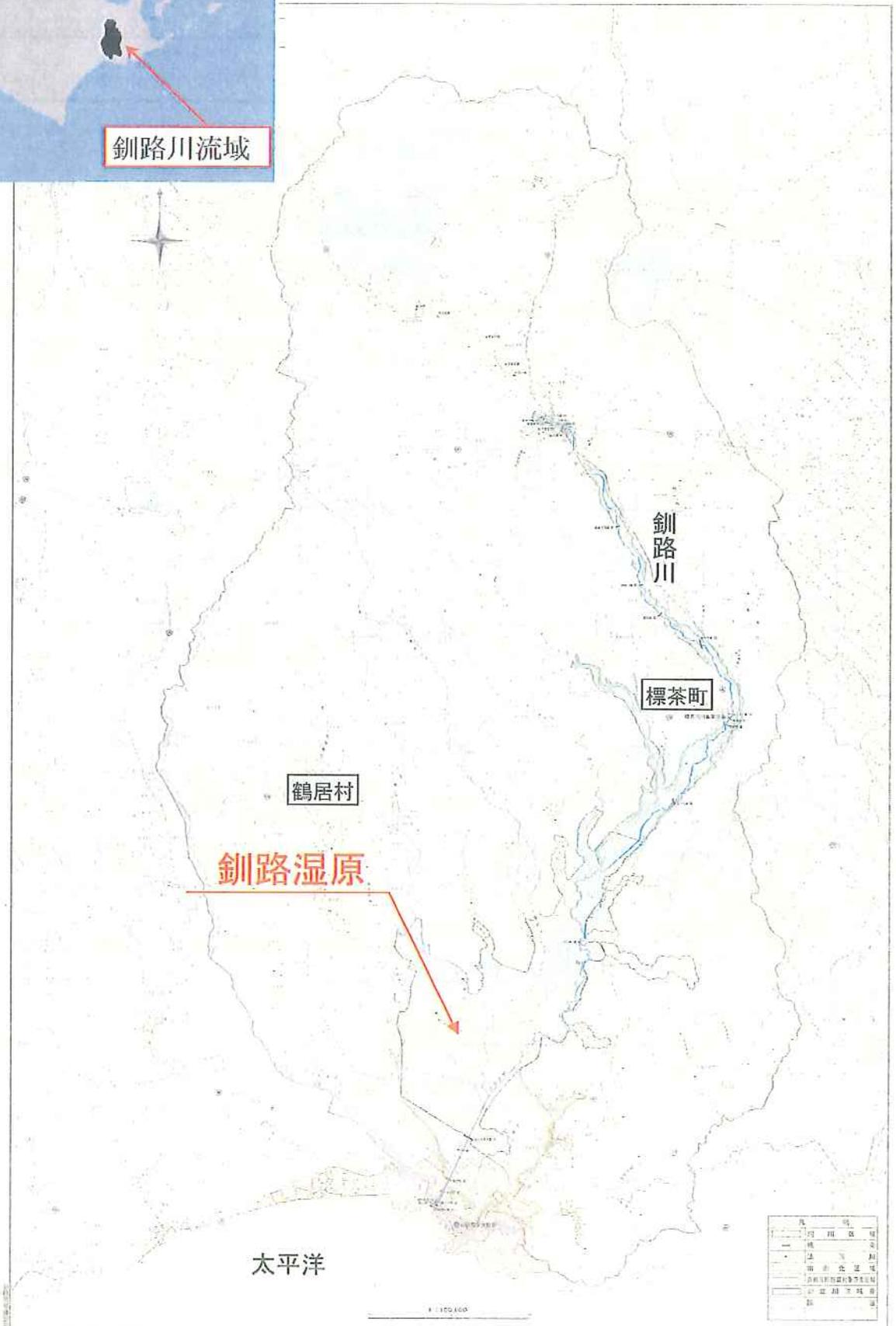
事業名 (箇所名)	石狩川総合水系環境整備事業（当別地区）		担当課	北海道開発局 河川計画課		事業主体	北海道開発局			
			担当課長名	鎌田 照章						
実施箇所	札幌市、江別市、当別町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	河岸環境、湿地・草地環境、樹林環境の再生									
事業期間	平成13年度～平成24年度									
総事業費(億円)	約17	残事業費(億円)		約1.3						
目的・必要性	<p>(1)石狩川下流当別地区の現状 石狩川の下流域では流域の発展を目的とした河川改修や土地利用の進展に伴い、河岸形状の単調化、湿原環境の減少、樹林環境の減少など、生物の生息・生育環境が劣化し、これらの影響は拡大傾向にある。当別地区は当別町、札幌市、江別市の3市町にまたがる、かつて蛇行していた石狩川をショートカットした区間である。かつての石狩川の名残りも見られ、石狩川公園として地域住民に親しまれている箇所ともなっている。</p> <p>(2)目的・必要性 石狩川下流では生物の生息、生育環境の劣化による影響が拡大する傾向にあり、影響の深刻化を防ぐ必要がある。そのため、当別地区では自然環境と共生する持続可能な地域社会の形成に向けて、地域と連携して自然再生の取組を進める必要がある。</p>									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：187億円</p> <p>【主な根拠】 支払い意志額：471円/世帯/月 対象世帯数：323,339世帯</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	187	C:総費用(億円)	18	B/C	10.2	B-C	169	EIRR(%)	13.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	14.6	C:総費用(億円)	1.2	B/C	12.3				
事業の効果等	地域と連携した本事業の実施により河岸環境、湿地環境、樹林環境等が再生され、石狩川下流の当別地区において生物の生息・生育環境の再生が期待できる。これにより、自然環境と共生する持続可能な地域社会の形成を図る。									
社会経済情勢等の変化	当別地区の自然再生に向けて平成19年3月に地域住民、関係行政機関により「石狩川下流当別地区自然再生ワークショップ」を設立し、整備計画、整備内容、自然再生事業の進め方、推進体制などを検討し、当別地区自然再生計画を策定した。上記計画に基づき、当別地区では「石狩川下流当別地区自然再生ワークショップ」により地域の方々や関係行政機関と連携・調整を図りながら、自然再生の取り組みを行っている。									
事業の進捗状況	当別川右岸では河岸環境の多様化、湿地の整備が完了。地域と連携し、モニタリングを実施中。									
事業の進捗の見込み	平成24年度に整備完了予定。 本事業については引き続き「石狩川下流当別地区自然再生ワークショップ」を通じ、地域の方々、関係行政機関と連携・調整を図りながら計画的に実施し、生物の生息・生育環境の再生を図る。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	本事業はかつて有していた良好な河川環境を再生する取り組みであり、その必要性に変化はない。また整備内容については計画段階から地域の方々、有識者等からなる「石狩川下流当別地区自然再生ワークショップ」において議論を重ねており、現計画が最適である。 今後の維持管理やモニタリングについては、引き続きNPOや地域住民等と役割分担を行い、連携して実施していくことで、コスト削減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。									
その他	-									



事業名 (箇所名)	石狩川総合水系環境整備事業 (旭川地区)		担当課	北海道開発局 河川計画課			事業主体	北海道開発局		
			担当課長名	鎌田 照章						
実施箇所	旭川市									
該当基準	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									
事業諸元	高水敷整正、管理用道路、堤防強化									
事業期間	平成13年度～平成24年度									
総事業費(億円)	約15	残事業費(億円)			約2					
目的・必要性	<p>事業箇所の旭川市は石狩川とその支川を中心に市街地が形成され、河川空間は都市の身近で貴重なオープンスペースとなっており、地域では人々が川や水辺とふれあい、親しめる場として利用される河川空間が望まれている。このため旭川市のまちづくりと連携して本事業を実施し、地域の方々の憩い、潤いのある良好な水辺空間の創出を図る必要がある。</p>									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 良好な水辺空間形成による便益：100億円 【主な根拠】 支払い意志額：188円/世帯/月 対象世帯数：170,955世帯</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	18	B/C	5.6	B-C	82	EIRR (%)	24.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	8	C:総費用(億円)	2	B/C	4.7				
事業の効果等	<p>本事業の実施による整備箇所は、川や水辺とふれあい、親しめる場として多くの方々に利用されている。また既存の文化芸術的資源を河川空間を活用したネットワークを構築し、中心市街地の活性化、観光都市としての魅力を高める効果が期待されている。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>周辺の人口、河川空間への地域の要望に変化は無く、整備箇所では多くの方々に利用され、良好な水辺空間の整備に対するニーズに変化は無い。</p>									
事業の進捗状況	<p>永山橋から旭橋の区間は整備が完了。 「旭川市かわまちづくり」計画が平成21年度に策定され、旭橋から新橋区間を整備中。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>平成24年度に整備完了予定。 整備に当たっては引き続き旭川市など関係機関との連携を図り、地域の方々の理解と協力を得て進める。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>本事業は良好な水辺空間の形成を創出する取り組みであり、その必要性に変化はない。また整備内容は計画段階から地域の方々や関係機関と議論を重ねており、現計画が最適である。 管理用道路の基礎材などに再生骨材の積極的な活用、発生土砂を他事業に活用するなどし、コスト削減に努める。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。									
その他	-									



事業名 (簡所名)	釧路川総合水系環境整備事業		担当課	北海道開発局 河川計画課		事業主体	北海道開発局		
			担当課長名	鎌田 照章					
実施箇所	標茶町、鶴居村								
該当基準	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								
事業諸元	旧川復元、土砂流入対策、湿原再生								
事業期間	平成13年度～平成42年度								
総事業費(億円)	約128	残事業費(億円)		約75					
目的・必要性	<p>(1)釧路湿原の現状 釧路湿原は我が国最大の湿原であり、昭和55年に我が国第1号のラムサール条約登録湿地に、昭和62年に国立公園に指定された。 しかし、流域の経済活動の拡大に伴い、この60年間で湿原面積の約3割が減少し、ハンノキ林が約4倍に拡大するなど、量的・質的に変化が現れるようになった。</p> <p>(2)目的・必要性 釧路湿原自然再生全体構想では、「シマフクロウ・イトウなどの生き物が暮らし、人々に恵みを持続的にもたらしてくれる湿原」、「ラムサール条約登録前のような湿原環境」を目指すべき姿として、流域全体として「湿原生態系の質的量的な回復」、「湿原生態系を維持する循環の再生」、「湿原生態系と持続的に関わる社会づくり」を目標としている。 そのためには、釧路湿原自然再生協議会の関係機関と連携して、自然再生への取り組みを主体的に推進するとともに、地域住民などが実施する取り組みについて必要な協力をを行い、連携、協働により釧路湿原を保全、再生する事業を進める必要がある。</p>								
便益の主な根拠	【内訳】 自然環境の再生等の効果による便益：153億円 【主な根拠】 支払い意志額：6,154円/世帯/年 対象世帯数：312,979世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	153	C:総費用(億円)	116	B/C	1.3	B-C	37	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	91	C:総費用(億円)	56	B/C	1.6			
事業の効果等	本事業の実施により、湿原への土砂流入負荷の軽減、湿原植生の再生、魚類の生息環境の復元、湿原景観の復元を行い、釧路湿原の保全、再生が期待される。 これにより、湿原生態系の質的量的な回復、湿原生態系を維持する循環の再生、湿原生態系と持続的に関わる社会づくりの形成を図る。								
社会経済情勢等の変化	釧路湿原の自然再生のため、平成15年に地域が中心となった「釧路湿原自然再生協議会」が発足し、平成17年に釧路湿原自然再生全体構想が策定された。 さらに平成18年8月には、釧路湿原自然再生事業の「茅沼地区旧川復元実施計画」、「土砂流入対策実施計画〔久著呂川〕」、「土砂流入対策(沈砂池)実施計画〔雪裡・幌呂地域〕」、「土砂流入対策(沈砂池)実施計画〔南標茶地域〕」が策定された。 上記実施計画に基づき、茅沼地区、久著呂川、雪裡・幌呂地域、南標茶地域において地域住民や関係機関と連携・調整を図りながら、自然再生の取り組みを行っている。								
事業の進捗状況	茅沼地区旧川復元(実施中) 土砂流入対策(久著呂川)(実施中) 幌呂地区湿原再生(調査検討中)								
事業の進捗の見込み	平成25年度に整備完了予定。 旧川復元 平成22年度整備完了予定。 土砂流入対策(久著呂川) 平成24年度整備完了予定 幌呂地区湿原再生 平成25年度整備完了予定 モニタリング								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	本事業はかつて有していた良好な湿原環境を再生する取り組みであり、その必要性に変化はない。自然再生事業の実施計画は、計画立案段階から専門家、地域住民、国、関係機関等が参加する自然再生協議会において議論を重ね、またパブリックコメントにより広く意見を求めた上で定めており、現計画が最適である。 茅沼地区では掘削残土を堤防盛土材として利用することでコスト縮減を図っている。								
対応方針	継続								
対応方針理由	本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。								
その他	-								



事業名 (箇所名)	天塩川総合水系環境整備事業		担当課	北海道開発局 河川計画課		事業 主体	北海道開発局		
			担当課長名	鎌田 照章					
実施箇所	天塩町、幌延町								
該当基準	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								
事業諸元	浅場の再生等								
事業期間	平成20年度～平成25年度								
総事業費(億円)	約9.5	残事業費(億円)		約4.8					
目的・必要性	<p>(1)天塩川下流域の現状</p> <p>天塩川下流には、利尻・礼文・サロベツ国立公園や、ラムサール条約登録湿地に登録されたサロベツ湿原に隣接しているなど多様で希少な生息環境が形成されている。特に、汽水域の浅場は、国の天然記念物であるオジロワシ、オオワシの採餌環境として重要な場となっており、サハリンへの渡りの日本最北の中継地、越冬の場として利用されている。</p> <p>天塩川下流では流域の発展に伴って河道改修が行われ、塩水遡上の延伸、底質の細粒化、河岸の急傾斜化、または農地化等による静水面の減少など好適な汽水環境が減少し、多様な生物の生息の場が失われてきた。好適な汽水環境の減少は、他の中継地、越冬の場を脅かすことになり、天塩川下流域の生息環境の減少がオジロワシ等へ影響を及ぼしている。</p> <p>(2)目的・必要性</p> <p>本事業は、天塩川下流域の好適な汽水環境を再生し、天然記念物であるオジロワシ等の渡り中継地、越冬の場の回復を図るものである。</p> <p>そのためには、関係機関等と連携して、自然再生への取り組みを主体的に推進し、モニタリング評価を行うとともに、地域の方々などが実施する取り組みと連携、協働を図ることで天塩川下流域の汽水環境を再生する事業を進める必要がある。</p>								
便益の主な根拠	<p>【内訳】</p> <p>自然環境の再生等の効果による便益：19億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>代表的な底生生物の資源回復量：1.37億円/年</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	19	C:総費用(億円)	9.1	B/C	2.1	B-C	9.9	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	9.4	C:総費用(億円)	4.4	B/C	2.1			
事業の効果等	<p>本事業の実施により、好適な汽水域、静水面の回復、良好な河岸形成等、天塩川下流域においてかつて有していた好適な汽水環境が再生され、天然記念物であるオジロワシ、オオワシを始めとする多様な生物の生息環境を回復が期待される。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>(1)天塩川下流域の現状</p> <p>・天塩川下流は、利尻・礼文・サロベツ国立公園や、ラムサール条約登録湿地に登録されたサロベツ湿原に隣接しているなど多様で希少な生息環境が形成されている。特に下流域の汽水域浅場は、国の天然記念物であるオジロワシ、オオワシの採餌環境として重要な場となっており、サハリンへの渡りの日本最北の中継地、越冬の場として利用されている。</p> <p>・天塩川下流では流域の発展に伴って河川改修が行われ、塩水遡上の延伸、底質の細粒化、河岸の急傾斜化、また農地化等による静水面の減少など好適な汽水環境が減少し、ヤマトシジミ等多様な生物の生息の場が失われてきた。</p> <p>・好適な汽水環境の減少は、他の中継地、越冬の場を脅かすことになり、天塩川下流域の生息環境の減少がオジロワシ等へ影響している。</p> <p>(2)天塩川下流域を取り巻く状況・地域とのかかわり</p> <p>・平成20年6月、河川管理者、有識者、地元自治体、地元住民からなる天塩川下流汽水環境検討会が設立され、平成21年3月に天塩川下流汽水環境整備計画が策定された。</p>								
事業の進捗状況	掘削、覆砂を実施中。								
事業の進捗の見込み	平成25年度に整備完了予定。 本事業については引き続き地域の方々、関係行政機関と連携・調整を図りながら計画的に実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	本事業はかつて有していた良好な汽水環境を再生する取り組みであり、その必要性に変化はない。また整備内容については計画段階から地域の方々、有識者等からなる「天塩川下流汽水検討会」において議論を重ねており、現計画が最適である。								
対応方針	継続								
対応方針理由	本事業の必要性・重要性に変化はなく、費用対効果等の投資効果も確保されている。								
その他	-								



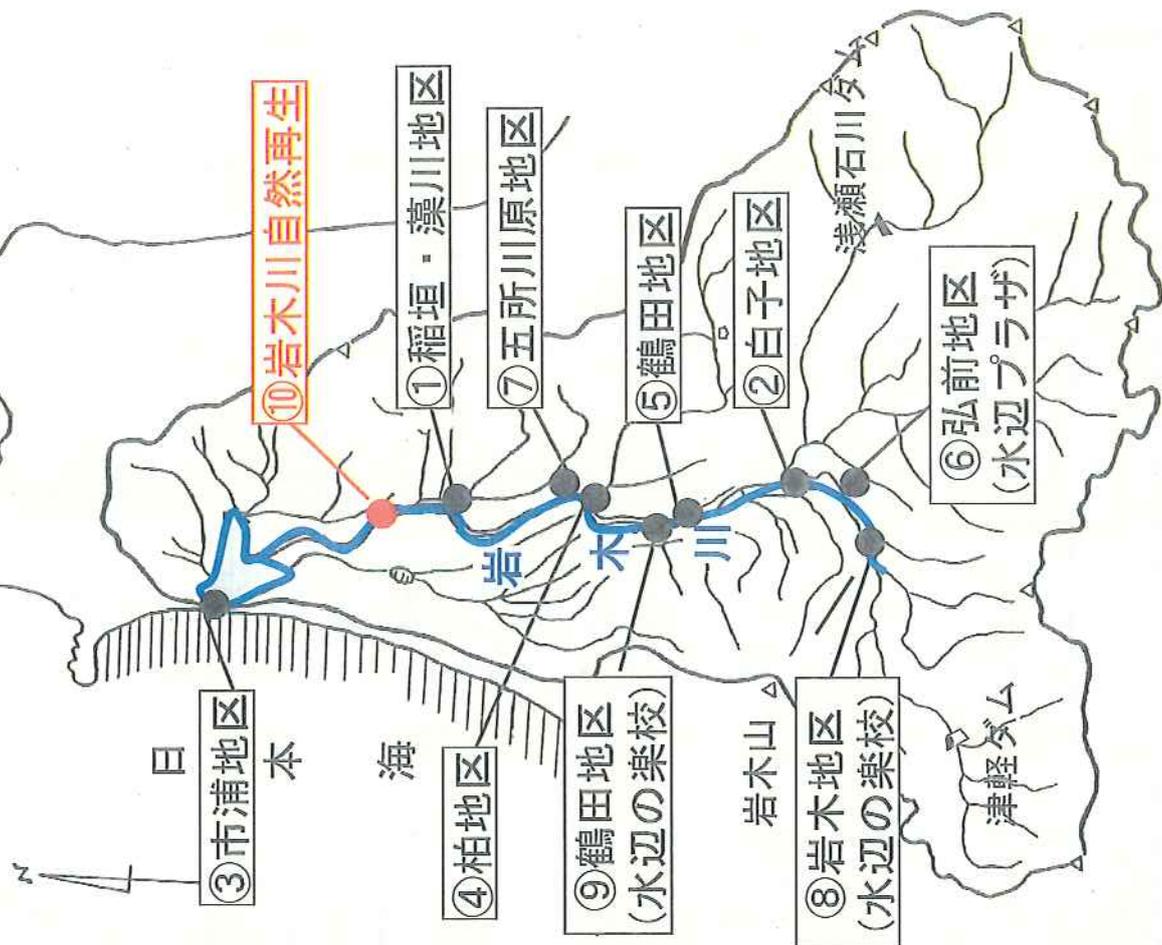
事業名 (箇所名)	阿武隈川総合水系環境整備事業		担当課	東北地方整備局河川部河川環境課			事業主体	東北地方整備局	
			担当課長名	宮崎 伸一郎					
実施箇所	福島県福島市他								
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業								
事業諸元	地域連携：2地区(福島県2)								
事業期間	平成19年度～平成31年度(予定)								
総事業費(億円)	約4.3	残事業費(億円)		約3.6					
目的・必要性	<p>阿武隈川を軸とした人・自然・社会との調和と活力ある地域の創造を目的に、河川の自然環境の保全、河川利用の推進等を図るものである。</p> <p>阿武隈川がつくり出した変化に富む自然や景観は、古くから地域の人々に親しまれ、その流れは流域内の社会・経済・文化の形成に欠くことができない重要な役割を担ってきた。さらには、古くからの治水対策としての堰堤群や霞堤など歴史的な価値ある施設があり、地域からは観光資源としての有効活用が求められている。</p> <p>以上を踏まえ、治水や利水との調和を図り、河川空間の適正な保全と利用を図ることを目的に策定された「阿武隈川水系河川環境管理基本計画」の基本理念に基づき、河川利用の推進に関する事業を実施するものである。</p>								
便益の主な根拠	年間利用者の増加数：60,115人								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	11	C:総費用(億円)	4.3	B/C	2.6	B-C	6.7	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	11	C:総費用(億円)	3.5	B/C	3.1			
事業の効果等	<p>河川利用者の増加に加え、これまでに整備を行った管理用通路(散策路)等は、観光資源として有効に活用されており、観光振興に寄与している。地元自治体では、さらなる利用者の増進を図るための案内板等を順次設置しているなど、当事業を契機として地域活性化の機運がより一層高まってきている。</p> <p>また、水辺空間の整備によって、子どもたちの総合学習(環境学習)の場として活用されるようになり、河川愛護思想や河川に関する意識がより一層高まっていくことが期待される。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>福島市では、河川が有している資源と都市部を結びつけたまちづくりを計画しているほか、平成20年度には観光圏整備実施計画を策定し、荒川を活用した観光振興を進めようとしている。</p> <p>本宮市では、市中心部の河川改修事業が計画されているが、市では川と一体となったまちづくりを行う計画であり、川沿いの街並みの再生や、中心市街地の活力向上に向けた事業を進めようとしている。</p>								
事業の進捗状況	現在、全2地区のうち、1地区で整備中であり、進捗率は約18%(事業費ベース)である。								
事業の進捗の見込み	事業の実施にあたっては、関係自治体等の関連する施策や事業と調整を図りながら実施する必要があるとともに、整備後の維持管理等も含めて地域住民や関係機関との役割分担、利活用方策等について協議しながら進めており、平成31年度の事業完成を予定している。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後の整備にあたっては、再生材の活用など、より一層の費用節約に努める。								
対応方針	継続								
対応方針理由	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おり、地域との協力体制も構築されている。また、地元自治体等からは、地域活性化の核になるとともに、より良い河川環境を創出する本事業の促進に対して要望活動が行われるなど、さらなる事業の推進が望まれていることから、継続が妥当である。								
その他	-								

阿武隈川水系総合水系環境整備事業 位置図



事業名 (簡所名)	岩木川総合水系環境整備事業		担当課	東北地方整備局河川環境課			事業主体	東北地方整備局		
			担当課長名	宮崎 伸一郎						
実施箇所	青森県五所川原市他									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	利用推進：9地区、自然再生：1地区									
事業期間	平成5年度～平成25年度（予定）									
総事業費(億円)	約28	残事業費(億円)			約5					
目的・必要性	<p>良好な河川環境の保全・復元並びに創出することを目的に、河川の自然環境の再生、河川利用の推進等を図るものである。</p> <p>(自然再生) 岩木川では、サクラマスやアユ、重要種のヤリタナゴなど、多様な魚類が確認されているが、治水・利水を目的とした工作物の設置などにより、川の連続性が失われてきている。このため、「河川法」改正や「自然再生推進法」制定、地域からの魚がすみやすい岩木川の再生に対する要請の高まり等を受け、自然再生に関する事業を実施する。</p> <p>(利用推進) 岩木川では、古くから河川空間を活用した地域行事が行われ、また河川をフィールドとした歴史や文化・環境等の学習会、河川空間でのスポーツ、レクリエーション等が盛んである。また、美しい自然や景観、開放的なオープンスペースなど、河川が持つ資源を有効活用することが求められている。以上を踏まえ、治水・利水との調和を図り、「岩木川水系河川環境管理基本計画」並びに「岩木川水系河川整備計画」の基本理念に基づき、河川空間の利用推進を図るための整備を実施する。</p>									
便益の主な根拠	<p>(自然再生) 支払い意志額：355円/世帯/月、受益世帯数：81,641世帯</p> <p>(利用推進) 年間利用者の増加数：153,047人</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	127	C:総費用(億円)		42	B/C	3.0	B-C	85	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	64	C:総費用(億円)		5.5	B/C	11.6			
事業の効果等	<p>これまで整備した地区においては着手時点より利用者が微増となっており、地域の活性化に寄与しているとともに、河川全体に関わる意識が高揚し、これに伴って河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築にも寄与している。</p> <p>また、魚道等の改良を実施することで、魚類の遡上可能な区間が現在の11kmから59kmまで延伸し、重要種をはじめ、魚のすみやすい川づくりに寄与することができる。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>岩木川全体では、人口減少に伴って利用者が減少してきているが、その一方で、整備箇所における利用者数は着手時点より微増となっており、河川全体に占める整備箇所の利用者数の割合は増加している。</p>									
事業の進捗状況	<p>これまでに全10地区のうち、9地区が完成し、進捗率は全体の82%（事業費ベース）である。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>現在整備中の1地区については、学識者や関係機関から構成される検討会を設立し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しており、今後も円滑な事業推進が見込まれ、平成25年度に完成予定である。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>今後整備予定の魚道では、他河川で整備している同種魚道の知見等を構造等に反映することで、効率的に進める。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>これまでの整備箇所では、イベントや沿川小学校の総合学習などで活用され、地域の住民によって河川清掃活動が行われるなど、河川愛護意識等が高まってきており、また、地元漁協や自治体等から岩木川の環境改善、事業促進の要望活動も行われるなど、地域からの要請も強いことから、継続が妥当である。</p>									
その他	-									

概略位置図



■事業区間： 青森県五所川原市
～ 青森県弘前市

■事業着手： 平成5年度

■整備内容：

【整備済】

・利用推進事業 9地区

【整備中】

・自然再生事業 1地区

■事業費： 全体 28.5億円
(うち、残事業費5.2億円)

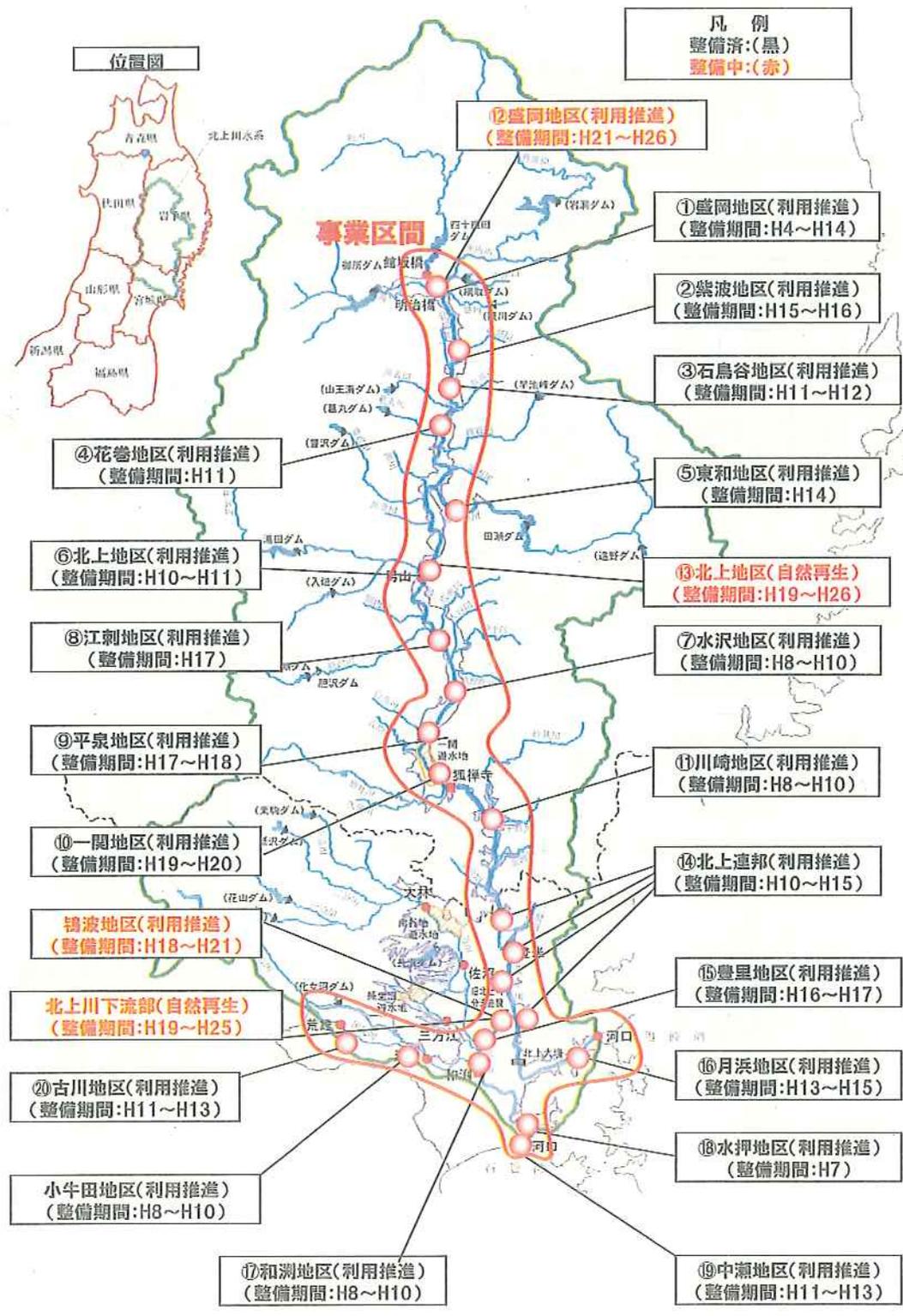
凡例

整備済(黒)

整備中(赤)

事業名 (箇所名)	北上川総合水系環境整備事業		担当課	東北地方整備局河川部河川環境課			事業主体	東北地方整備局		
			担当課長名	宮崎 伸一郎						
実施箇所	岩手県盛岡市他									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	利用推進・地域連携：21地区(岩手県12、宮城県9)、自然再生：2地区(岩手県1、宮城県1)									
事業期間	平成4年度～平成26年度(予定)									
総事業費(億円)	約79	残事業費(億円)			約29					
目的・必要性	<p>良好な河川環境を保全・復元並びに創出することを目的に、河川の自然環境の再生、河川利用の推進等を図るものである。</p> <p>(自然再生) 北上川上流部では、外来種の「ハリエンジュ」が著しく繁茂し、重要種を含めた在来の植生が駆逐されている。また下流部では、河床低下の進行に伴い、河川横断工作物の魚道機能が低下し、重要種を含めた魚類等の遡上に支障を来している。このため、「河川法」改正や「自然再生推進法」制定、地域からの要請等を受け、河川環境の再生・復元のための整備を実施する。</p> <p>(利用推進・地域連携) 北上川沿川では、舟運をはじめとした歴史・文化、美しい自然や景観などを有効活用した水辺の整備、さらに生活水準の向上等に伴って、より質の高い快適な河川環境づくりに対する要請が高まっている。以上を踏まえ、治水や利水との調和を図り、河川空間の適正な保全と利用を図ることを目的に策定された「北上川水系河川環境管理基本計画」の基本理念に基づき、河川空間の利用推進を図るための整備を実施する。</p>									
便益の主な根拠	<p>(自然再生) <上流>支払い意志額：164円/世帯/月、受益世帯数：39,171世帯 <下流>支払い意志額：234円/世帯/月、受益世帯数：50,950世帯</p> <p>(利用推進・地域連携) 年間利用者の増加数：1,034,387人</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	266	C:総費用(億円)	108	B/C	2.5	B-C	158	EIRR(%)	21.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	76	C:総費用(億円)	30	B/C	2.5				
事業の効果等	<p>これまで整備した地区においては利用者が増加し、観光振興や地域活性化に寄与するとともに、河川全体に関わる意識が高揚し、これに伴って河川清掃活動が盛んになるなど、地域との協力体制の構築にも寄与している。また、外来種の伐採により重要種を含めた在来植生の生育環境の保全・復元と、魚道整備により魚類の遡上範囲の延伸や重要種の生息環境の保全・復元を図ることができ、北上川本来の生態系の営みを再生することに寄与する。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>これまでの整備箇所については、事業着手時点よりも利用者数が増加してきている。</p>									
事業の進捗状況	<p>全体計画の23地区のうち、平成20年度までに19地区が完成し、進捗状況は全体の約63%(事業費ベース)となっている。</p>									
事業の進捗の見込み	<p>事業の実施にあたっては、関係機関並びに地域と協力体制を構築しながら進めており、また、学識者や関係機関から構成される検討会を設置し、助言をいただきながら、段階的かつ順応的に対応しているため、今後も円滑な事業実施が見込まれ、平成26年度に完成予定である。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>今後の整備にあたっては、再生材の活用、地域と連携した伐採木の有効利用など、より一層の費用節約に努める。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>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、また、地元自治体等からは、地域活性化の核になるとともに、より良い河川環境を創出する本事業の促進に対して要望活動が行われるなど、さらなる事業の推進が望まれていることから、継続が妥当である。</p>									
その他	<p>平成17年度から水系単位での事業となったため、今回は平成16年度に再評価を行った「北上川上流直轄河川環境整備事業」、「北上川下流直轄河川環境整備事業」を統合し、評価を行った。</p>									

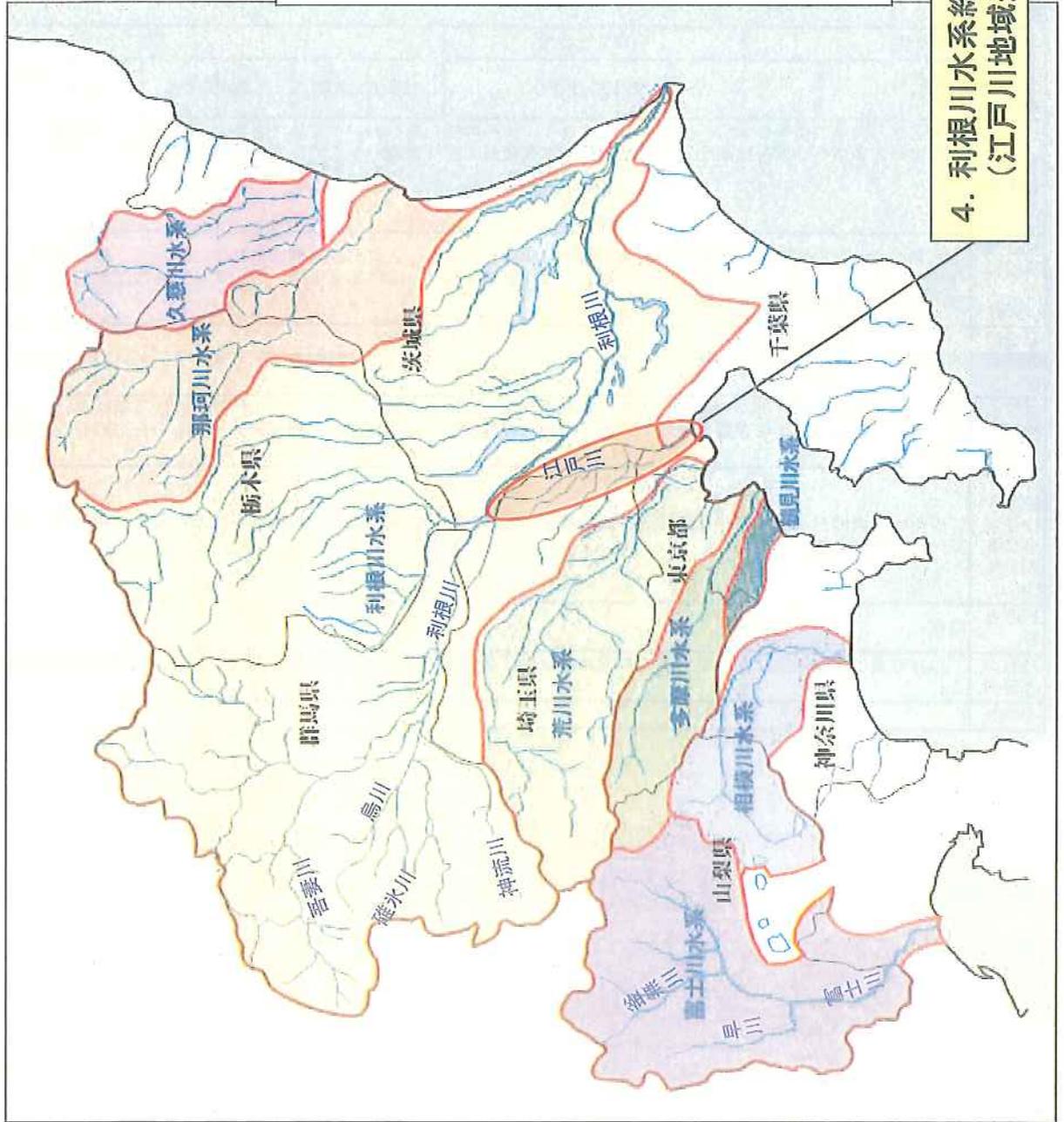
北上川水系総合水系環境整備事業 ～事業位置図～



事業名 (箇所名)	利根川総合水系環境整備事業（江戸川環境整備）		担当課	関東地方整備局 河川環境課		事業 主体	関東地方整備局			
			担当課長名	高橋克和						
実施箇所	茨城県五霞町、千葉県松戸市他、埼玉県三郷市他、東京都葛飾区他									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	南坂水辺の楽校、江戸川環境整備事業、三郷放水路環境整備、利根川江戸川水辺プラザ整備、流頭部環境整備、八潮環境整備、江戸川航路浚渫									
事業期間	H7～									
総事業費(億円)	約63	残事業費(億円)			約15					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 江戸川は、都市部の貴重なオープンスペースとして散策やスポーツ等に多くの人が利用されており、その数はおよそ年間1,000万人以上である。 沿川自治体の高齢化が進展する中で、自然豊かな水辺空間へのアクセスの向上やふれあいの場の創出などの要望がある。 水辺の楽校の整備地周辺は、希少種植物が生育する数少ない自然地となっており、使用されていない排水樋管の水路を利用して、子ども達が安全に活用できる環境学習の場としての整備が期待される。 									
便益の主な根拠	【主な根拠】 支払い意志額：289円/世帯/月 受益世帯数：388,921世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	340.6	C:総費用(億円)		83.2	B/C	4.1	B-C	257.4	EIRR(%)
事業の効果等	本事業の実施により、家族連れ、子供、高齢者の利便性が向上したとのアンケート結果がえられている。江戸川の散策者は、平成12年度の約270万人から平成18年度の約664万人へ、約400万人増加しており、今後の高齢化社会の到来を勘案すれば、当事業の必要性はますます高まっていると考えられる。									
社会経済情勢等の変化	江戸川は都市部における貴重なオープンスペースであり、誰もが安心して水辺や豊かな自然とふれあうための水辺アクセスの改善、環境学習等に活用できるふれあいの場の創出および散策やまちづくりに資する拠点等整備の必要性はますます高まっている。									
事業の進捗状況	事業の進捗は、現在50%（整備箇所数）。全体計画80ヶ所のうち40ヶ所が整備済み。									
事業の進捗の見込み	今後の実施の目途、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分にやり実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用し、補修を含めた総コストの削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	今後、高齢化の時代が到来することを勘案すれば、河川利用者の利便性向上、まちづくりに資する拠点等施設の整備は、ますますその必要性を増していくと考えられる。また、現在でも沿川自治体の要望が高いことから、引き続き事業を推進していくのが妥当である。									
その他	-									

平成21年度 第3回事業評価監視委員会 【河川事業 位置図】

資料 1 - 1
関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成21年度第3回)



4. 利根川水系総合水系環境整備事業
(江戸川地域連携事業)【再評価④】

凡例

審議事業

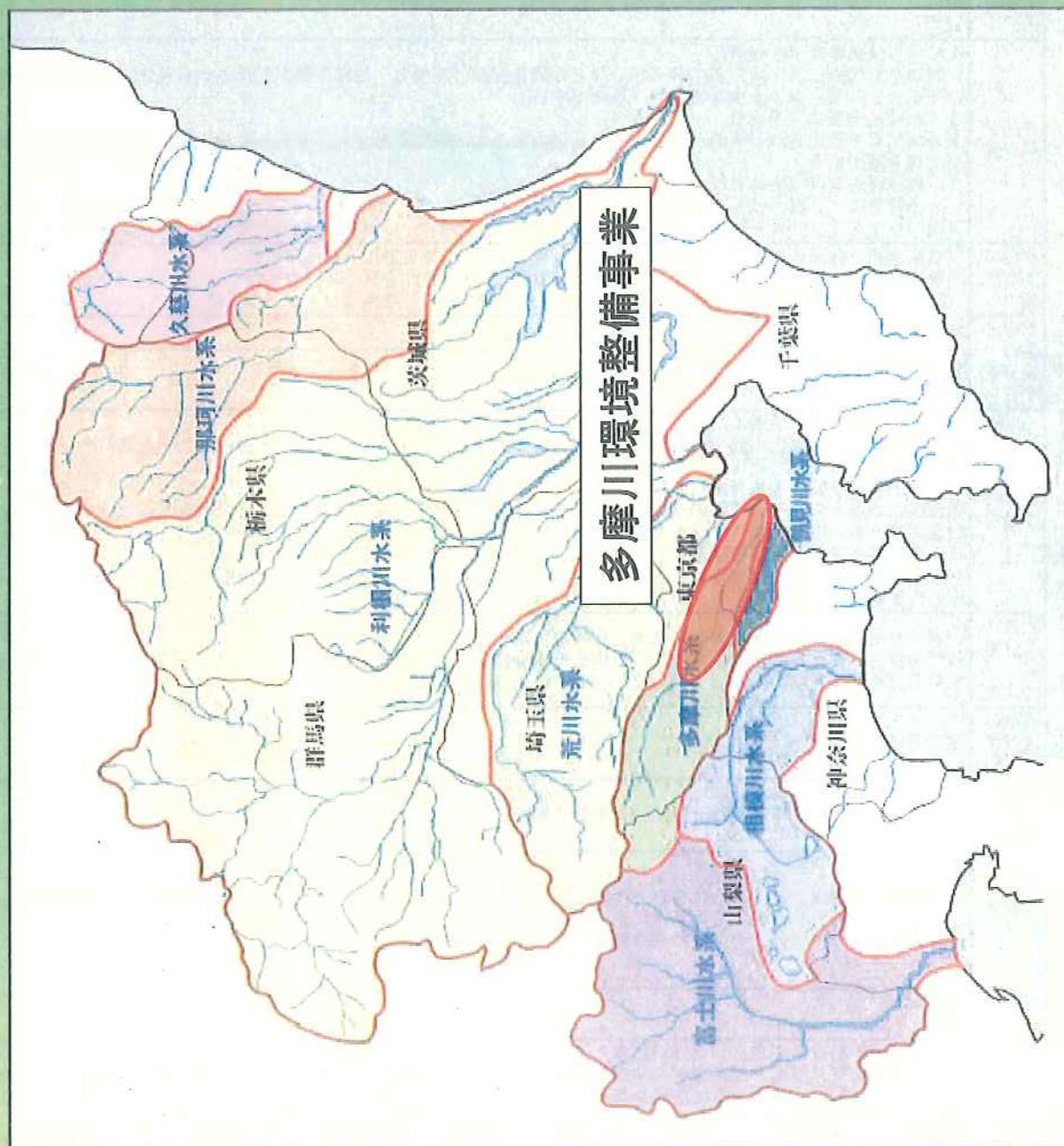
【再評価】

- ①：事業採択後、5年以上経過した時点で未着工の事業
- ②：事業採択後、10年を経過した時点で継続中の事業
- ③：事業採択前の準備・計画段階で5年間が経過している事業
- ④：再評価実施後、5年間が経過している事業
- ⑤：社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の必要が生じた事業

事業名 (箇所名)	利根川総合水系環境整備事業（烏川環境整備）		担当課	関東地方整備局 河川環境課		事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	高橋克和							
実施箇所	群馬県高崎市										
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業										
事業諸元	散策路、小水路、親水護岸、階段護岸、ワンド										
事業期間	平成12年度～										
総事業費(億円)	約7	残事業費(億円)			約1						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・烏川は、高崎市の都市マスタープランにおいて、連続的に利用できる「水と緑のレクリエーション軸」として位置づけられており、その中でも高松地区は、高崎市の中心市街地と隣接しており、居住者人口、来訪者人口の多い場所である。 ・烏川高松地区は、高崎の玄関口となる水辺の観光資源として、また地域住民の憩いの場、周辺小中学校の環境学習の場として、水辺空間整備が期待されている。 										
便益の主な根拠	【主な根拠】 支払い意志額：327円/世帯/月 受益世帯数：27,850世帯										
事業全体の投資効 率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益 (億円)	26.6	C:総費用(億円)			10.1	B/C	2.6	B-C	16.4	EIRR (%)
事業の 効果等	本事業の実施により、水辺へ近づきやすくなり、川への親しみもわいてくることから、今後とも自治体及び地元住民の環境整備事業へ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、高い事業投資効果が見込まれる。										
社会経 済情勢 等 の 変 化	事業箇所の高松地区は、高崎市の中心市街地と隣接しており、人口も増加傾向にあることから、市街地における貴重なオープンスペースとして、誰もが安心して水辺や豊かな自然とふれあえる様、水辺アクセスの改善やふれあいの場の創出などの必要性はますます高まっている。										
事業の 進捗状 況	事業の進捗状況は現在50%（整備箇所数）。和田橋上流部については、整備完了。今後、下流部について施工予定。										
事業の 進捗の 見込み	現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目途、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。また、地元からも河川整備の促進の要望を受けている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。										
コスト 削減や 代替案 立案等 の 可 能 性	近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性等を探りながら、今後とも事業を進めていく方針である。										
対応方 針	継続										
対応方 針理由	当該事業は、現段階においてもその事業の必要性は高まっている為、関係自治体と引き続き連携し事業を推進していく。										
その他	-										

事業名 (箇所名)	多摩川総合水系環境整備事業 (多摩川環境整備)		担当課	関東地方整備局 河川環境課		事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	高橋克和					
実施箇所	東京都世田谷区、神奈川県川崎市他								
該当基準	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								
事業諸元	干潟保全対策、礫河原再生、魚道整備、水環境改善事業、地域連携事業								
事業期間	H12～								
総事業費(億円)	約81	残事業費(億円)		約51					
目的・必要性	多摩川は、山梨県に水源を發し、東京都、神奈川県の一部を流れ東京湾に注ぐ。奥多摩の美しい山間部を流れ、中下流部は首都圏における貴重なオープンスペースとして散策、イベントやスポーツ等で多くの人々が利用していると共に、都市地域における貴重な自然空間を有している。								
便益の主な根拠	<p>【内訳】 水環境改善の効果、自然環境の保全・再生・創出の効果、親水整備や水辺の楽校等の河川利用推進の効果による便益：1068億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境) 支払い意志額：478円/世帯/月 受益世帯数：92,732世帯 (自然再生) 支払い意志額：210円/世帯/年 受益世帯数：2,404,858世帯 (地域連携) 支払い意志額：336円/世帯/年 受益世帯数：1,138,786世帯</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,068	C:総費用(億円)	97	B/C	10.9	B-C	971	EIRR (%)
事業の効果等	本事業の実施により、水辺へ近付きやすくなり、川への親しみがわくとともに、魚道が整備されたことにより、一部を除き河口からダム直下まで魚が遡上可能となるなど、今後とも自治体及び地元住民の河川環境整備事業へ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高い事業投資効果が見込まれる。								
社会経済情勢等の変化	多摩川は都市部における貴重なオープンスペースであり、誰もが安心して水辺や豊かな自然とふれあうための水辺アクセスの改善、環境学習等に活用できるふれあいの場の創出および散策やまちづくりに資する拠点等整備の必要性はますます高まっている。								
事業の進捗状況	事業の進捗は、現在38%である。								
事業の進捗の見込み	地元からも河川整備の促進の要望を受けており、今後の実施の目処、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用し、補修を含めた総コストの縮減を図る。								
対応方針	継続								
対応方針理由	多摩川の水辺空間は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっているため、引き続き利用の促進を図ると共に河川環境と景観の保全を図る必要がある。 河川整備計画の策定(平成13年3月)では、学識経験者、地域住民、県知事等の意見を聴き策定し、策定後においても定期的に流域委員会を開催してその方向性を確認していることから、事業の進捗に特段の問題はないため、本事業は継続が妥当と考える。								
その他	-								

綜合水系環境整備事業位置図



事業名 (箇所名)	阿賀野川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川 計画課	事業 主体	北陸地方整備局				
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	阿賀野川水系 (新潟県新潟市、福島県湯川村、福島県会津若松市)									
該当基準	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									
事業諸元	(地域連携：新潟市) 堤防強化(緩傾斜盛土) 700m、護岸100m等 (地域連携：湯川村) 高水敷整正1式、護岸1, 200m2等 (自然再生：会津若松市) 河床整正20, 000m2									
事業期間	平成20年度～平成25年度									
総事業費(億円)	約17	残事業費(億円)	約10							
目的・必要性	<p>1. 地域連携事業(新潟市) 新潟県を代表する「北方文化博物館」などの観光資源と連携し、地域振興が期待される良好な河川環境の保全と市民のやすらぎの場となるような親水空間を創出する。</p> <p>2. 地域連携事業(湯川村) レキ河原が形成され、平瀬が広がっている魅力ある水辺空間を活かし、多目的な河川利用と観光拠点となるような親水空間を創出する。</p> <p>3. 自然再生事業(会津若松市) 維持管理による樹木伐採と連携した「レキ河原の再生」「瀬・淵の再生」を行い、阿賀川の代表魚種であるアユや希少種のウケクチウグイをはじめとした生物の生息環境をはじめ、阿賀川本来の多種多様な水域環境を保全・再生する。</p>									
便益の主な根拠	(地域連携：新潟市) 支払い意思額：490.6円/世帯/月、受益世帯数：50,877世帯 (地域連携：湯川村) 支払い意思額：437.8円/世帯/月、受益世帯数：60,131世帯 (自然再生：会津若松市) 支払い意思額：348.5円/世帯/月、受益世帯数：82,018世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	178	C:総費用(億円)	41	B/C	4.3	B-C	137	EIRR (%)	16.7
事業の効果等	<p>1. 地域連携事業(新潟市) 歴史・文化・自然資源の魅力に触れられる河川空間利用が拡大し、近隣の河川と連携した水と緑のネットワークが形成され、観光及び地域の活性化に寄与する。</p> <p>2. 地域連携事業(湯川村) 現在検討が進められている道の駅等と合わせ会津地方内外の利用者に多目的な広場を提供することで、イベントの効果的な開催あるいは新たなイベントの開催も期待でき、魅力ある水辺空間として利用することが可能となる。</p> <p>3. 自然再生事業(会津若松市) レキ河原及び瀬・淵を再生することにより、減少している「アユ」並びに希少種である「ウケクチウグイ」「カジカ」等の生息環境を保全・再生し、阿賀川本来の河川環境を創出する。</p>									
社会経済情勢等の変化	阿賀野川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、また日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や阿賀野市、五泉市、会津若松市などを有し、現在も発展を続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約40%									
事業の進捗の見込み	平成25年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。また自然再生事業においても、他に有効な方法はないものと考えられる。コスト縮減については、発生土の利用等を行うなど、必要な検討を進めていく。									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>地域連携事業は、認定された「かわまちづくり計画」に基づき、新潟県を代表する「北方文化博物館」等の観光資源などと連携して、「水と土」などの文化と伝統を活かし、「阿賀野川フラワーライン整備事業(新潟市)」等の地方自治体が行う事業と一体となって整備を行うことで、市民の憩いの場として、さらに市民との交流及び地域活性化に資する良好な河川空間を創出するものであり、地元自治体等からの期待が非常に大きい事業である。</p> <p>さらに、阿賀川では、かつて象徴的な魚であった「アユ」や希少種の「ウケクチウグイ」などが多数生息する本来の河川環境が悪化しており、阿賀野川「川の達人の会」などのNPOと連携した自然再生事業を実施することにより、阿賀川本来の多種多様な水域環境を保全・再生する必要がある。</p> <p>従って、本事業は、継続が妥当である。</p>									
その他										

阿賀野川水系総合水系環境整備事業



事業名 (箇所名)	信濃川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川 計画課	事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	山本 悟司					
実施箇所	信濃川水系（新潟県長岡市、長野県長野市、長野県千曲市他、長野県大町市）								
該当基準	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								
事業諸元	(地域連携：長岡市) 堤防強化盛土 2,960m等 (地域連携：長野市) 堤防強化盛土 4,370m (自然再生：千曲市他) 河道掘削88,000m ³ (水環境整備：大町市) 試験放流1式、調査1式								
事業期間	平成14年度～平成26年度								
総事業費(億円)	約36	残事業費(億円)	約12						
目的・必要性	1. 地域連携事業（長岡市） 背後地の医療・福祉・健康など各機能を併せ持ったまちづくり計画と一体となった豊かで優しい河川環境の形成、河川利用及び地域計画との整合を図った更なる良好な水辺空間、まちづくりの形成を図る。 2. 地域連携事業（長野市） 現在整備中の北陸新幹線開業とあわせて、桜づつみを整備し、「ゆとり」「やすらぎ」「うるおい」のある良好な水辺空間の創出を図る。 3. 自然再生事業（千曲市他） 高水敷の掘削等により、流下能力を確保するとともに、冠水頻度を上げることによりレキ河原の再生と外来植物の進入を抑制し、千曲川本来の多様な河川環境を再生・創出する。 4. 水環境整備（大町市） 高瀬川の瀬切れ解消を目的に、大町ダム貯水を利用した試験放流を行うとともに各種調査を行い、瀬切れのメカニズムの解明と対策の検討を行う。								
便益の主な根拠	(地域連携：長岡市) 支払い意思額：406.7円/世帯/月、受益世帯数：77,137世帯 (地域連携：長野市) 支払い意思額：441.6円/世帯/月、受益世帯数：95,485世帯 (自然再生：千曲市他) 支払い意思額：413.1円/世帯/月、受益世帯数：137,469世帯 (水環境整備：大町市) 支払い意思額：172.0円/世帯/月、受益世帯数：31,236世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	296	C:総費用(億円)	58	B/C	5.1	B-C	238	EIRR(%)
事業の効果等	1. 地域連携（長岡市） 堤防強化（緩傾斜盛土）により、新たな河畔空間が形成され、日常の散策等や病院施設の利用者等に新たな健康増進の場を提供できる。また、長岡大花火大会等のイベント時の観覧の場として、多くの人々に利用され、観光交流の拡大も期待できる。 2. 地域連携（長野市） 豊かな自然の散策、またジョギング・サイクリングコースとして利用されるなど、より多くの人々が訪れる空間となることが期待され、観光や地域の活性化に寄与する。 3. 自然再生（千曲市他） レキ河原に代表される不安定帯やヨシ原等が広がる半安定帯となる「場」が再生されることにより、河川特有で多様なハビタットが形成されるほか、アレチウリ等の外来植物の侵略的繁茂が抑制され、生物の多様性の増大すると考えられるほか、樹林化の防止も期待できる。 4. 水環境整備（大町市） 瀬切れのメカニズムの解明により、魚類被害をもたらしている瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。								
社会経済情勢等の変化	信濃川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、また日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や長岡市、阿賀野市、五泉市、さらには、長野県の長野市などを有し、現在も発展を続けている。								
事業の進捗状況	進捗率約67%								
事業の進捗の見込み	平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。また自然再生事業においても、他に有効な方法はないものと考えられる。コスト削減については、発生土の利用等を行うなど、必要な検討を進めていく。								
対応方針	継続								
対応方	地域連携事業は、認定された「かわまちづくり計画」に基づき、長岡市による公園整備やまちづくりと連携した蓮沼地区での整備など、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、全国的に有名な「長岡まつり大花火大会」などの各種イベントでの活用など、観光交流人口の拡大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。 さらに、千曲川での自然再生事業は、レキ河原の減少や外来植物の侵入拡大等により、千曲川本来の多様な自然環境								

針理由	<p>が失われつつあり、かつての良好な河川環境を再生するため、引き続き、学識経験者からなる「河川生態学術研究会」と連携して実施する必要がある。</p> <p>また、高瀬川では、大町ダム下流域での瀬切れによる魚類被害が頻発しており、地元自治体等からも改善要望が強く、引き続き、大町ダム水環境整備事業により、ダム貯水を活用した試験放流及び各種調査を実施していく必要がある。</p> <p>従って、本事業は、継続が妥当である。</p>
その他	-

信濃川水系総合水系環境整備事業



蓮潟地区地域連携

長沼地区地域連携

千曲川自然再生

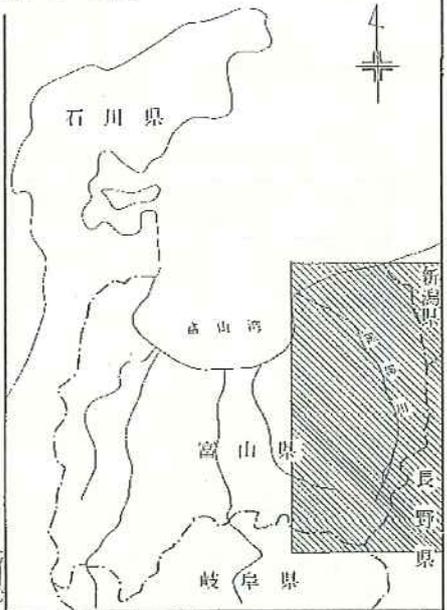
大町ダム水環境整備

事業名 (箇所名)	黒部川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川 計画課	事業 主体	北陸地方整備局
			担当課長名	山本 悟司		
実施箇所	黒部川水系 (富山県黒部市他)					
該当基準	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					
事業諸元	(自然再生) やすらぎ水路1式 (水環境整備) 試験放流1式、調査1式					
事業期間	平成15年度～平成24年度					
総事業費(億円)	約4.3	残事業費(億円)	約1			
目的・必要性	<p>1. 自然再生 黒部川では、近年の河床低下等の進行により支流と本川の間に段差が生じ、魚類の生息環境が悪化していることから、やすらぎ水路を整備し、出水時の魚類の退避場所及び稚魚の生息環境を創出する。</p> <p>2. 水環境整備 受本堰堤で発生している瀬切れの解消と正常流量の確保に向けて、宇奈月ダムより試験放流及び調査を行い、今後の補給方法の検討を行う。</p>					
便益の主な根拠	(自然再生) 支払い意思額：534.1円/世帯/月、受益世帯数：23,051世帯 (水環境整備) 支払い意思額：172.0円/世帯/月、受益世帯数：23,051世帯					
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度				
	B:総便益(億円)	36	C:総費用(億円)	14	B/C	2.5
					B-C	22
					EIRR (%)	9.3
事業の効果等	<p>1. 自然再生 排砂時や出水時の魚類の待避所を創出することともに、通常時にも魚類が遡上することにより、溪流魚の生息空間拡大に寄与する。</p> <p>2. 水環境改善 瀬切れのメカニズムの解明により、瀬切れの解消に向けた具体的な対策の足がかりとなる。</p>					
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展している。					
事業の進捗状況	進捗率約72%					
事業の進捗の見込み	平成24年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。					
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生及び水環境整備については、他に有効な方法はないものと考えられる。 ・コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。 					
対応方針	継続					
対応方針理由	<p>黒部川では、近年の河床低下の進行等により支川等の合流点に段差が生じるなど、魚類の生息環境への影響が懸念されている。このことから、支川等の合流部に「やすらぎ水路」を整備しており、これまでの整備箇所でも洪水時等の魚類の待避効果が認められ、事業推進について地元自治体及び内水面漁協などの関係団体からの期待が非常に大きい事業である。</p> <p>また、宇奈月ダム下流では、魚類の生息環境に必要な流量を満たしていないことや度々瀬切れが発生することなどの状況にあることから、引き続き、水環境の改善のため、宇奈月ダムによる試験放流を行い検討する必要がある。</p> <p>従って、本事業は、継続が妥当である。</p>					
その他	-					

黒部川水系総合水系環境整備事業 位置図

黒部川自然再生

宇奈月ダム水環境整備



凡例

- 河川区域
- ⊙ 黒部河川事務所
- ⊕ 出雲所
- △ 水位観測所、普通、日記
- 流量観測所、普通、日記
- 雨量観測所、普通、日記
- ⊗ 水質観測所、一般、基準
- ⊙ 風向風速観測所
- ⌒ 波浪観測所
- ⊕ 潮位観測所

- (国) 国土交通省
- (電) 電力会社
- (気) 気象庁

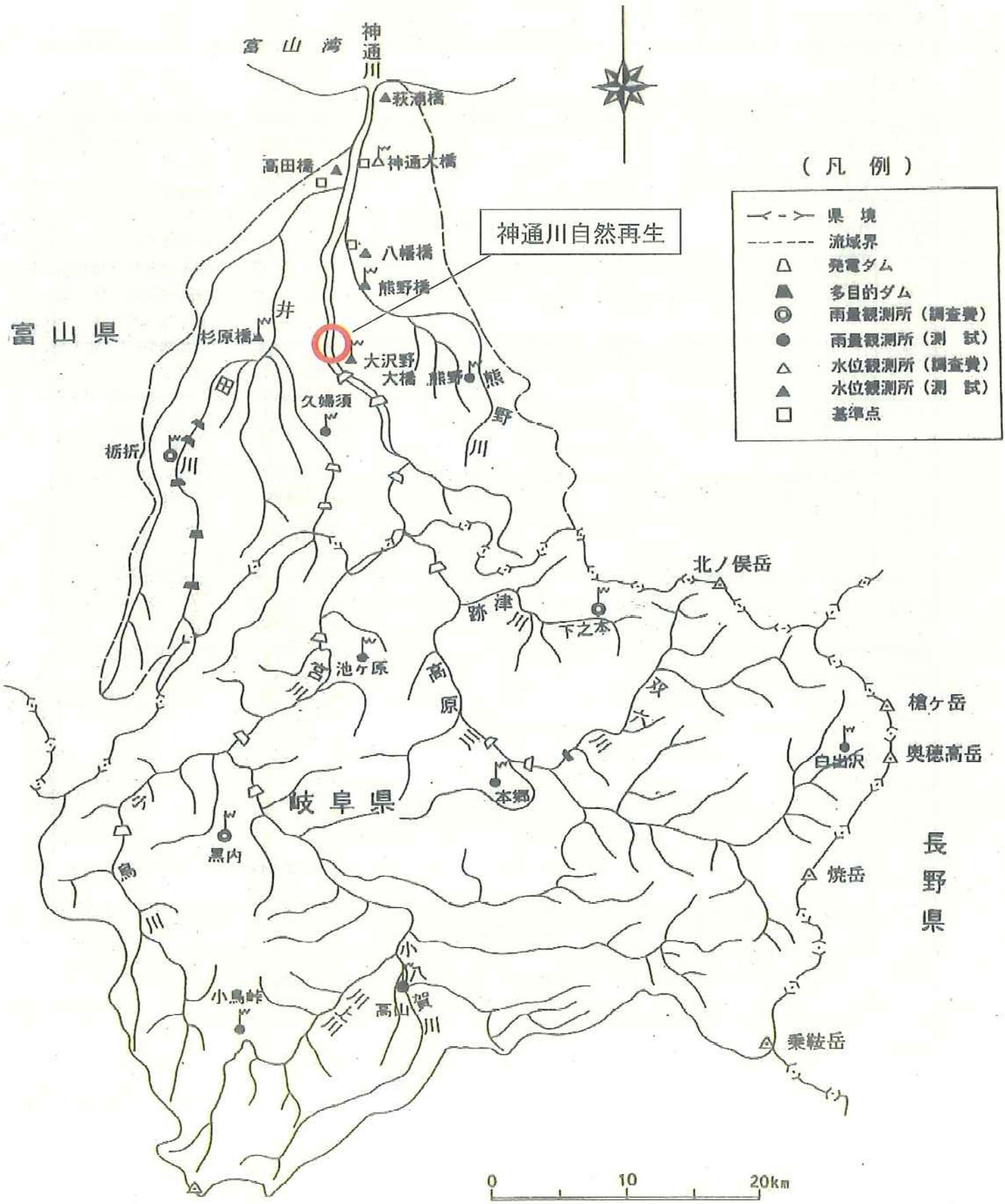
長野県

1 : 200,000



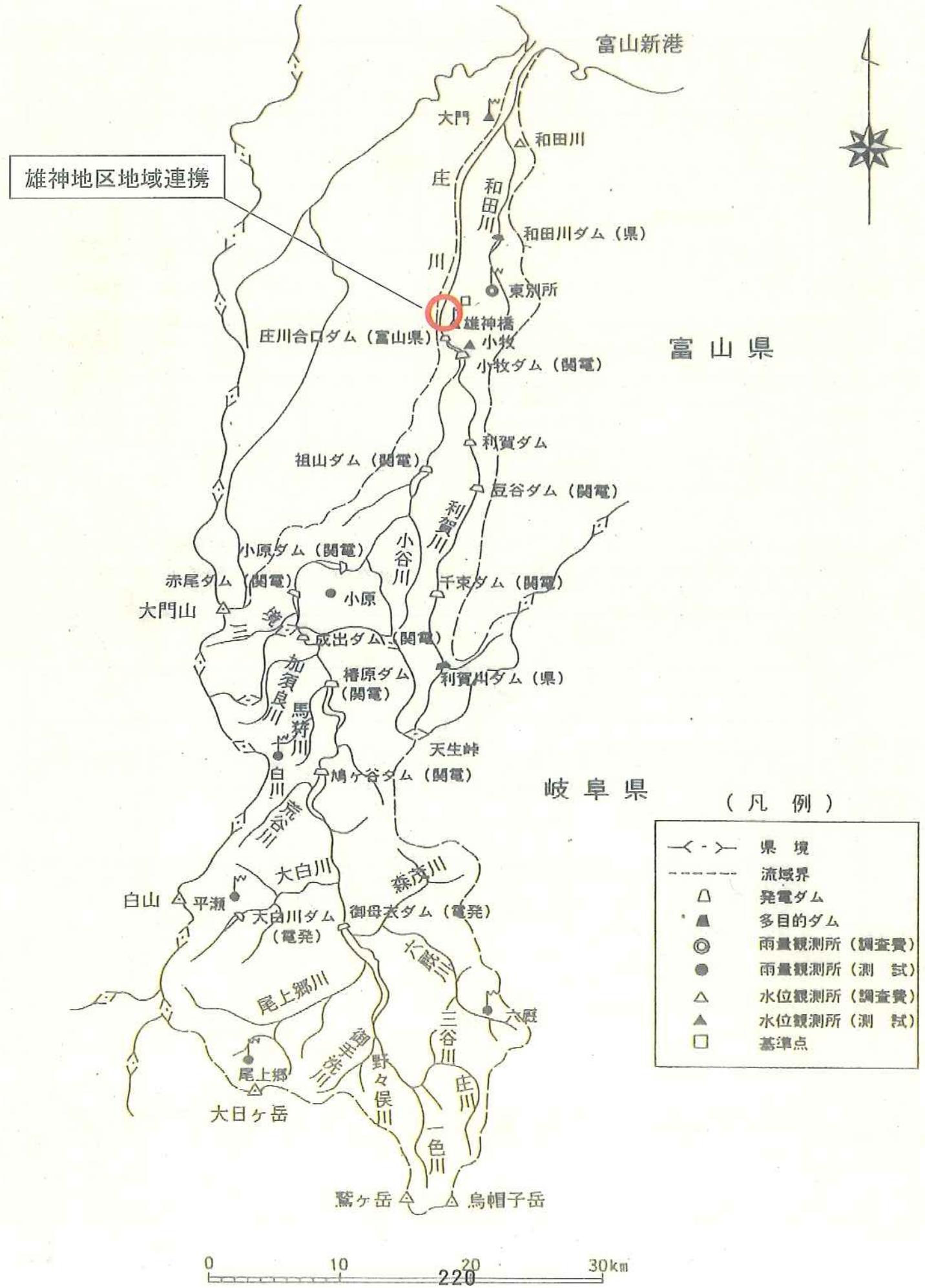
事業名 (箇所名)	神通川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	富山市									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	(自然再生) 淵造成工1式									
事業期間	平成18年度～平成26年度									
総事業費(億円)	約35	残事業費(億円)		約34						
目的・必要性	神通川本来の多様な自然環境を再生・創出し、漁獲量が激減し絶滅の危機に瀕してのサクラマスがより多く回帰できるような河川環境を再生する。									
便益の主な根拠	支払い意思額：517.1円/世帯/月、受益世帯数：385,637世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	423	C:総費用(億円)	34	B/C	12.5	B-C	389	EIRR (%)	35.9
事業の効果等	神通川の特徴であるサクラマスやその他の生物が多く生息する河川環境となり、河川本来の姿に近づけることとなる。また、環境の再生のみでなく、サクラマスを使った「鯨寿し」などの地場産業(地物ブランド)を支援することにもつながり、地域活性化に寄与することが期待される。									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約8%									
事業の進捗の見込み	平成26年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生については、他に有効な方法はないものと考えられる。 ・コスト縮減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。 									
対応方針	継続									
対応方針理由	神通川では、富山県特産の「ますの寿司」で用いられているサクラマスが昭和30年頃までは数多く生息していたが、近年、生息数が激減し、神通川産サクラマスが絶滅の危機に瀕している。このため、神通川での自然再生事業に対する地元自治体等からの期待が非常に大きく、富山県全県で注目されているものであり、引き続き、富山県や内水面漁協が行うサクラマスの保護及び増殖の取り組みと連携して自然再生事業を実施し、神通川本来の河川環境である淵等の再生を図ることで神通川産サクラマスの生息環境の再生・保全を図る必要がある。従って、本事業は、継続が妥当である。									
その他	-									

神通川水系総合水系環境整備事業



事業名 (箇所名)	庄川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課		事業 主体	北陸地方整備局			
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	庄川水系 (砺波市)									
該当基準	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									
事業諸元	(地域連携) 高水敷整正1式、通路1km									
事業期間	平成20年度～平成25年度									
総事業費(億円)	約2			残事業費(億円)			約1			
目的・必要性	既存施設の中核となる空間として、雄神地区の水辺空間を整備することにより、既存施設と有機的に結びつけ、観光や地域の活性化を図る。									
便益の主な根拠	支払い意思額：165.8円/世帯/月、受益世帯数：15,120世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	5.5	C:総費用(億円)	4.1	B/C	1.3	B-C	1.4	EIRR(%)	5.8
事業の効果等	既存施設の中核をなす空間、施設として水辺公園を整備し、地域住民とイベント参加者の交流の場として広く共有化する整備を行うことにより、庄川の水や空間・自然を活かした環境資源や各施設と連携した交流拠点として、更なる地域の活性化に寄与することが期待できる。									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約42%									
事業の進捗の見込み	平成25年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。 コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。									
対応方針	継続									
対応方針理由	雄神地区地域連携事業は、認定された「雄神地区かわまちづくり計画」に基づき、砺波市による公園整備と一体で整備を行うことで、地域住民の憩いの場となる良好な水辺空間を創出するとともに、庄川温泉や庄川水記念公園等の観光資源と有機的に結ばれ、地域の「水文化」を活かした市民との交流と観光の拠点として、地域の活性化と「水文化」の伝承に資するものであり、地元自治体等の期待が非常に大きい事業である。 従って、本事業は、継続が妥当である。									
その他	-									

庄川水系総合水系環境整備事業



雄神地区地域連携

富山県

岐阜県

(凡例)

—<->—	県境
- - -	流域界
△	発電ダム
▲	多目的ダム
◎	雨量観測所(調査費)
●	雨量観測所(测试)
△	水位観測所(調査費)
▲	水位観測所(测试)
□	基準点

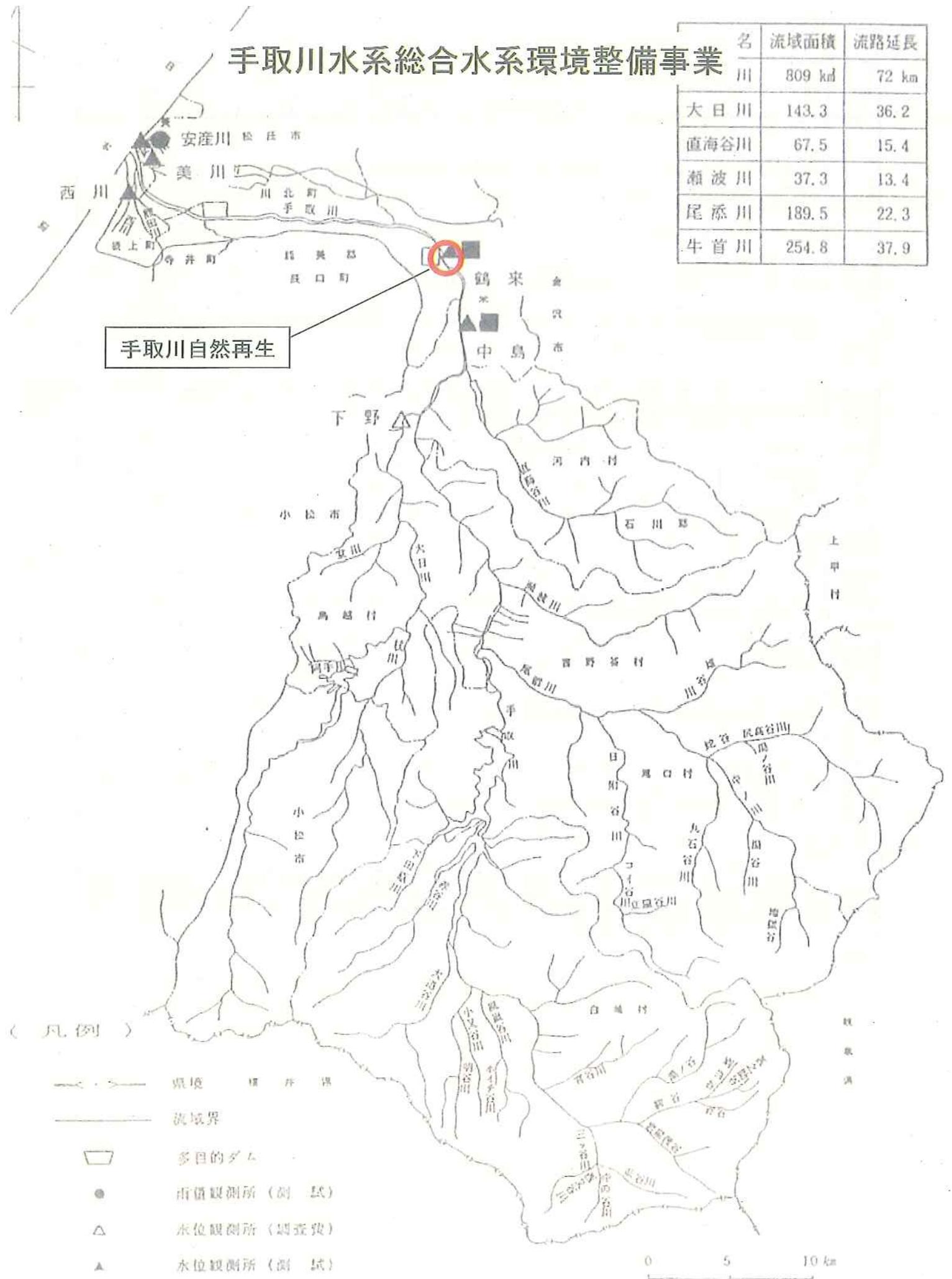


事業名 (箇所名)	手取川総合水系環境整備事業		担当課	北陸地方整備局 河川計画課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	山本 悟司						
実施箇所	手取川水系 (白山市)									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	(自然再生) 河床整正43,670m ³									
事業期間	平成20年度～平成23年度									
総事業費(億円)	約3			残事業費(億円)			約2			
目的・必要性	石川県の名の由来であり、近年減少しているレキ河原を再生し、レキ河原特有の動植物の生息環境を保全し、手取川の原風景を再生する。									
便益の主な根拠	支払い意思額：509.5円/世帯/月、受益世帯数：55,764世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	68	C:総費用(億円)	3.2	B/C	21.4	B-C	65	EIRR (%)	57.9
事業の効果等	「石の河原の復元」により、生態系(魚介類等)に配慮した多様な河川環境の創出が期待できる。									
社会経済情勢等の変化	平成26年開業予定で北陸新幹線の建設が進められており、広域的な交通体系のさらなる拠点としての優位性が高まるとともに、流域自治体も発展し続けている。									
事業の進捗状況	進捗率約49%									
事業の進捗の見込み	平成23年度の完成をめざし、計画的に事業を推進していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	地域連携事業は、地元自治体事業と連携し、一体として事業を実施しており、地元自治体からの要望も強く、代替案は考えられない。 コスト削減については、現地発生材の活用など、必要な検討を進めていく。									
対応方針	継続									
対応方針理由	手取川では、近年、河床低下等によりレキ河原が減少し、特に上流部では岩盤が露出するなど、レキ河原特有の生物の生息環境が減少している。このことから、手取川本来の自然環境を取り戻し、かつての良好な河川環境の再生を推進するために引き続き、自然再生事業を実施する必要がある、地元自治体等からの期待も非常に大きい事業である。従って、本事業は、継続が妥当である。									
その他	-									

手取川水系総合水系環境整備事業

名	流域面積	流路延長
手取川	809 km ²	72 km
大日川	143.3	36.2
直海谷川	67.5	15.4
瀬波川	37.3	13.4
尾添川	189.5	22.3
牛首川	254.8	37.9

手取川自然再生

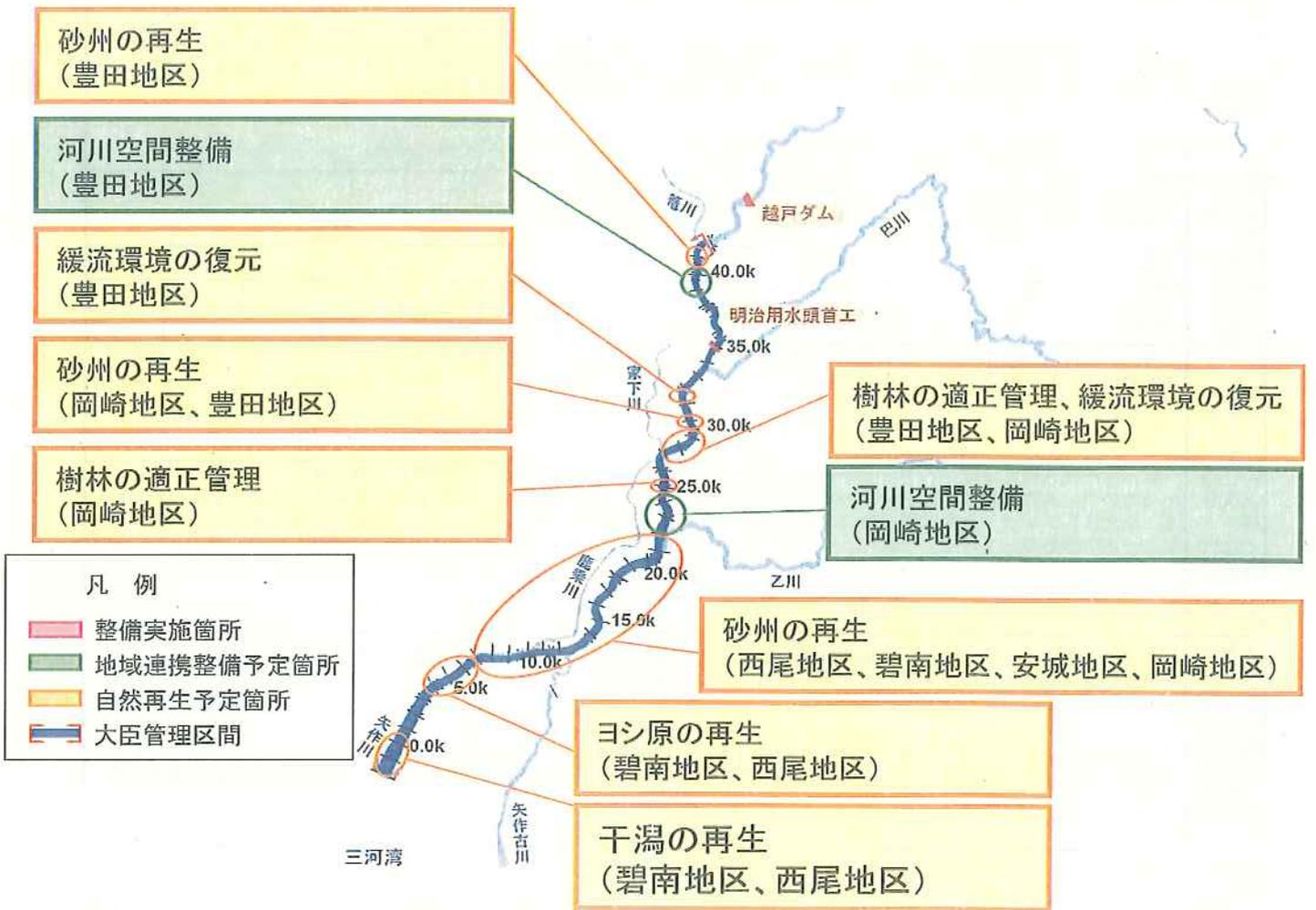


(凡例)

- 県境 標井溝
- 流域界
- 多目的ダム
- 雨量観測所 (測 試)
- 水位観測所 (調査費)
- 水位観測所 (測 試)
- 基準点

事業名 (箇所名)	矢作川総合水系環境整備事業		担当課	中部地方整備局河川環境課			事業主体	中部地方整備局		
			担当課長名	笹森 伸博						
実施箇所	愛知県岡崎市他									
該当基準	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									
事業諸元	自然再生：干潟再生1式、ヨシ原再生1式、砂州の再生1式、緩流環境の復元1式、樹木の適正管理1式 地域連携：河川空間整備1式									
事業期間	平成21年度～									
総事業費(億円)	約48		残事業費(億円)			約48				
目的・必要性	矢作川の特徴である砂州や河口の干潟・ヨシ原が減少する等、かつての自然や景観が消失しつつあるため、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生を図る必要がある。河川環境は、都市化の進んだ流域に残された貴重な空間となっており、また将来の河川利用に対するニーズも高いため、利用の促進を図る必要がある。									
便益の主な根拠	自然再生 支払い意志額；395円/世帯/月		受益世帯数；463,300世帯			地域連携 支払い意志額；314円/世帯/月		受益世帯数；156,300世帯		
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	388		C:総費用(億円)	29	B/C	13.2	B-C	359	EIRR(%)
事業の効果等	周辺自治体等の整備とあわせて河川空間整備を実施した結果、河川敷の公園を利用したスポーツやキャンプ・散策等で年間約76万人の方に利用されている。									
社会経済情勢等の変化	昭和20年代と現在を比べると河川の樹林化が進行し、コアジサシ等の矢作川の特徴的な種が減少している。かつての白い河原に戻してほしいとの意見もあり、河川を再生し多様な動植物の生息・生育環境の保全が求められている。また住民アンケートの結果、これまでの散策・サイクリング・公園整備などの他、水遊び・自然観察といった多様なニーズが求められている。									
事業の進捗状況	-									
事業の進捗の見込み	整備計画策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間での事業の実施は妥当と考える。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	河川整備計画は現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト縮減や代替案も含めて策定したものであり、策定後のこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減、代替案の立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

矢作川総合水系環境整備事業 位置図



事業名 (箇所名)	天竜川総合水系環境整備事業		担当課	中部地方整備局河川環境課		事業主体	中部地方整備局			
			担当課長名	笹森 伸博						
実施箇所	静岡県浜松市他									
該当基準	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									
事業諸元	自然再生：河川環境の整備保全、景観の維持・形成1式 地域連携：天竜川周遊プラン1式、船着き場・階段護岸整備1式、散策路等の整備1式									
事業期間	平成17年度～									
総事業費(億円)	約99	残事業費(億円)			約78					
目的・必要性	天竜川の水辺空間は、豊かな自然環境を有すると共に、地域の交流の場として歴史・文化を育む貴重な空間となっているため、河川環境の整備・保全、景観の維持・形成、水質の維持・改善、人と川の豊かなふれあいの増進を図る必要がある。									
便益の主な根拠	自然再生	上流	支払い意志額；115円/世帯/月	受益世帯数；95,639世帯						
		下流	支払い意志額；175円/世帯/月	受益世帯数；266,711世帯						
	地域連携	上流	支払い意志額；462円/世帯/月	受益世帯数；60,655世帯（上伊那地区）						
			288円/世帯/月	受益世帯数；52,902世帯（下伊那地区）						
		下流	支払い意志額；266円/世帯/月	受益世帯数；36,178世帯（磐田市）						
			173円/世帯/月	受益世帯数；28,137世帯（浜松市）						
事業全体の投資効率	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	225	C:総費用(億円)		80	B/C	2.8	B-C	145	EIRR(%)
事業の効果等	過去に整備した船着き場等が有効に活用されており、カヌーやラフティング等の利用者が年々増加している。地域との協働で行う河道内樹木の伐間や外来生物の駆除、生態系の保全などの河川愛護活動と合わせて河川と地域の密接な関係構築がされている。水辺の楽校の整備箇所は、地域が主体となり、小学生等の水辺の親水活動に利用されている									
社会経済情勢等の変化	天竜川の河川利用者数は、年間約190万人となっており、舟下り・ラフティング、河川敷の公園を利用したスポーツや散策、水遊び等活発に利用されている。良好な自然環境の保全・再生を図るとともに、水面や河岸の利用、スポーツ等に利用できる拠点等の施設整備が求められている。河原維持のため外来生物の進入に対して、市民団体等と連携して積極的に活動が行われている。									
事業の進捗状況	進捗率22%（事業費ベース） 田島地区船着場（H20完了） 美和ダム環境整備（H21完了予定） 下新田地区船着場、天竜川下流左岸サイクリングロード（H21完了予定）									
事業の進捗の見込み	整備計画策定にあたっては、学識経験者、関係住民、関係県知事、関係市町長の意見を聴き策定したものであり、計画対象期間である概ね30年間での事業の実施は妥当と考える。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	河川整備計画は現時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況等を前提としてコスト削減や代替案も含めて策定したものであり、策定後のこれらの変化や新たな知見、技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直しを行う。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案の立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

天竜川総合水系環境整備事業 位置図

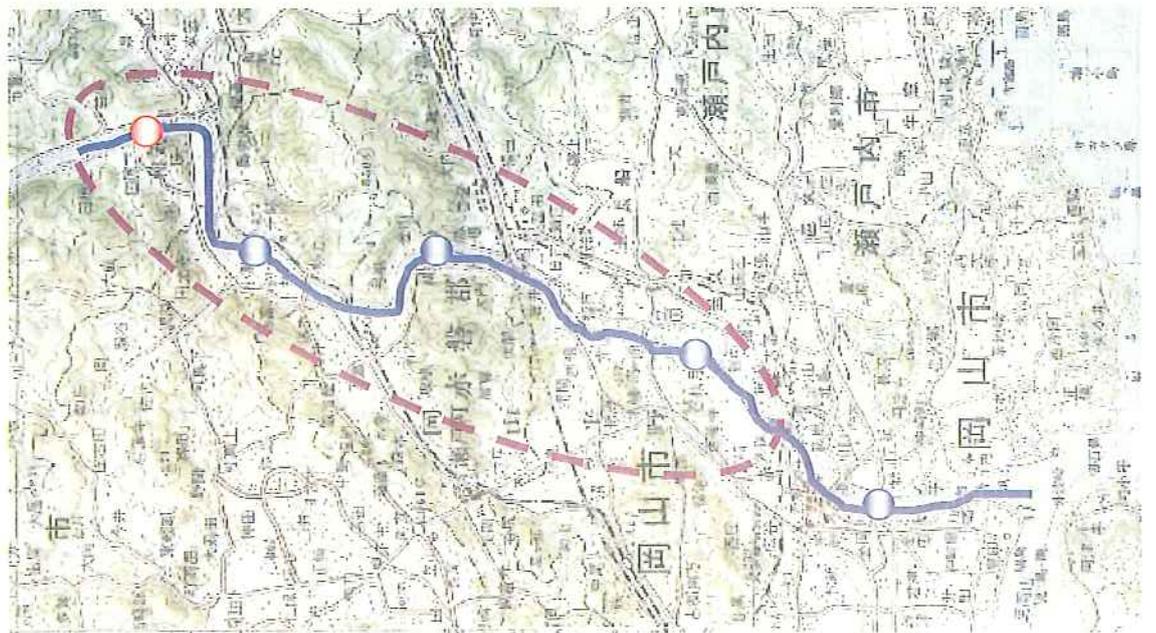


事業名 (箇所名)	吉井川総合水系環境整備事業		担当課	中国地方整備局河川計画課	事業主体	中国地方整備局			
			担当課長名	中須賀 淳					
実施箇所	岡山県岡山市 他								
該当基準	事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・瀬戸箇所 [H12~14年度] 階段護岸、高水敷整正 ・豆田箇所 [H13~15年度] 親水護岸、階段工、坂路工、散策路、高水敷整正 ・新地箇所 [H13~14年度] 水制工、低水護岸、階段工、坂路工、高水敷整正等 ・熊山箇所 (くまやま水辺の楽校) [H16~17年度] 階段工、坂路工、散策路、緩傾斜法面、高水敷整正等 ・西大寺箇所 [H18年度] 散策路、坂路、階段工、高水敷整正等 ・瀬戸箇所 (エコロジカルネットワークの形成) [H18~26年度] 産卵場整備、堤外水路整備 ・田原箇所 [計画中] 親水護岸、高水敷整正 ・西大寺箇所 [計画中] 緩傾斜坂路、散策路等 								
事業期間	平成12年度~								
総事業費(億円)	15.17 (国土交通省事業)	残事業費(億円)	5.55 (国土交通省事業)						
目的・必要性	<p>吉井川水系の環境整備については、①都市近郊ブロック (テーマ: のびのびとしたふれあい空間) ②田園ブロック (テーマ: ふるさとふれあい空間) ③津山ブロック (テーマ: 歴史と文化のふれあい空間) ④山あいブロック (テーマ: 豊かな自然のやすらぎ空間) ⑤ダム湖ブロック (テーマ: 森と湖のふれあい空間) の5ブロックに分けた空間管理によって、流域住民に対して、うるおいのある空間を提供するため、利用実態を考慮し、ブロック毎に各テーマに沿って整備していくこととしている。</p> <p>本事業は、地域との合意形成を図りながら、現在の良好な自然環境を保持し、沿川のまちなみと一体となった良好な水辺環境を保全・創造するとともに、河川環境学習の拠点整備や生物の生息・生育環境の保全・再生に配慮した水辺の整備を行い、水辺空間の利用推進を図るものである。</p>								
便益の主な根拠	<p>(地域連携) 支払意志額: 267円/世帯/月 受益世帯数: 108,491世帯</p> <p>(自然再生) 支払意志額: 314円/世帯/月 受益世帯数: 369,486世帯</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B: 総便益(億円)	339.4	C: 総費用(億円)	23.1	B/C	14.7	B-C	316.3	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・環境整備事業箇所では、「吉井川フェスタ」や「瀬戸内パルーンフェスティバル」など、地域のイベントが活発に開催され、地域活性化に寄与している。 ・「くまやま水辺の楽校」などでは、小・中学校や地域活動により、環境学習や自然体験活動が定期的実施されるようになった。 ・河川水辺の国勢調査 (空間利用実態調査) によれば、平成12年以降、河川利用者は増加傾向にある。平成18年では、概ね57万人の利用がみられる。 ・平成18年の「川の通信簿」では、瀬戸箇所 (弓削河川公園) において四ツ星、新地箇所 (吉井川左岸河川敷公園)、熊山箇所 (熊山橋付近広場) において三ツ星の評価が得られている。また、地域連携の整備箇所「川の通信簿」を実施していない箇所について、「川の通信簿」の調査方法に基づき、同様の調査を行った結果、西大寺箇所、豆田箇所において四ツ星の評価が得られた。 ・平成20年度までに整備したアユモドキ等魚類の生息環境 (産卵場、隠れ場所【魚巣ブロック】) において、平成21年度に生息状況等調査を実施したところ、アユモドキをはじめ、オイカワ、スジマドジョウなどの生息状況が確認できた。また、ギンブナの卵が確認され、産卵に利用されたことが確認できた。平成21年度産卵期には、アユモドキの産卵は確認されなかったが、モニタリングを行いつつ、専門家の指導を受け、良好な生息・生育環境の創出を図っていくこととする。 								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・吉井川下流部沿川の岡山市、備前市、瀬戸内市、赤磐市及び和気町の人口は、平成21年9月1日現在で合計約839,000人である。 ・岡山市は、平成21年4月1日に政令指定都市に移行している。 ・近年下流部では岡山市、瀬戸内市などでベッドタウン化が進行している。 ・沿川の自治体では、河川の自然や空間を利用したまちづくり計画を策定している。 ・アユモドキは日本固有の主であり、また、生物学上も貴重な種であるので、その種の保護を図るとともに、今後は生息環境を保護する必要がある。 								
	<ul style="list-style-type: none"> ・進捗状況 67% (平成20年度末時点) 全体事業費 1,699百万円 [国 1,517百万円 + 自182百万円] のうち、整備済み1,144百万円 [国 962百万円 + 自182百万円] ・事業の主な経緯 								

事業の進捗状況	瀬戸箇所 豆田箇所 新地箇所 熊山箇所（くまやま水辺の楽校） 西大寺箇所 瀬戸箇所（エコロジカルネットワークの形成） ・今後の予定 田原箇所 西大寺箇所	平成14年度完成 平成15年度完成 平成14年度完成 平成17年度完成 平成18年度完成 平成18年度～実施中 計画中 計画中
事業の進捗の見込み	地域の水辺環境整備に対する要望は強く、地域計画や地域から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おり、特に問題はない。	
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の河川利用に関する要望は強く、事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、現状での代替案を検討する必要がないと考えられる。 ・自然再生に関しては、協議会の中での専門家の意見を十分反映し、事業を実施している。 ・整備箇所の除草作業や清掃などの日常管理は、地元の協力を得て実施している。 ・河川内の遊歩道の舗装を自然景観に配慮するとともにコスト削減が図れる「現地発生土を利用した舗装」で施工するなど、建設副産物の抑制と有効活用を推進する。 	
対応方針	継続	
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで実施した環境整備事業は、地域住民をはじめとして活発に利用されており、地域間交流や住民の河川利用、環境学習の場として大きな効果が得られている。 ・自然再生に関しては、整備中の産卵場等が、魚類の貴重な生息・繁殖環境となっている。 ・また、事業全体の費用対効果も十分である。 ・維持管理等に関する地域協力も得られており、引き続き地域と連携し取り組みを行う。 	
その他	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。	

概要・位置図

3.1 整備事業概要・位置図



事業箇所	市町	事業年度	整備内容	事業費※ (百万円)
瀬戸箇所 【地域連携】	岡山市 岡山市	H12~14	階段護岸、高水敷整正等 東屋、トイレ等	290 164
豆田箇所 【地域連携】	岡山市 瀬戸内市	H13~15	親水護岸、階段、坂路、 散策路、高水敷整正等 トイレ、遊具等	200 18
新地箇所 【地域連携】	岡山市 岡山市	H13~14	水制、低水護岸、階段、 坂路、高水敷整正等 (整備なし)	142 0
熊山箇所 【地域連携】	岡山市 赤盤市	H16~17	階段、坂路、散策路、緩 傾斜法面、高水敷整正等 (整備なし)	110 0
西大寺箇所 【地域連携】	岡山市 岡山市	H18	散策路、坂路、階段、 高水敷整正等 (整備なし)	80 0
瀬戸箇所 【自然再生】	岡山市 岡山市	H18~26	産卵場、堤外水路 (整備なし)	445 0
田原箇所 【地域連携】	岡山市 和気町	計画中	親水護岸、高水敷整正 (未定)	100 0
西大寺箇所 【地域連携】	岡山市 岡山市	計画中	緩傾斜坂路、散策路等 (未定)	150 0

事業名 (箇所名)	重信川総合水系環境整備事業		担当課	四国地方整備局 河川計画課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	石原 雅規						
実施箇所	愛媛県松山市、東温市、松前町、砥部町									
該当基準	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									
事業諸元	・松原泉の再生 1,200m、・広瀬霞の再生 0.6ha、・河口部干潟の保全、ヨシ原再生 ・開発霞の再生、・南野田霞の再生、市坪霞の水質改善等									
事業期間	H13～H29									
総事業費(億円)	約41		残事業費(億円)		約23					
目的・必要性	<p>重信川は、東温市の東三方ヶ森を源に松山平野を潤し瀬戸内海（伊予灘）に注ぎ込んでいる河川である。松山平野は典型的な扇状地であることから、かつては地下水も豊富で各所に泉という重信川を代表する良好な環境等が形成していた。また、河口部には、干潟、ヨシ原等が広がり、「シギ・チドリ類の重要渡来地域（環境省）」に指定されるなど、野鳥の楽園であるとともに、生物の多様な生息空間となっており、地元住民が野鳥観察などに利用する良好な環境が形成されていた。</p> <p>しかし、重信川にかつて形成されていた環境も流域の生活環境の変化などと共に次第に課題を抱えるようになってきた。</p> <p>1) 瀬切れ：気候、水利用形態等の変化による瀬切れ区間の拡大 2) 水質の悪化：生活排水等の影響による水質の悪化 3) 植生の減少：河川堤防の築造等による河畔林等の減少 4) 失われつつある泉：泉の消滅や現存する泉の環境の悪化 5) 干潟の保全：干潟のヨシ原、河畔林の減少 6) 霞堤の環境悪化：霞環境の悪化による良好な生息環境の減少</p> <p>そこで、現在も残る河口部や泉などの自然を保全し、より良好な自然環境へと再生するとともに、霞堤開口部の湿地再生、河川内湧水の再生、沿川の泉等との連携や緑化の推進を図ることにより「水と緑のネットワーク」を形成し、多様な生息・生育環境の拡大を図ることを目的として、重信川自然再生事業を実施している。</p>									
便益の主な根拠	・CVM法（仮想市場法）により便益を測定し、費用対効果を算出。									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	346	C:総費用(億円)	44	B/C	7.8	B-C	301	EIRR (%)	38.3
事業の効果等	<p>・沿川のかすみ堤や泉、河畔林や水辺植生が河口から源流まで繋がる水と緑のネットワークが形成され生物の生息環境が拡大する。</p> <p>・ヨシ原およびワンドを再生することにより、河口域でかつて良好な生育環境が形成されていた自然環境を復元する。</p>									
社会経済情勢等の変化	重信川沿川では、50万都市の松山市をはじめとして都市化が進み、自然が減少している。このような中で、松山平野の中心部を流れる重信川は、人と自然とのふれあいの場や、動植物の生息・生育空間として貴重な役割を果たしてきた。しかし、この重信川も近年の都市化の進行や地下水開発、河川改修などにより、自然環境の悪化が進んでいる。重信川流域は、降雨量が少なく、瀬切れ範囲はますます拡大すると考えられる。									
事業の進捗状況	平成18年度に松原泉、平成19年度に広瀬霞の再生が完成。平成20年度より河口右岸のヨシ原再生を継続している。									
事業の進捗の見込み	河口部のヨシ原再生は、平成24年度完成を目指している。また、平成29年度事業完了に向け、順次その他箇所の整備を実施予定。 重信川の自然環境をよりよい形で残すには、有識者や地域住民等の意見を反映しながら自然環境を保全・再生し、ネットワークで結ぶことにより、より多様な生物が棲める環境へと再生することが必要である。また、保全・再生した自然環境を維持・管理していくためには、NPOや地域住民の協力が不可欠である。そこで、平成15年1月にNPO等団体、地域の大学、行政が連携して「重信川の自然をはぐくむ会」を設立し、協働で平成16年3月「重信川いきいきネットワーク計画（自然再生計画）」を策定した。その後、各箇所毎には地域の住民、学校、団体等の計画づくり、維持管理、モニタリング、環境学習などへの参加を得つつ事業を進めており順調に進捗している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p><コスト縮減></p> <p>・今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、重要性がある									
その他	-									

位置図

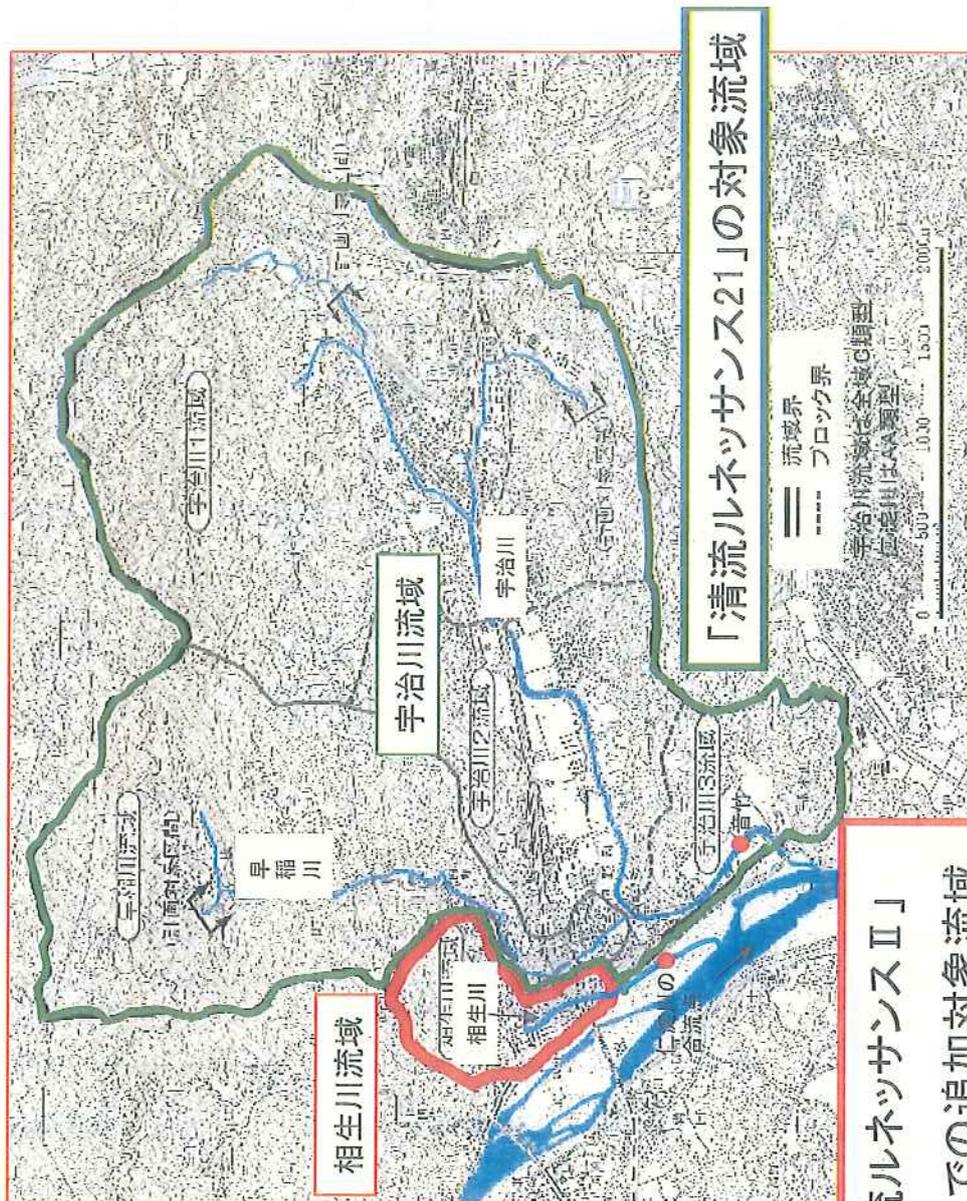
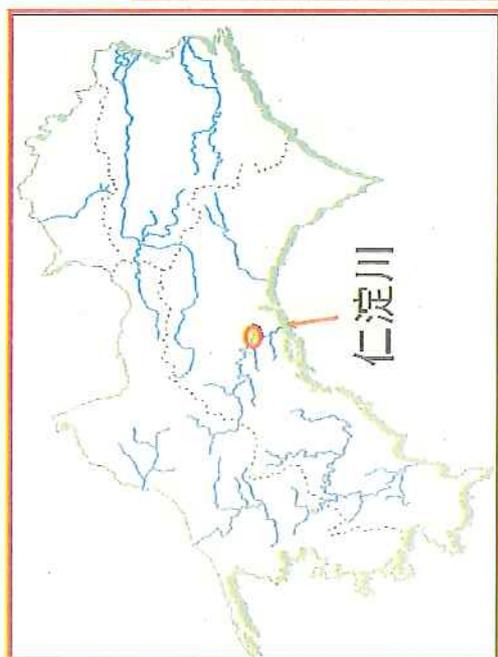


【重信川の諸元】
 流域面積 445km²
 幹線流路延長 64km
 (内、大臣管理区間20.46km)
 流域内人口 約59.6万人

凡例	
	基準地点
	主要地点
	重信川流域
	市町界
	整備計画対象区間

事業名 (箇所名)	仁淀川総合水系環境整備事業		担当課	四国地方整備局 河川計画課	事業 主体	四国地方整備局		
			担当課長名	石原 雅規				
実施箇所	高知県吾川郡いの町							
該当基準	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							
事業諸元	沈殿池施設 5基、水路付帯工 1式、護岸工 L=170m、脱水処理機 1基							
事業期間	H13～H22							
総事業費(億円)	約8.6	残事業費(億円)	約1.3					
目的・必要性	<p>仁淀川は、下流部の直轄区間においても概ねA A類型の水質を達成し、透明度の高い極めて清冽な水質を維持している河川である。しかし、10.3k付近に合流する左支川相生川の水質は劣悪（白濁化）で、その流入のため合流点より下流の仁淀川では、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化している。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されている。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されている。</p> <p>このような状況を受け、平成13年度に、宇治川で実施していた「清流ルネッサンス21」の継続事業として、仁淀川・宇治川・相生川は、「第二期水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスII）」に選定され、特に水質汚濁の著しい相生川を中心に、河川事業者、下水道事業者、地方公共団体、地域住民等が連携して、仁淀川の白濁感の解消に加え、水生生物が共生できる河川環境の創出を図るため、目標年度の平成22年度（西暦2010年度）における水質改善目標を定め、その達成に向けた水環境改善施策を総合的、緊急的に推進する取り組みを進めている。この計画に基づき、下水道事業者は下水道整備率の向上、地方公共団体及び地域住民（製紙工業会）は事業系負荷の削減を行っており、河川管理者も沈殿水路方式による水質浄化施設等を設置し、関係機関による汚濁負荷削減後の流水の浄化を行い、水質改善目標を達成させる。</p> <p>【仁淀川水系仁淀川・宇治川・相生川水環境改善緊急行動計画（清流ルネッサンスII）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標とする水環境（仁淀川）：白濁感の解消並びに透明度の改善。良好な景観の維持。等 ・計画期間：平成13年度～平成22年度 ・将来水質（平成22年度）：SS32.1mg/L（相生川：仁淀川合流点、無対策の場合） ・目標水質：SS10mg/L以下（相生川：仁淀川合流点） ・目標達成のための施策： ・河川事業：沈殿方式水質浄化施設の設置（他施策実施後の将来水質18.3mg/L→目標水質SS10mg/L、計画水量0.54m³/s） ・下水道事業：下水道事業の推進、接続率の向上 ・その他施策：事業系負荷の削減（いの町助成制度の活用による排水処理施設の設置等）、河川清掃・啓発活動 							
便益の主な根拠	代替法（下水処理施設）により便益を測定し、費用対効果を算出。							
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度						
	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)	13	B/C	1.8	B-C	10
事業の効果等	流域での汚濁負荷削減等後の相生川将来水質SS18.3mg/Lを10mg/Lまで浄化することで、相生川合流後の仁淀川の白濁化、汚濁物堆積、異臭等環境上の課題を解消できる。これにより、高知上水、いの町上水等によりきれいな水を供給することが可能となり、生態系にも良い影響を与えることが期待でき、ひいてはアユ漁等漁業への効果も期待される。							
社会経済情勢等の変化	10.3k付近に合流する左支川相生川の水質は劣悪（白濁化）で、その流入のため合流点より下流の仁淀川では、左岸に沿って白濁水が流下し、汚濁物が堆積するなど水質・景観上の問題が顕在化している。また、合流点の下流側には上水（高知市、いの町）取水施設があるため地域住民から問題視されてきており、仁淀川漁協は、近年、アユの遡上が減少していることもあって、平成9年に漁協が抗議決議を行い、高知県に申し入れを実施する等社会問題化した経緯がある。							
事業の進捗状況	平成21年度予算により、沈殿池施設5基の内4基及び脱水処理設備の整備を完了予定。							
事業の進捗の見込み	平成22年度に沈殿池施設を1基等を施工し完成する見込み。							
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p><コスト削減></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水質浄化手法について、当初計画では機械的浄化手法で検討していたが、沈殿処理による浄化手法へと変更。これにより、建設費及び維持管理費を削減。 ・脱水処理機について、本浄化施設で発生する汚泥の場合、速度優先運転を行えば通常運転の約1.8倍の処理能力が可能であることを現地実験で確認し、この結果に基づき建設費及び維持管理費を削減。 ・脱水ケーキの有効利用。脱水ケーキをペレット化することにより処分費が不要となり、維持管理費を削減。 							
対応方針	継続							
対応方針理由	事業の必要性、重要性がある							
その他	-							

位置図



「清流ルネサンスⅡ」
での追加対象流域

事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業（中島地区）		担当課	河川環境課			事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	福岡県中間市									
該当基準	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									
事業諸元	・中島掘削 ・管理用通路（坂路整備等含む）									
事業期間	H16～H26									
総事業費(億円)	約8.5			残事業費(億円)			約2.6			
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、中島掘削を実施し、氾濫的湿地を新たに創出することにより生物生息環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払意志額：150/世帯/月 受益世帯数：155,699世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	55		C:総費用(億円)	9.5	B/C	5.8	B-C	45.5	EIRR (%)
事業の効果等	中島掘削を実施し、氾濫的湿地を新たに創出することにより生物生息環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成16年度～平成21年度までに、中島掘削及び管理用通路を実施。平成22年度以降は、中島掘削及び管理用通路を実施し、平成24年度からモニタリングを実施予定。									
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

位置図



中島地区

遠賀川の概要

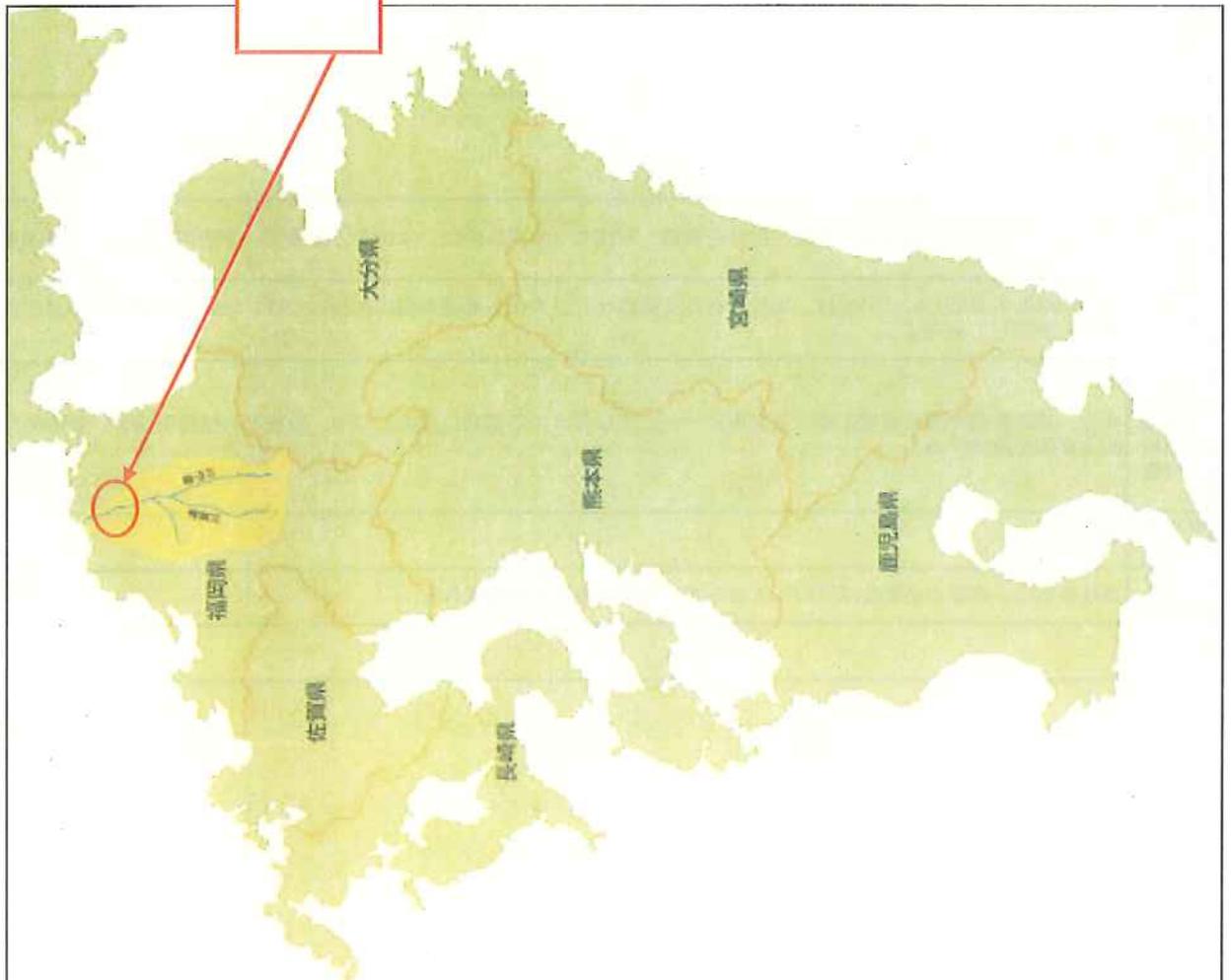
- 流域面積 1,026km²
- 幹線流路延長 61km
- 流域内人口 67万人
- 流域市町村：7市14町1村

事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業（下境地区他）		担当課	河川環境課		事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	福岡県直方市他								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・排水路改良 ・低水護岸 ・管理用通路 								
事業期間	H21～H30								
総事業費(億円)	約9.5	残事業費(億円)	約8.2						
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため樋管等を改良し、川表と川裏の連続性を確保することにより、生物生息環境の改善を図る。								
便益の主な根拠	支払意志額：（下境）481/世帯/月、（白髪）352/世帯/月、（弁城）257/世帯/月、（竜徳）462/世帯/月、（御徳）474/世帯/月 受益世帯数：（下境）5,673世帯、（白髪）4,033世帯、（弁城）3,706世帯、（竜徳）2,384世帯、（御徳）2,218世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	16	C:総費用(億円)	9	B/C	1.8	B-C	7	EIRR (%)
事業の効果等	川表と川裏の連続性を確保することにより、生物生息環境が改善される。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成21年度より下境地区において、排水路改良、低水護岸の整備を実施。平成22年度以降は、下境地区において、引き続き低水護岸及び管理用通路の整備を実施。その他の地区についても平成23年度より順次整備に着手。								
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、地域との調整を十分にを行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業 (遠賀川河口堰)		担当課	河川管理課			事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	松木 親久						
実施箇所	遠賀郡芦屋町祇園町									
該当基準	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									
事業諸元	既設魚道改良 多自然魚道新設、環境調査等									
事業期間	H20～H24									
総事業費(億円)	約6.9		残事業費(億円)			約6.1				
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、既設魚道の改良及び多自然魚道を設置することにより魚類等の生息・生育環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払い意志額：138円/世帯/月 受益世帯数：58,239世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	15	C:総費用(億円)	6.7	B/C	2.3	B-C	8.6	EIRR (%)	12.3
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・遠賀川水系最下流に位置する遠賀川河口堰の魚道を改良することで、魚ののぼりやすい川づくりに寄与することができる。 ・魚道を改良することで間接的な効果として、環境教育の場、景観の向上等が期待できる。 									
社会経済情勢等の変化	遠賀川水系において、近年サケが継続的に確認されており、最下流端に位置する遠賀川河口堰の魚道整備の必要性はますます高まっている。									
事業の進捗状況	平成21年度までで測量・設計が完了。平成22年度より多自然魚道の整備着手予定。									
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

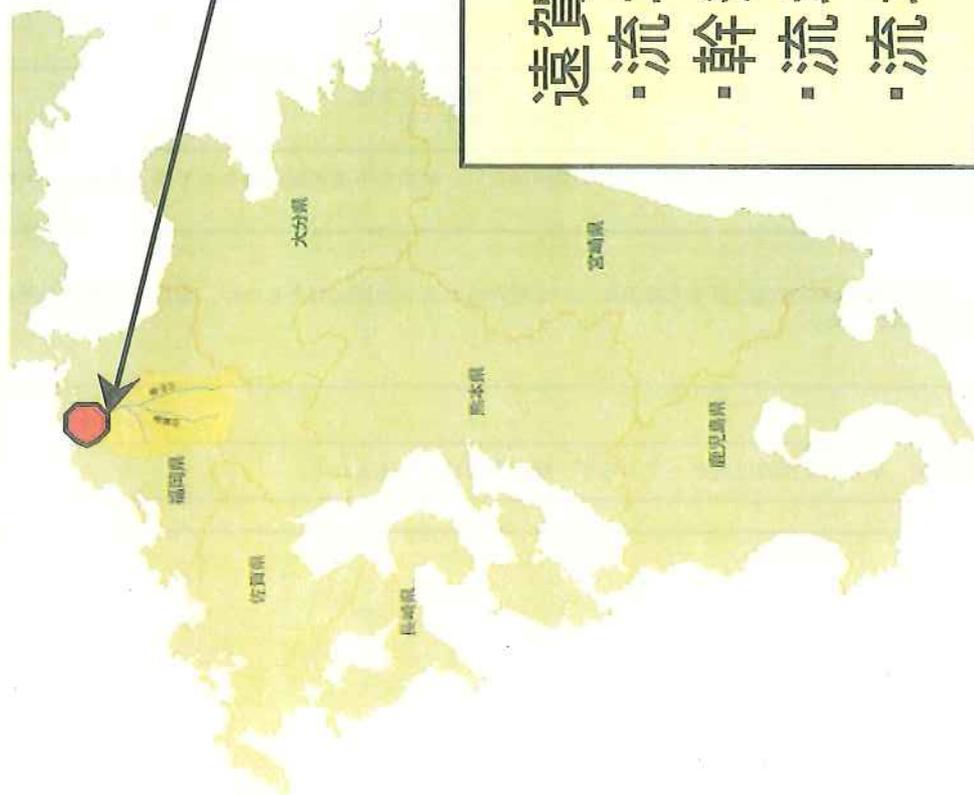
位置图

遠賀川河口堰



事業名 (箇所名)	遠賀川総合水系環境整備事業 (芦屋地区)		担当課	河川環境課			事業 主体	九州地方整備局	
			担当課長名	島木 卓三					
実施箇所	福岡県芦屋町								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・階段工 ・管理用通路 ・水制工 								
事業期間	H21～H23								
総事業費(億円)	約4.1	残事業費(億円)	約4						
目的・必要性	河岸の洗掘防止のための水制工、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路及び階段工を実施することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：320/世帯/月 受益世帯数：15,014世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	11 C:総費用(億円)		4.3	B/C	2.7	B-C	6.7	EIRR (%)
事業の効果等	河岸の洗掘防止のための水制工、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路及び階段工を実施することで、河川利用者の安全保持にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特に無し。								
事業の進捗状況	平成21年度は、当該箇所の測量・設計を実施。平成22年度以降は、水制工、階段工、管理用通路工事に着手予定。								
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

位置図



芦屋地区

遠賀川の概要

- ・流域面積 1,026km²
- ・幹線流路延長 61km
- ・流域内人口 67万人
- ・流域市町村: 7市14町1村

事業名 (箇所名)	本明川総合水系環境整備事業（仲沖・新地地区）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局	
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	諫早市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削 ・低水護岸 ・水制工 ・管理用通路 								
事業期間	H17～H22								
総事業費(億円)	約8.4	残事業費(億円)	約0.9						
目的・必要性	本明川の流下能力を高めるための河道掘削、河岸の洗掘防止のための低水護岸、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備し治水上の安全性を高めるとともに、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場の創出にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：176/世帯/月 受益世帯数：27,468世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	12	C:総費用(億円)	10	B/C	1.2	B-C	2	EIRR (%)
事業の効果等	本明川の流下能力を高めるための河道掘削、河岸の洗掘防止のための低水護岸、河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備し治水上の安全性を高めるとともに、適正な河川利用や河川環境の保全等を学習する場の創出にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成17～21年度は、測量・設計、河道掘削、低水護岸等を実施。 平成22年度は、水制工、管理用通路工事を継続して実施予定。								
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

位置図



仲沖地区

本明川の概要

- ・流域面積：249km²
- ・幹線流路延長：28km
- ・流域内人口：約5万5千人
- ・流域市町村：諫早市

事業名 (箇所名)	球磨川総合水系環境整備事業（球磨川下流）		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	熊本県八代市									
該当基準	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									
事業諸元	・河床整正（瀬の再生） ・魚道改良（迷入防止対策含む）									
事業期間	H20～H29									
総事業費(億円)	約22			残事業費(億円)			約21			
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため河床整正（瀬の再生）及び魚道改良を実施し、魚類等多様な生物の生息生育環境の改善を図る。									
便益の主な根拠	支払意志額：460/世帯/月 受益世帯数：50,997世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	20	B/C	2.1	B-C	22	EIRR (%)	8.3
事業の効果等	産卵場の復元、魚道の改良を実施することで、魚類の生息生育環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成20～21年度から、環境調査（魚類調査及び試験施工箇所の測量設計）及び遙拝堰下流の試験施工を実施。平成22年度は、引き続き環境調査及び遙拝堰下流の試験施工を実施する予定。平成23年度以降は、環境調査及び遙拝堰下流から坂本橋上流の間において順次河床整正を実施するとともに、遙拝堰魚道の改良を実施する予定。									
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

位置図

球磨川下流地区



球磨川の概要

- 流域面積 1,880km²
- 幹線流路延長 115km
- 流域内人口 約13.7万人
- 流域市町村: 4市5町5村

事業名 (箇所名)	球磨川総合水系環境整備事業(淋地区)		担当課	河川環境課		事業主体	九州地方整備局					
			担当課長名	島本 卓三								
実施箇所	熊本県球磨村											
該当基準	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											
事業諸元	・低水護岸 ・管理用通路											
事業期間	H21～H25											
総事業費(億円)	約1.1		残事業費(億円)		約1							
目的・必要性	河岸を保護する低水護岸と護岸等河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。											
便益の主な根拠	支払意志額：397/世帯/月 受益世帯数：1,657世帯											
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度									
	B:総便益(億円)	1.4		C:総費用(億円)	1.1		B/C	1.3		B-C	0.3	EIRR(%)
事業の効果等	河岸を保護する低水護岸と護岸等河川管理施設の巡視・点検のための管理用通路を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与。											
社会経済情勢等の変化	特になし。											
事業の進捗状況	平成21年度は、当該箇所の測量設計を実施。 平成22年度以降は、低水護岸及び管理用通路工事に着手し、平成25年度に完了する予定											
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。											
対応方針	継続											
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。											
その他	-											

位置図

淋地区



球磨川の概要

- 流域面積 1,880km²
- 幹線流路延長 115km
- 流域内人口 約13.7万人
- 流域市町村: 4市5町5村

事業名 (箇所名)	菊池川総合水系環境整備事業（菊池川下流）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局				
			担当課長名	島本 卓三								
実施箇所	玉名市											
該当基準	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											
事業諸元	養浜工（試験施工）、置砂、環境調査等											
事業期間	H18～H22											
総事業費(億円)	約3.7		残事業費(億円)			約0.3						
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善を図る。											
便益の主な根拠	支払意志額：311/世帯/月 受益世帯数：23,721世帯											
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度									
	B:総便益(億円)	16		C:総費用(億円)	4.3		B/C	3.8		B-C	11.7	EIRR (%)
事業の効果等	置砂による砂浜の再生とヤマトシジミ等の生物生息環境の改善が図られる。											
社会経済情勢等の変化	特になし。											
事業の進捗状況	平成18～21年度にかけて、試験施工箇所の設計、大浜地区の養浜工（試験施工）、施工後のモニタリングを実施。また、養浜工施工後のモニタリング結果を基に大浜地区、小島橋周辺の置砂を実施。平成22年度は、大浜地区、小島橋周辺の置砂のモニタリングを実施し、その結果を基に河川改修事業等の掘削残土を活用する置砂計画及びモニタリング計画を策定。（※置砂には菊池川の河道掘削により生じる土砂のうち、下流部にあるような砂質土を用いることで環境に配慮。）											
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。											
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。											
対応方針	継続											
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。											
その他	-											

位置図



菊池川の概要

- 流域面積 996km²
- 幹線流路延長 71m
- 流域内人口 約21人
- 流域市町村: 6市6町

事業名 (簡所名)	菊池川総合水系環境整備事業(山鹿地区)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	熊本県山鹿市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・堤防強化 ・河道掘削 ・管理用通路 ・階段工 								
事業期間	H21～H22								
総事業費(億円)	約5	残事業費(億円)		約2.8					
目的・必要性	菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与する。								
便益の主な根拠	支払意志額：253/世帯/月 受益世帯数：19,374世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	12	C:総費用(億円)	5.4	B/C	2.2	B-C	6.6	EIRR (%)
事業の効果等	菊池川の流下能力を高めるための河道掘削、河川管理施設の巡視・点検のための階段工及び管理用通路等を整備することで、河川利用者の安全保持にも寄与。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成21年度は、河道掘削、堤防強化、管理用通路等の整備を実施。 平成22年度は、河道掘削、堤防強化、管理用通路整備等の整備を継続して実施予定。								
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

位置図

菊池川山鹿地区

菊池川の概要

- 流域面積 996km²
- 幹線流路延長 71m
- 流域内人口 約21万人
- 流域市町村: 6市6町



事業名 (箇所名)	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 (友内川)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三					
実施箇所	宮崎県延岡市								
該当基準	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								
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・水質浄化施設の設置 ・河畔林の保全・再生 ・管理用通路の整備 ・環境調査等 								
事業期間	H14～H23								
総事業費(億円)	約9.1	残事業費(億円)		約0.6					
目的・必要性	河川事業の目的である「河川環境の整備と保全」のため、水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等を実施する。								
便益の主な根拠	支払意志額：280/世帯/月 受益世帯数：57,942世帯								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	42	C:総費用(億円)	12	B/C	3.5	B-C	30	EIRR (%)
事業の効果等	水質浄化によるアカメ、コアマモ等、生物の生息生育環境の改善及び河畔林の保全・再生等が図られる。								
社会経済情勢等の変化	特になし。								
事業の進捗状況	平成14～21年度にかけて、環境調査(水質、植物、魚類等)、測量設計、水質浄化施設の設置、河畔林の保全・再生、管理用通路の整備を実施。 平成22年度以降は、環境調査(水質、植物、魚類等)を継続実施し、事業効果を確認する予定。								
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。								
対応方針	継続								
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。								
その他	-								

位置図



五ヶ瀬川の概要

- ・流域面積 1,820km²
- ・幹線流路延長 106km
- ・流域内人口 128,000人
- ・流域市町村: 2市5町

事業名 (箇所名)	大淀川総合水系環境整備事業(水流川)		担当課	河川環境課		事業 主体	九州地方整備局			
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	宮崎県宮崎市									
該当基準	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									
事業諸元	<ul style="list-style-type: none"> ・取水施設 ・送水管 ・水管橋等 									
事業期間	H12～H27									
総事業費(億円)	約11	残事業費(億円)		約6.1						
目的・必要性	大淀川本川から水流川に導水し、水量の増量を図るとともに、宮崎県において水辺の生態系に配慮した多自然川づくりによる護岸整備を実施することにより、河川事業の目的である「流水の正常な機能の維持」及び「河川環境の整備と保全」を図るものである。									
便益の主な根拠	支払意志額：255/世帯/月 受益世帯数：24,399世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	13	B/C	1.1	B-C	1	EIRR(%)	4.6
事業の効果等	導水事業による流量増加により、魚類の生息環境が改善される。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成19～21年度から、測量設計、送水管及び水管橋工事を実施。平成22年度は引き続き送水管工事を実施するとともに取水施設の工事に着手予定。									
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト縮減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

位置図

水流川の概要

流域面積 3.4km²

幹線流路延長 約2.0km

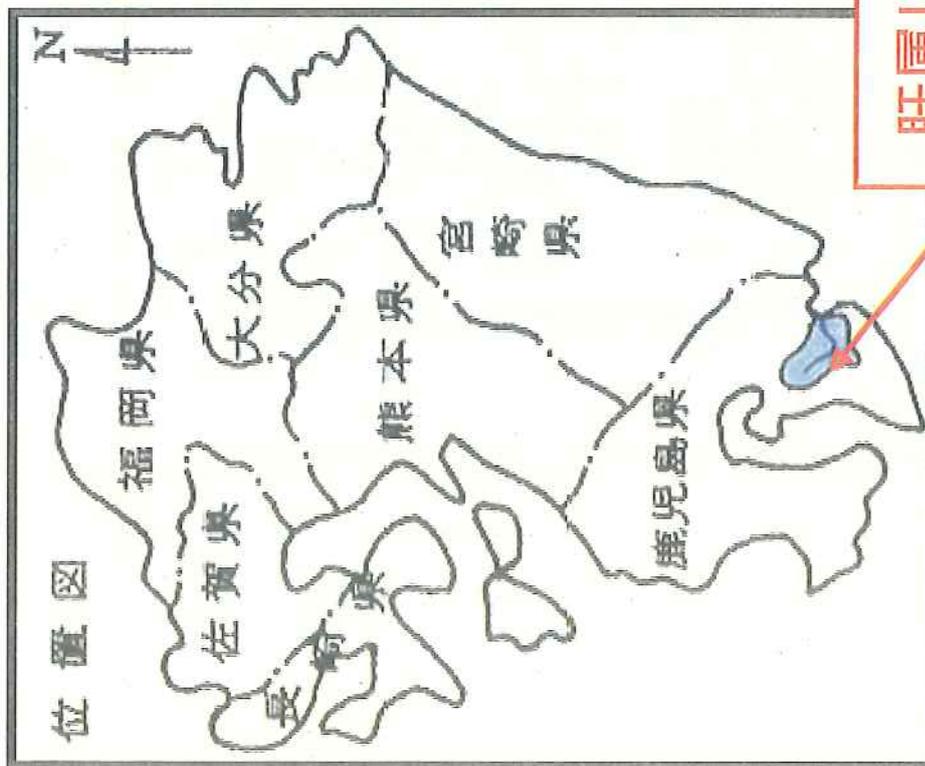
流域市町村 宮崎市

大淀川水系
水流川
(宮崎市)



事業名 (箇所名)	肝属川総合水系環境整備事業（肝属川上流）		担当課	河川環境課			事業主体	九州地方整備局		
			担当課長名	島本 卓三						
実施箇所	鹿児島県鹿屋市									
該当基準	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									
事業諸元	・浄化施設									
事業期間	H18～H24									
総事業費(億円)	約6		残事業費(億円)		約0.8					
目的・必要性	河川環境の整備・保全として、流水の正常な機能を維持するため、水質浄化事業を実施する。									
便益の主な根拠	支払意志額：173/世帯/月 受益世帯数：32,363世帯									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	13		C:総費用(億円)	7.8	B/C	1.6	B-C	5.2	EIRR(%)
事業の効果等	浄化事業により、水質改善が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし。									
事業の進捗状況	平成18～21年度にかけて、浄化施設の測量・設計及び工事を完了。平成22年度からモニタリング調査を実施して、水質浄化の効果発現状況を確認し、平成24年度に事業を完了する予定。									
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、地域との調整を十分に行い、協力・連携して実施する。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	今後、施設整備や維持管理に要する費用について更なるコスト削減に努力しつつ、地域との連携を深め、効率的で効果的な事業を継続する。									
対応方針	継続									
対応方針理由	当該事業は、事業の必要性は変わっておらず、順調な進捗が見込まれる。									
その他	-									

位置図



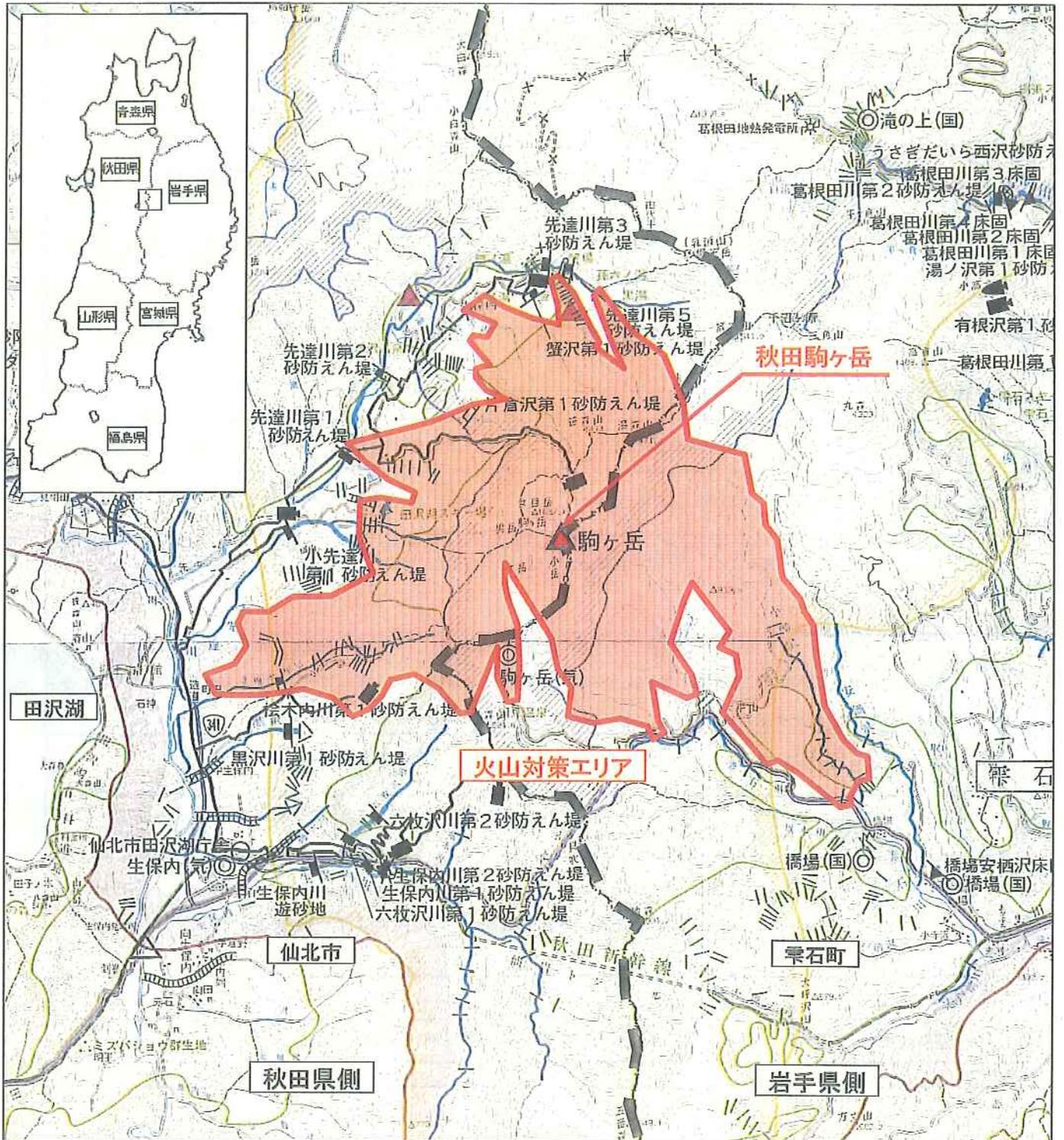
肝属川上流地区

肝属川の概要

- ・流域面積 485km²
- ・幹線流路延長 34km
- ・流域内人口 11万6千人
- ・流域市町村: 2市4町

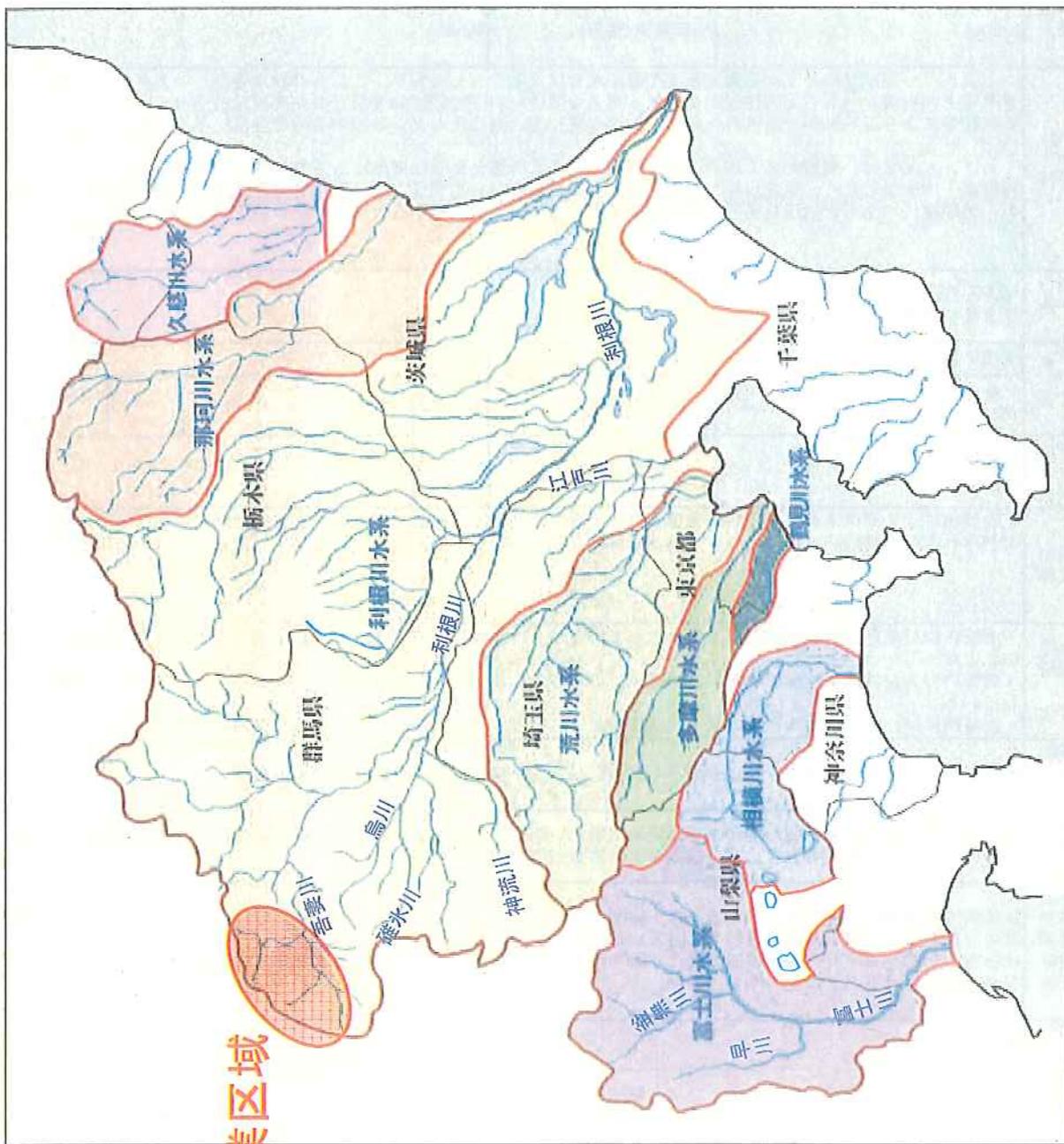
事業名 (箇所名)	八幡平山系直轄火山砂防事業（秋田駒ヶ岳）		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	東北地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	秋田県仙北市、岩手県雫石町									
該当基準	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業									
事業諸元	主要施設：砂防えん堤									
事業期間	平成17年度事業着手									
総事業費(億円)	約185		残事業費(億円)			約167				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・秋田駒ヶ岳は、約15万年前から火山活動が始まり、多量の溶岩及び火山噴出物で構成されている。また、秋田駒ヶ岳は八幡平火山群の一部をなし、周辺地域は温泉や鉱山資源が豊富に存在している。このため、硫黄活動や熱水変質等により火山体が脆弱となっており、土砂災害が発生しやすい区域である。 ・秋田駒ヶ岳の火山活動は、明確な記録が残っているものだけで明治23年、昭和7年、近年では昭和45年に噴火活動を記録するなど、概ね40年の周期で噴火を繰り返しており、平成22年は前回の噴火から40年目にあたるため、噴火の危険性が高まっていると考えられる。 ・秋田駒ヶ岳においては、平成19年度に「秋田駒ヶ岳火山砂防基本計画書（案）」を策定し、降灰後の降雨に伴う土石流による被害を防止することを目的として事業を進めている。 									
便益の主な根拠	想定氾濫面積：1,335ha 想定氾濫被害家屋数：13戸									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成20年度							
	B:総便益(億円)	163	C:総費用(億円)	129	B/C	1.3	B-C	33	EIRR(%)	5.4
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	163	C:総費用(億円)	117	B/C	1.4				
事業の効果等	<災害発生時の影響> ・下流河川の河床上昇に伴う洪水被害の防止 ・人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止									
社会経済情勢等の変化	<秋田駒ヶ岳における社会基盤の形成> ・秋田駒ヶ岳周辺は十和田八幡平国立公園に指定されており、また、乳頭温泉郷、田沢湖、スキー場等の観光資源に恵まれた一大リゾートが形成されている。また、被害想定区域内には住家、農地、公共施設のほか、秋田新幹線、国道46号、国道341号などの重要交通網が発達している。 <噴火警戒レベルの導入> ・避難等の防災対応を目的とした「噴火警戒レベル」が、全国の火山108のうち26番目、東北では5番目として平成21年10月27日に導入され、噴火警戒レベル1（平常）が発表された。 <秋田県による「秋田駒ヶ岳火山災害対策検討委員会」の設置> ・秋田駒ヶ岳における噴火警戒レベルの導入に伴い秋田県及び関係自治体等の具体的な災害対策等を検討することを目的に、平成21年9月30日に気象台、警察、自衛隊及び関係自治体からなる「秋田駒ヶ岳火山災害対策検討委員会」が設置された。									
事業の進捗状況	・要整備土砂量約2,300千m ³ に対して、整備済み土砂量約400千m ³ 、残整備土砂量約1,900千m ³ である。（平成21年度末）									
事業の進捗の見込み	・100年超過確率降雨対応施設整備は平成40年代半ばを目標に実施する。 ・当面の整備として10年超過確率降雨対応施設の整備を目標（平成30年半ば）に、対象各溪流に最低1基の整備を今後10年で実施する。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・砂防事業の実施にあたっては、残存型枠の利用により、コスト縮減を図っている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	・秋田駒ヶ岳の噴火活動が始まると、その影響は広域かつ長期に及ぶことからその被害は甚大である。 ・地域住民の生命・財産や重要交通網を守るため火山砂防事業を継続実施する必要がある。									
その他	-									

八幡平山系火山砂防事業 秋田駒ヶ岳 位置図



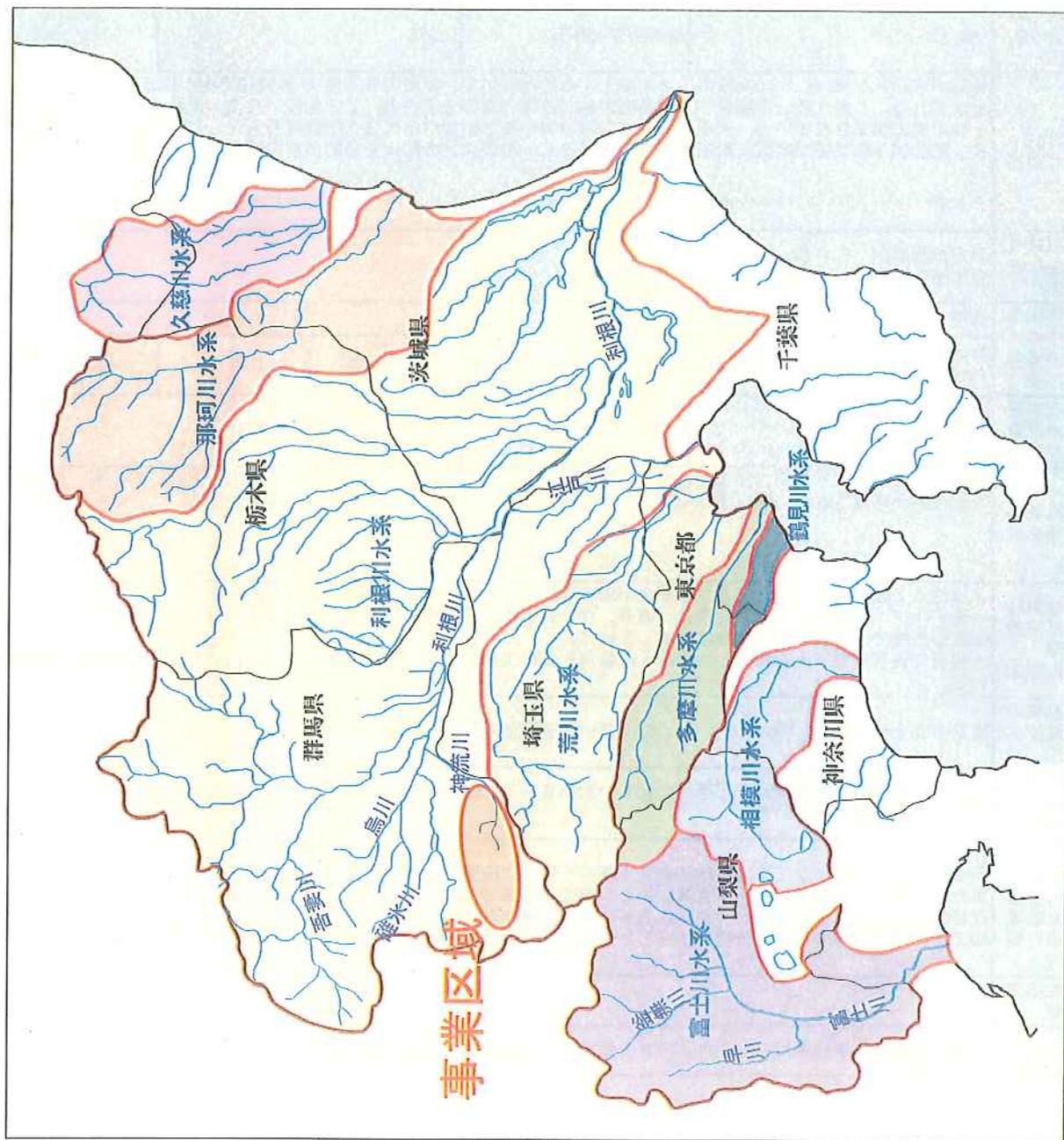
事業名 (箇所名)	利根川水系直轄砂防事業 (嬭恋村・草津町・六合村・長野原町)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	群馬県吾妻郡嬭恋村、草津町、六合村、長野原町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	整備目標土砂量を635.8万m ³ とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により193.9万m ³ を整備している。								
事業期間	昭和36年度直轄事業着手								
総事業費(億円)	約1,674	残事業費(億円)		約1,202					
目的・必要性	本流域は国道145号やJR吾妻線など、生活や観光に利用されている交通施設が整備されており、草津温泉や豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や、嬭恋高原キャベツで有名な嬭恋村が位置している。このため、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。また、本流域は火山噴出物等の脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。そのため、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するために砂防事業を実施している。								
便益の主な根拠	想定氾濫面積：1,633ha 想定被災戸数：2,559戸								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,894	C:総費用(億円)	1,418	B/C	1.3	B-C	476	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,372	C:総費用(億円)	478	B/C	2.9			
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支溪での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内は日本屈指の観光地であり、高原キャベツの特産地でもあるが、山間地に位置するため、豪雨時には土砂災害の危険性と隣り合わせとなっている。 ・流域内の人口は減少傾向であるが、65歳以上の高齢人口及びその割合は増加傾向であり、災害時要援護者の増加となっている。 ・流域内には、国道145号線をはじめとし、主要地方道、県道、JRが通っている。 								
事業の進捗状況	整備を要する目標土砂量635.8万m ³ のうち、193.9万m ³ が整備済み(平成21年度末現在)。								
事業の進捗の見込み	積雪寒冷地であること、脆弱な火山地質など、極めて厳しい制約下であるが、これらの状況を克服しつつ、着実に実施している。地域の要望も大きく、今後も着実な事業進捗が望まれている。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進も図っている。代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、管内は高齢化により災害時要援護者が急増しており、これら住居者を全て移転させることは現実的でない。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減などの観点により総合的判断								
その他	-								

利根川水系直轄砂防事業(嬭恋村・草津町・六合村・長野原町) 位置図



事業名 (箇所名)	利根川水系直轄砂防事業（藤岡市・神流町・上野村）		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	群馬県藤岡市、多野郡神流町、上野村									
該当基準	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									
事業諸元	整備目標土砂量を453.6万m ³ とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により121.1万m ³ を整備している。									
事業期間	昭和34年度直轄事業着手									
総事業費(億円)	約804		残事業費(億円)			約589				
目的・必要性	<p>本流域は、地域経済を支える観光資源や豊かな自然環境を有しており、これらの観光資源へのアクセスや隣接する長野県域との物流ルートで地域住民の生活に不可欠な国道462号や国道299号などの主要道路が通っている。このため、土砂氾濫等により道路網が寸断された場合、集落や観光客の孤立化など、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>また、本流域は、断層が多く破砕が進んだ脆弱な地質構造と急峻な地形から荒廃地や大規模崩壊地が多数分布し、土砂生産・流出が著しく、平成11年、平成19年に土石流被害が発生するなど、近年も土砂災害が頻発している。そのため、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するために砂防事業を実施している。</p>									
便益の主な根拠	<p>想定氾濫面積：1,141ha 想定被災戸数：1,511戸</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	773	C:総費用(億円)	688	B/C	1.1	B-C	85	EIRR(%)	4.5
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	200	C:総費用(億円)	166	B/C	1.2				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内は群馬県で有数の観光エリアとなっているが、山間地に位置するため、豪雨時には土砂災害の危険性と隣り合わせとなっている。 ・流域内の人口は減少傾向であるが、65歳以上の高齢人口及びその割合は増加傾向であるため、災害時要援護者も増加している。 ・流域内には、国道462号、299号など生活や観光に利用され、地域経済を支える道路交通網が整備されている。 									
事業の進捗状況	整備を要する目標土砂量453.6万m ³ のうち、121.1万m ³ が整備済み（平成21年度末現在）。									
事業の進捗の見込み	アクセス経路の制限や脆弱な地質など、極めて厳しい制約下であるが、これらの状況を克服しつつ、着実に事業を実施している。地域の要望も大きく、今後も着実な事業進捗が望まれている。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト縮減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進も図っている。 代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、管内は高齢化により災害時要援護者が急増しており、これら居住者を全て移転させることは現実的ではない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断									
その他	-									

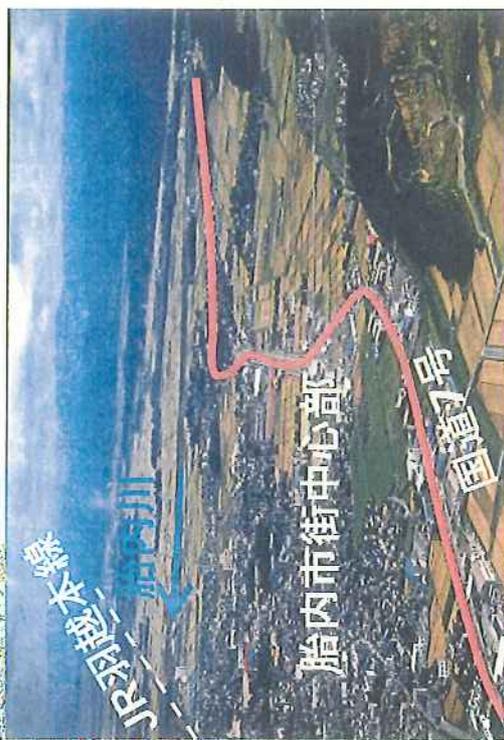
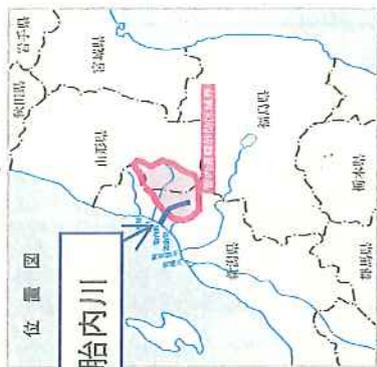
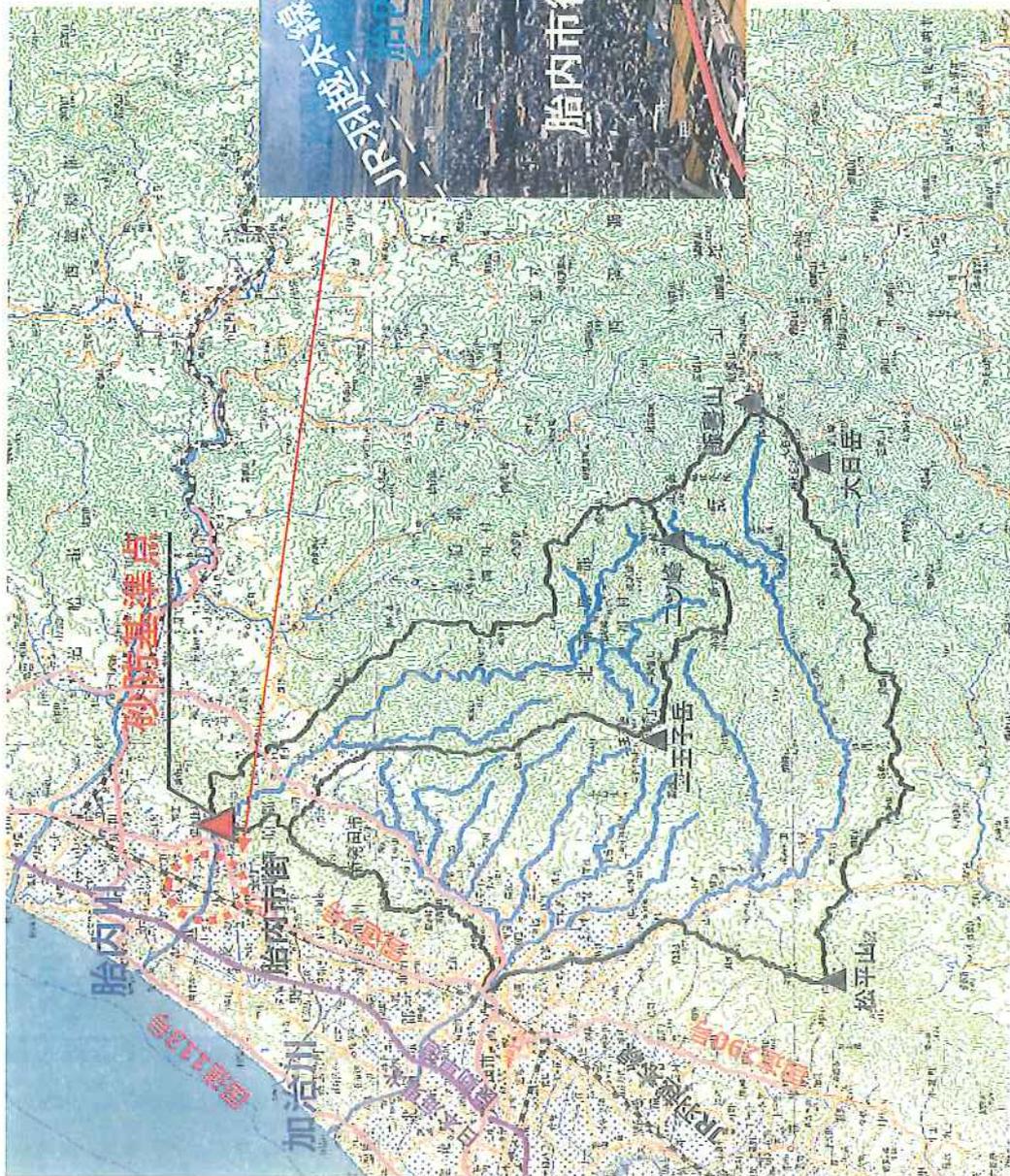
利根川水系直轄砂防事業(藤岡市・神流町・上野村) 位置図



事業名 (箇所名)	富士川水系直轄砂防事業 (長野県富士見町、山梨県北杜市・韮崎市)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	長野県諏訪郡富士見町、山梨県北杜市・韮崎市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	整備目標土砂量を1,585.9万m ³ とし、平成21年度末までに砂防えん堤、床固工、山腹工等により964.4万m ³ を整備している。									
事業期間	昭和35年度直轄事業着手									
総事業費(億円)	約2,126			残事業費(億円)			約975			
目的・必要性	釜無川本川及び支川は2,000m級の山々を源とする急流河川で、流域内を糸魚川-静岡構造線が縦断し、極めて脆い地質で形成される。このため、荒廃地や大規模崩壊地が流域の大部分を占め、土砂生産・流出が活発であり、古来から洪水・土砂氾濫に悩まされている。近年においても昭和34年及び昭和57年に甚大な被害をもたらした土砂災害が発生しており、昭和34年の災害を契機に直轄砂防事業に着手し、土砂災害の防止を目的に事業を実施している。									
便益の主な根拠	想定氾濫面積：5,474ha 想定被災戸数：46,663戸									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	4,265	C:総費用(億円)	3,572	B/C	1.2	B-C	693	EIRR (%)	8.0
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	577	C:総費用(億円)	504	B/C	1.1				
事業の効果等	豪雨時には釜無川本川及び支川からの土砂流出による河床上昇に伴う甲府盆地での洪水・土砂氾濫被害、流域内での土石流被害が想定される。溪流及び山腹の安定を図ることにより、これらの被害が軽減される。									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・流域内では65歳以上の老年人口の割合が増加傾向にあり災害時要援護者が増加している。 ・南アルプスの豊かな自然を背景に、温泉、キャンプ場などの観光地が多く分布している。また、南アルプスへの主要な登山基地でもあり、観光客数は増加している。 ・豊富で良質な地下水を利用した食品・飲料水企業の工場進出が盛んで、地域を活性化するため企業誘致が進められている。 									
事業の進捗状況	整備目標土砂量1,585.9万m ³ のうち、964.4万m ³ が整備済み(平成21年度末現在)。									
事業の進捗の見込み	急峻な地形、脆い地質構造など極めて厳しい制約条件下で砂防事業を実施しているが、新技術の積極的導入により着実に砂防事業を実施している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト縮減や環境に配慮した施設整備を進めている。 また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策の推進を図っている。 代替案として人家等の移転も考えられるが、管内の居住者を全て移転させることは現実的ではない。 加えて、地下水等の地域の環境に根ざした企業が多数立地しており、これら企業の移転についても現実的ではない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断									
その他	-									

事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業 (胎内川水系)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県胎内市								
該当基準	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								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年事業着手								
総事業費(億円)	約91	残事業費(億円)	約40						
目的・必要性	<p>胎内川流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生しており、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質および多雨・多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。このため、流域内に点在する重要交通網(国道7号、JR羽越本線、日本海東北自動車道)及び、地域経済を支える重要な交通網(国道290号、113号)への影響が懸念される。</p> <p>豪雨時には、土石流発生や流出土砂による河床上昇に伴う、下流域での洪水氾濫による被害発生の危険性は依然として高く、一度、土砂災害が発生すると下流域への広域的な被害とそれに伴う地域経済への多大な影響を及ぼす危険性が残されている。</p> <p>したがって、今後とも流域の安全を図ることを目的に、流出土砂の調節機能を持つ砂防えん堤や、川の流れを安定させる床固工等の砂防施設の整備が必要であることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	人家 : 857戸 氾濫面積 : 1,408ha								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	334	C:総費用(億円)	119	B/C	2.8	B-C	215	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	35	C:総費用(億円)	20	B/C	1.8			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として胎内川流域において、砂防基準点上流で砂防施設を11施設整備。この結果、胎内市を氾濫域とする水系内及び基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。また、地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることも確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>氾濫区域である水系内及び下流域には、胎内市が控え、その保全対象には、国道290号や113号などの重要な交通網が含まれる。また、基準点上流域には地域の地場産業であるリゾート地が発達、下流域には地域経済を支える企業が立地しており、これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約65%である。								
事業の進捗の見込み	<p>平成20年度末までに砂防施設を11施設整備してきており、地域の安全性は確実に向上している。</p> <p>一方、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は十分ではない。</p> <p>このため、今後、胎内川流域においては土石流危険渓流に対する整備を重点的に進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>近年では、平成16年と平成17年に大きな出水があり、土砂災害防止の観点から砂防事業推進に対する地域要望も高い。</p>								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<p>現地掘削により発生した建設残土を、砂防えん堤の施工や他機関の造成工事の建設盛土材として、建設残土の有効利用を行うことでコストの縮減、環境への負荷低減を図っている。</p> <p>また、大型残存パネル等の新しい技術を取り入れ、コスト縮減を図っている。</p> <p>今後も引き続きコスト縮減に努める。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>胎内川流域には集落や重要な交通網が点在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂氾濫などの危険性が高い。</p> <p>このように、流域内の人命・資産を土石流被害や洪水被害から防御する胎内川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>特に、土石流対策の重点的な整備を図り、当面の目標である土石流対策の完了に向けた残事業の進捗を図る必要がある。また、地域からも胎内川流域における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								

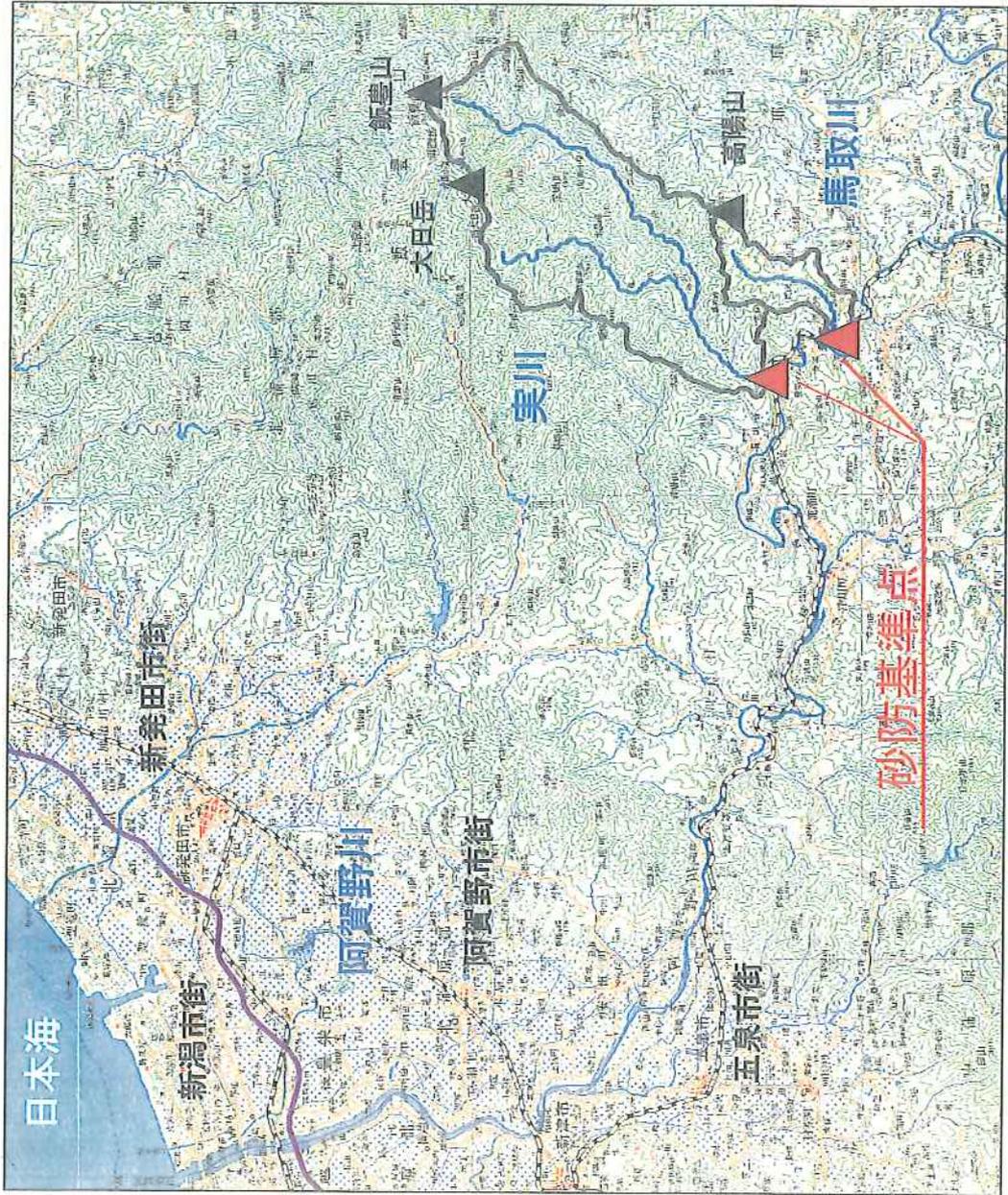
位置图



事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業 (加治川水系)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県新発田市								
該当基準	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								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年事業着手								
総事業費(億円)	約409	残事業費(億円)	約323						
目的・必要性	<p>加治川流域は、昭和42年8月に発生した羽越災害をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生しており、今後においても、急峻な地形、脆弱な地質および多雨・多雪も影響して土砂生産・流出の可能性は高い。また、流域内には今もなお、多量の不安定土砂が堆積している。このため、流域内に点在する重要交通網(国道7号、羽越本線、日本海東北自動車道)及び地域経済を支える重要な交通網(国道290号、113号)への影響が懸念される。</p> <p>現状においても豪雨時には、土石流発生や流出土砂による河床上昇に伴う、下流域での洪水氾濫による被害発生の危険性は依然として高く、一度、土砂災害が発生すると下流域への広域的な被害とそれに伴う地域経済への多大な影響を及ぼす危険性が残されている。</p> <p>したがって、今後とも流域の安全を図ることを目的に、流出土砂の調節機能を持つ砂防えん堤や、川の流れを安定させる床固工等の砂防施設の整備が必要であることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	<p>人家 : 11,262戸 氾濫面積 : 3,957ha</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	1,318	C:総費用(億円)	270	B/C	4.9	B-C	1,048	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	202	C:総費用(億円)	123	B/C	1.6			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として加治川流域において、砂防基準点上流で砂防施設を25施設整備。この結果、新発田市を氾濫域とする水系内及び基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。また、地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることも確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>氾濫区域、特に下流域では新潟県北部の中核都市である新発田市が控え、その保全対象には、国道7号、JR羽越本線などの重要交通網や、地域経済を支える国道290号が含まれる。また行政・サービス、文化交流等中心施設が多く、被災した場合の行政サービス機能停止、物流・経済活動停止等の影響は多大であり、これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約35%である。								
事業の進捗の見込み	<p>平成20年度末までに砂防施設を25施設整備し着実に進捗が図られてきたものの、計画規模の土砂流出に対する土砂整備進捗率は依然として約35%と未だ不十分である。また、羽越災害時に顕著に発生した土石流災害を想定すると、現在でも土石流危険渓流の整備は低い状況にある。</p> <p>このため、今後、加治川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設及び土石流対策施設の効果的かつ効率的な配置による、更なる治水安全度の向上を当面の目標として整備を進め、これまでの砂防事業により築いてきた地域住民の信頼に答えていく必要がある。</p> <p>近年では、平成16年と平成17年に大きな出水があり、土砂災害防止の観点から砂防事業推進に対する地域要望も高い。</p> <p>今後は既往最大規模であった昭和42年の羽越災害での土砂生産に対する安全の確保として、事業効果の高い施設から順次整備していく。</p>								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>現地掘削により発生した建設残土を、砂防えん堤の施工や他機関の造成工事の建設盛土材として、建設残土の有効利用を行うことでコストの削減、環境への負荷低減を図っている。</p> <p>また、大型残存パネル等の新しい技術を取り入れ、コスト削減を図っている。</p> <p>今後も引き続きコスト削減に努める。</p>								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>加治川流域には集落や重要な交通網が点在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂氾濫などの危険性が高い。</p> <p>このように、流域内の人命・資産を土石流被害や洪水被害から防御する加治川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>当面の目標である羽越災害規模の土砂流出に対する残事業の進捗を図る必要がある。また、地域からも加治川流域における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								

事業名 (箇所名)	飯豊山系直轄砂防事業 (阿賀野川水系)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	森山 裕二					
実施箇所	新潟県東蒲原郡阿賀町								
該当基準	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								
事業諸元	水系対策、土石流危険渓流対策								
事業期間	昭和54年直轄着手								
総事業費(億円)	約362	残事業費(億円)			約319				
目的・必要性	<p>飯豊山系(阿賀野川水系)実川・馬取川流域は、昭和42年に発生した羽越災害によって流域内に今も多量の不安定土砂が堆積し、土石流危険渓流も数多く抱えている。また、流域内は急峻な地形、脆弱な地質、多雨・多雪の影響により、土砂生産・流出の可能性も高い。</p> <p>羽越災害では、流域内で多くの斜面崩壊が発生し、特に集落への土石流による被害が甚大であった。このため、流域内の集落及び下流域の公共交通などに対する安全度を確保する必要があることから、直轄砂防事業を実施している。</p>								
便益の主な根拠	<p>人家 : 82 戸 氾濫面積 : 306ha 発電施設 : 8箇所</p>								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	129	B/C	1.4	B-C	46	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	67	C:総費用(億円)	61	B/C	1.1			
事業の効果等	<p>これまでに水系・土石流対策として実川・馬取川合わせて、砂防基準点上流で砂防施設を5施設整備。この結果、上流から発生する土石流、流木の流出を抑える事により地域の安全・安心が保たれ、地域の発展につながっていることを確認。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>砂防基準点下流域では氾濫区域の大半を占める阿賀町は、温泉施設や阿賀野川ライン下りをはじめとした観光が地場産業の核であり、また、国道49号や、459号、JR磐越西線などの重要な交通網が含まれる。また、上流部には発電施設があり被災した場合には、電力供給を受けている地域への社会経済活動へ与える影響が大きい。これらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。</p>								
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和54年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約15%である。								
事業の進捗の見込み	平成20年度末までに砂防施設を5施設整備しており、地域の安全性は確実に向上している。また、地元住民から引き続き砂防事業の要望がなされるなど砂防事業進捗に支障となるものはない。今後は、当面の目標として、昭和42年発生した羽越災害規模の流出土砂量に対する安全を目的として、事業効果の高い施設から順次整備していく。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	残存型枠の使用により、工期短縮やコスト削減、環境負荷低減を図ってきている。今後も現場での適用性を勘案し、よりコスト削減に努める。								
対応方針	継続								
対応方針理由	<p>実川・馬取川流域には集落が分散し、下流には重要な交通網が存在しており、土石流や流出した土砂の影響による洪水・土砂はん濫などの危険性が大きい。</p> <p>このように、流域内の人命、資産を土石流被害や洪水被害から防御する実川・馬取川砂防事業は、地域の安全・安心を確保し、地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業である。</p> <p>特に、当面の目標である羽越災害規模の土砂生産に対する安全の確保を目的とした、残事業の進捗を図る必要がある。また地域からも阿賀野川水系における砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>従って、本事業は継続が妥当である。</p>								
その他	-								

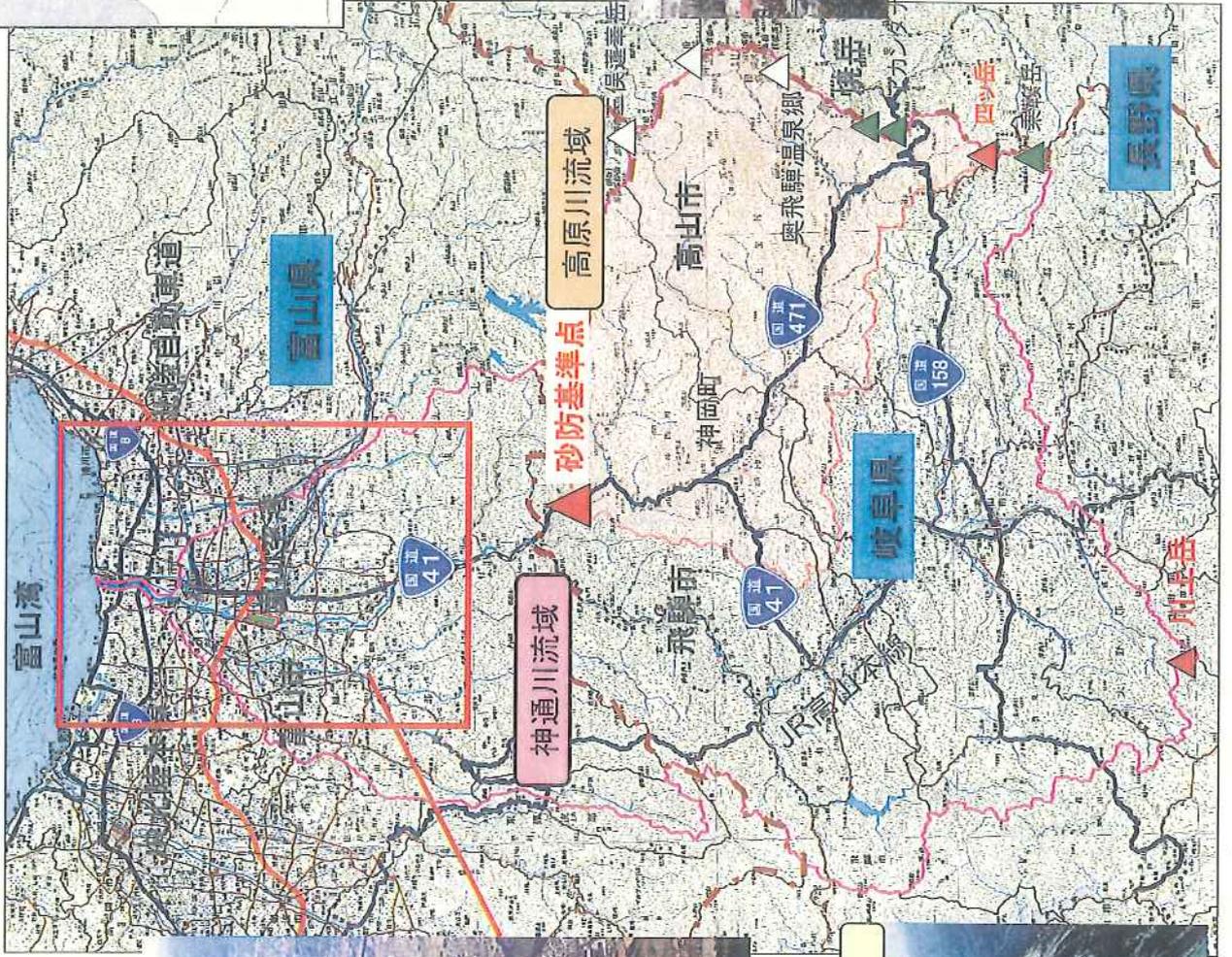
位置図



事業名 (箇所名)	信濃川下流水系(魚野川)直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	新潟県南魚沼郡湯沢町、南魚沼市、魚沼市、北魚沼郡川口町、小千谷市、長岡市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	①中越地震対策、②水系対策、③土石流危険渓流対策									
事業期間	昭和12年事業着手									
総事業費(億円)	約3,373		残事業費(億円)			約1,957				
目的・必要性	<p>魚野川流域は、過去から幾度となく大災害に見舞われてきた。これは、当流域が急峻な地形ならびに脆弱な地質構造を有していることに起因するものであり、加えて豪雨・豪雪などの気象条件や平成16年の中越地震のような大地震も誘因としてあることから、今後とも土砂災害に対するリスクは極めて高い状況にある。また、近年の地球温暖化の影響により、ゲリラ豪雨も発生するようになってきており、新たなリスクの発生が懸念されている。</p> <p>一方、当流域は古く戦国時代以前から上田の郷と呼ばれる文化圏を形成しており、近年では日本一の誉れ高い「魚沼コシヒカリ」の生産拠点であるとともに、重要交通網である上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号を有していることから、新潟の生命線となっている。</p> <p>したがって、流域上流部での土砂生産源対策ならびに下流での土砂氾濫抑制のための砂防事業を推進する必要がある。</p>									
便益の主な根拠	<p>人家 : 5,572 戸</p> <p>氾濫面積 : 3,072 ha</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	5,129	C:総費用(億円)	4,174	B/C	1.2	B-C	955	EIRR (%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,112	C:総費用(億円)	793	B/C	1.4				
事業の効果等	<p>中越地震対策では、芋川・相川流域における複数の河道閉塞に対して緊急対応を行い、全村民が避難となった旧山古志村の早期帰村に寄与した。</p> <p>水系対策では、砂防施設の整備により、下流への土砂流出の抑制および流路の安定化が進み、土地利用の高度化が促進され、地域の発展につながった。また、土石流対策においても、砂防えん堤が土石流を捕捉するなど、保全対象の安全に寄与している。</p>									
社会経済情勢等の変化	<p>直轄砂防事業を実施している魚野川流域は、農業、観光を中心とした社会経済圏を形成しているとともに、上越新幹線・上越線・関越自動車道・国道17号といった重要な交通網が立地している。</p> <p>また、砂防基準点下流の保全対象には新潟県の中核都市である長岡市が存在し、砂防事業による社会経済基盤の発展への寄与は大きいものとなっている。</p>									
事業の進捗状況	直轄事業着手した昭和12年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂量換算で約49%である。									
事業の進捗の見込み	<p>魚野川流域においてはこれまで着実に砂防事業の進捗を図ってきたところであるが、土砂整備進捗率は未だ低い状況にある。また、中越地震対策については、地域の復興を支援する整備として地震後10年を目標に事業を進めているところである。</p> <p>このため、今後とも魚野川流域においては整備対象土砂量に対して、水系砂防施設および土石流対策施設を効果的かつ効率的に配置するとともに、中越地震対策についても目標年次での完成を目指す。</p> <p>また、これまで培ってきた地域住民の安全・安心に関わる期待に誠実に応えていくためにも、更なる治水安全度の向上に資する砂防事業の推進に努める必要がある。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	極めて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、最も経済的で施工性に優れた工法を採用することにより、今後ともコスト削減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	<p>魚野川流域は古来より特有の文化圏を形成しており、沿川には多数の集落が存在するとともに特産品生産拠点や重要交通網が位置している。</p> <p>これらの人命・財産を土砂災害から守る魚野川流域直轄砂防事業は地域発展の基礎となる社会基盤整備事業であり、当面の整備目標に向け事業の進捗を図る必要がある。</p> <p>加えて、地元自治体からも魚野川流域の直轄砂防事業の促進を要望されている。</p> <p>したがって、本事業は継続が妥当である。</p>									
その他	-									

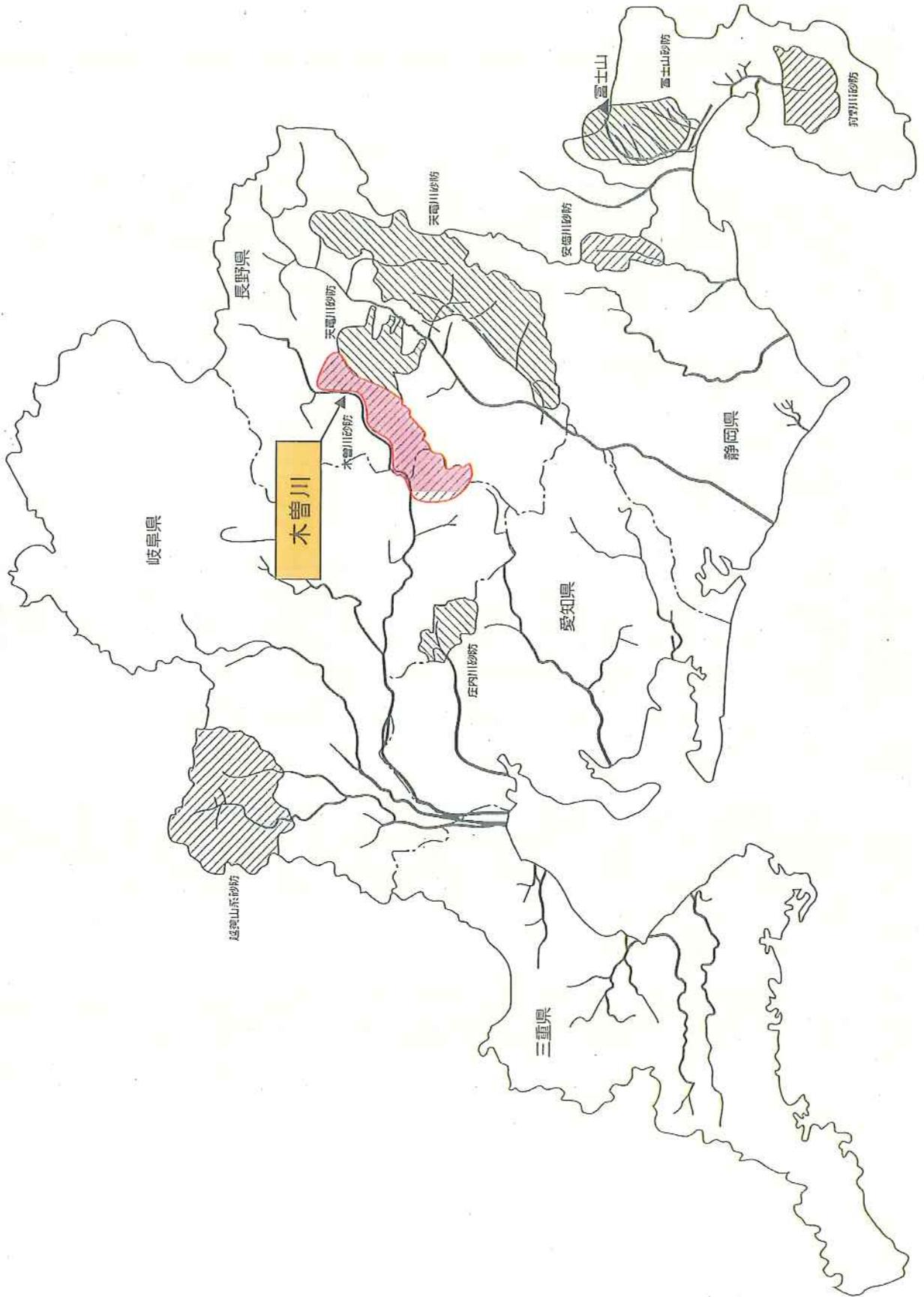
事業名 (箇所名)	神通川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	北陸地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	岐阜県高山市、飛騨市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	水系対策、大規模災害に備えた危機管理体制の強化(焼岳)									
事業期間	大正8年事業着手									
総事業費(億円)	約4,293	残事業費(億円)			約3,378					
目的・必要性	<p>高原川流域の上流部は焼岳を中心に急峻な崩壊多発地帯となっており、火山噴出物が厚く堆積して荒廃地を形成している。また、跡津川流域は全国でも有数の活断層である跡津川断層により、不安定な地質構造を呈している。これら不安定な土砂が、焼岳など2000m級の高山から一気に急流河川として下流域に流下し、下流域の富山市や海岸域まで被害が及ぶ恐れがある。このため、流域内の奥飛騨温泉郷や旧神岡市街地、神通川下流域の富山平野に対する安全度を確保する必要があることから、直轄砂防事業を実施している。</p> <p>また、近年では、いづどこで起こるか予測が難しい火山噴火に伴い発生する災害に対して事前からのハード、ソフト的な対策を計画し、被害をできる限り軽減(減災)することを目標とする「火山噴火緊急減災対策砂防計画」を策定し、事業を推進する。</p>									
便益の主な根拠	人家 : 18,921戸 氾濫面積 : 7,621ha									
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度								
	B:総便益(億円)	23,380	C:総費用(億円)	3,269	B/C	7.2	B-C	20,111	EIRR(%)	33.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,454	C:総費用(億円)	620	B/C	2.3				
事業の効果等	これまでに荒廃の著しい神通川上流域の蒲田川、平湯川を中心に整備を進めてきており、砂防基準点上流で砂防施設を157施設整備。この結果、富山市を氾濫域とする基準点下流域の土砂流出に伴う氾濫被害が事業着手時と比較し、向上していることを確認。									
社会経済情勢等の変化	氾濫区域、特に下流域では富山県の中心部である富山市が控え、その保全対象には、国道8号や、JR北陸本線、北陸自動車道などの重要交通網や、富山空港などの重要施設が含まれる。また、上流部には奥飛騨温泉郷、北アルプスなどがあり、観光産業が発達しているこれらの保全に関与する砂防事業のこれまでの効果は大きく、今後とも流域の安全度の向上への期待は大きいものとなっている。									
事業の進捗状況	直轄事業着手した大正8年から現在までに砂防施設を整備してきた結果、整備対象土砂換算で約28%である。									
事業の進捗の見込み	平成20年度末までに砂防施設を157施設整備しており、地域の安全性は確実に向上している。また、地元住民から引き続き砂防事業の要望がなされるなど砂防事業が高く評価されており、事業進捗に支障となるものはない。今後は、当面の目標として、既往最大規模の流出土砂量に対する安全を目的として、事業効果の高い施設から順次整備していく。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新粗石コンクリートの活用及び現場発生土砂の再利用(現位置攪拌混合固化工法(TSM工法)の活用)により、工事費の削減、工期短縮によるコスト削減を図ってきている。今後も現場での適用性を勧奨し、これら工法によりコスト削減に努める。									
対応方針	継続									
対応方針理由	土砂流出が起因で発生する氾濫区域は富山市をはじめとした富山県の中心部であり、資産が集中している。また直接的な土石流災害を受ける上流域は奥飛騨温泉郷として全国でも有数の観光地として発展している。これらの人命、財産を土砂災害から防御する神通川水系砂防事業は地域発展の基盤となる根幹的社会資本整備事業であり、当面の整備目標に向けて事業の進捗を図る必要がある。 また、地元市町村からも高原川流域における砂防事業の促進を要望されている。 従って、本事業は継続が妥当である。									
その他	-									

位置図



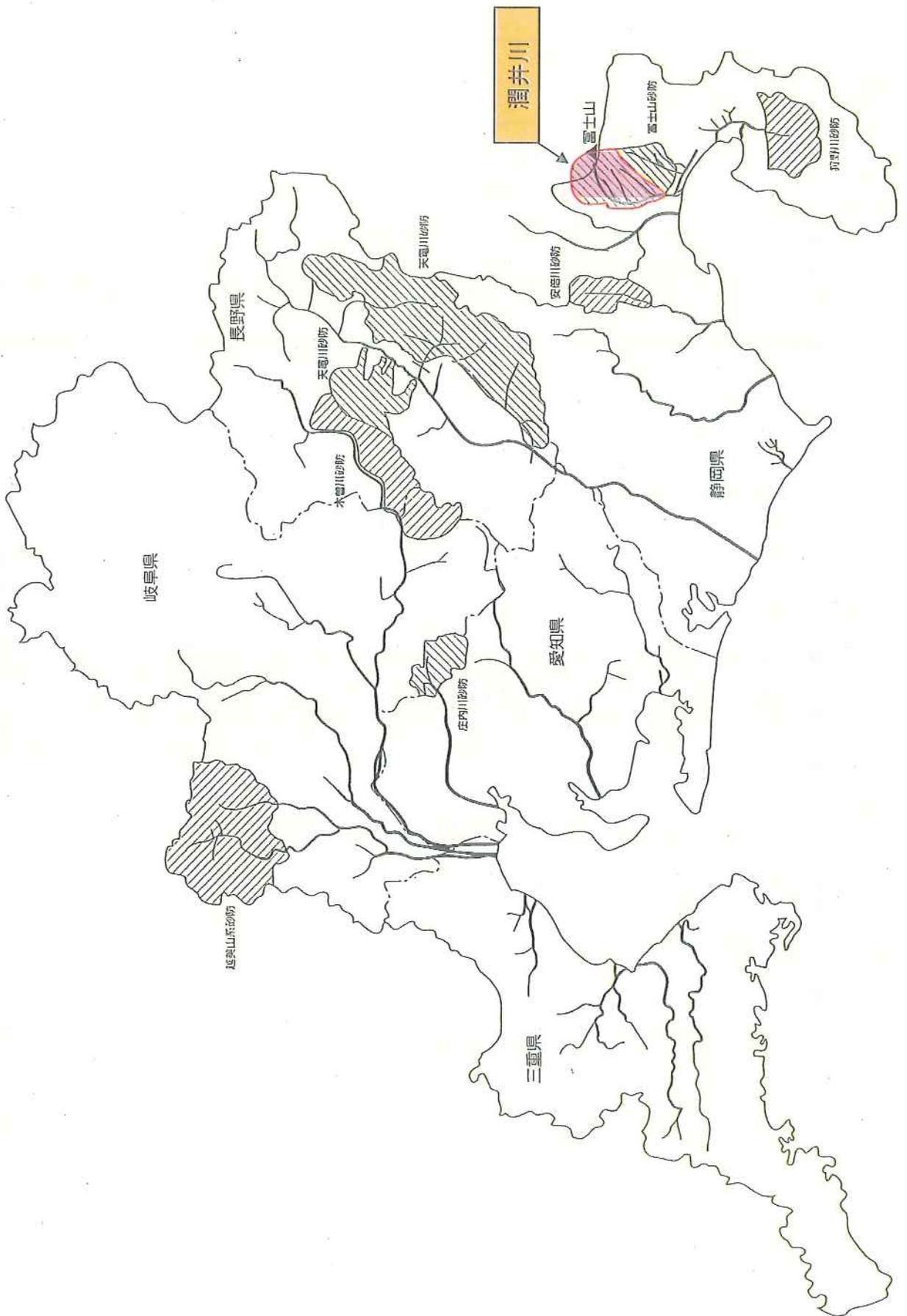
事業名 (箇所名)	木曾川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	森山裕二						
実施箇所	長野県南木曾町・上松町・大桑村、岐阜県中津川市									
該当基準	再評価実施後5年間の経過している事業									
事業諸元	整備目標土砂量を3,710万m ³ とし、平成21年度末までに直轄砂防事業にて砂防えん堤、床固群等により998万m ³ を整備実施してきている。									
事業期間	昭和12年度事業着手									
総事業費(億円)	約3,853	残事業費(億円)			約2,397					
目的・必要性	木曾川直轄砂防流域は、木曾山脈(中央アルプス)の西側に位置し、上流部は急峻な地形で季節による気温差が大きく、風化しやすい花崗岩を基盤岩としていること等から、崩壊地が広く分布し土砂生産が活発である。また、河床にも崩落した土砂が厚く堆積する一方で河床勾配が急なため、洪水時には木曾川本川へ大量の土砂が流出する危険性が高い状況にある。昭和7年8月の集中豪雨による四ツ目川災害、昭和36年6月の集中豪雨による災害、昭和41年6月の南木曾災害など、木曾川流域ではこれまでに度々土砂災害が発生している。また、滑川では土石流が頻繁に発生し、最近では平成元年7月をはじめ、平成11、16、21年にも発生している。このため、上流部での生産土砂抑制、中・下流部での土砂流出抑制を図り、土砂災害を未然に防止することを目的に直轄砂防事業を行う。									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：5,692億円 間接的被害軽減便益：1,561億円</p> <p>【主な根拠】 人家：5,500世帯 事業所：1,318施設 重要公共施設：65施設 国道：16.4km 県道：8.2km 市道：60.7km 町道：61.9km 村道：40.9km 橋梁：326橋 等</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	7,253	C:総費用(億円)	3,737	B/C	1.9	B-C	3,516	EIRR(%)	13.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,124	C:総費用(億円)	657	B/C	1.7				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。 直轄砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減されるものとなる。									
社会経済情勢等の変化	木曾川直轄砂防流域周辺市町村の人口は横ばい、世帯数は増加傾向にある。また、周辺には中山道の宿場町(妻籠宿・馬籠宿)をはじめとする観光資源が点在しており、年間約600万人(平成19年現在)の観光客が訪れている。木曾川および各支川沿いには、中津川市、南木曾町、上松町、大桑村の市街地が位置し、国道19号やJR中央本線などの重要な交通施設が整備されている。特に国道19号は名古屋圏と長野地方を結ぶ重要な動線であり、危険車輛にとって唯一の交通路でもある。 また、中津川市には、電気機械器具等の産業が進出するなど、地域産業の中核的な地域となっている。流域内の資産は安定しており、流域の土砂災害防止を目的とした本事業の必要性について変化はない。									
事業の進捗状況	整備土砂量換算で約27%である。									
事業の進捗の見込み	現在までに、砂防えん堤172基、床固工25基、遊砂工1基等が完成しており、北股沢床固工群、大沢第1砂防えん堤、越百川第3砂防えん堤、丸山第1砂防えん堤、額付第2砂防えん堤、本谷えん堤工群、橋ヶ谷第2砂防えん堤、中津川第10砂防えん堤、中津川第11砂防えん堤の整備を継続している。ほぼ順調に整備が進んでおり、大きな支障となる事項はない。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用(残存型枠、ソイルセメント)等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、警戒避難体制の支援を行うソフト対策も実施している。 代替案として、人家等の集団移転も考えられるが、流域内は土地利用状況が進展し、多くの住民が居住していること、国道19号やJR中央本線など移転不可能な公共施設があることから困難である。また、警戒避難等を主体とした対策も考えられるが、人命の保護は図れても資産の保全は困難であり、現在のハード対策を主体とした土砂整備を行う必要がある。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

砂防事業再評価対象水系位置図



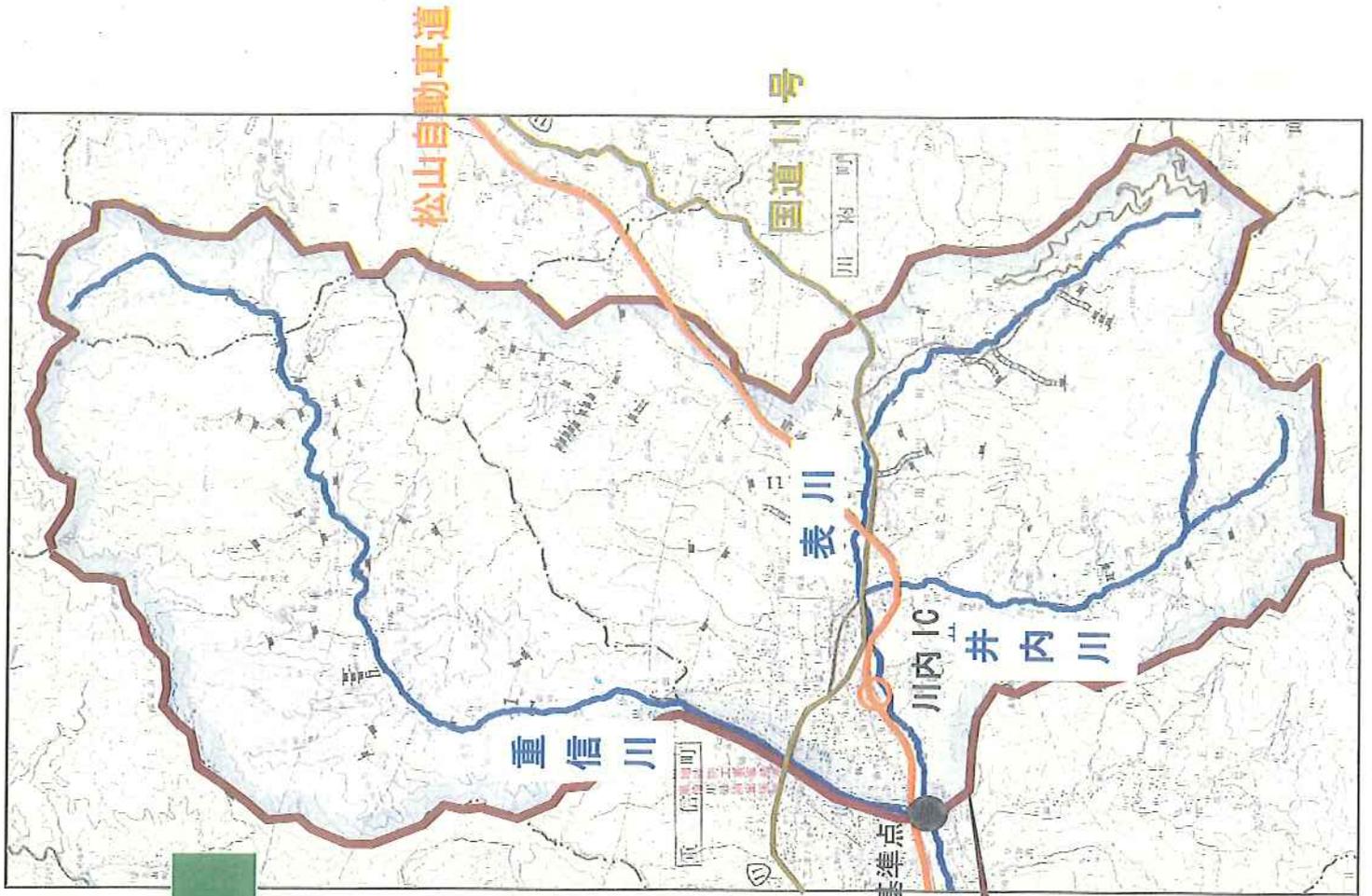
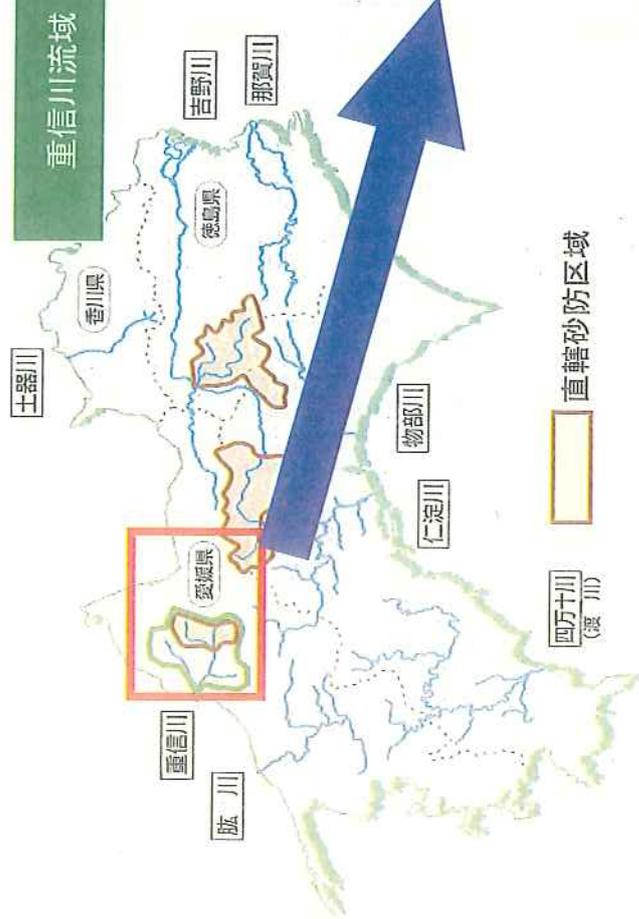
事業名 (箇所名)	富士山直轄砂防事業(潤井川流域)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	森山裕二						
実施箇所	静岡県富士宮市、富士市、芝川町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	整備目標土砂量を552万m ³ とし、平成21年度末までに砂防えん堤、床固工等により251万m ³ を整備実施してきている。									
事業期間	昭和44年度事業着手									
総事業費(億円)	約2,789	残事業費(億円)		約1,064						
目的・必要性	潤井川流域は富士山南西斜面に位置し、源頭部である富士山は脆弱な火山地質が地表面に広く分布するため、土砂生産が活発である。特に支川大沢川の源頭部には大沢崩れがあり、大量の土石を下流へ恒常的に供給している。また、昭和47年の融雪・雪崩による土石流災害、昭和54年の台風20号による洪水氾濫など、潤井川流域ではこれまでに度々土砂災害が発生している。このため、上流部での生産土砂抑制、中・下流部での土砂流出抑制を図り、土砂災害を未然に防止することを目的に直轄砂防事業を行う。									
便益の主な根拠	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益：14,602億円 間接的被害軽減便益：1,479億円</p> <p>【主な根拠】 人家：21,051世帯 事業所：5,305施設 重要公共施設：67施設 国道：4.7km 県道：14.2km 市道：5.1km 橋梁：101橋 等</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	16,081	C:総費用(億円)	3,001	B/C	5.4	B-C	13,079	ETRR (%)	21.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	2,952	C:総費用(億円)	395	B/C	7.5				
事業の効果等	土砂流出による河床上昇に伴う土砂・洪水被害及び、支浜での土石流被害が想定され、また交通網の途絶、集落の孤立化等も予想される。 砂防事業により、土石流の抑制及び河道の安定を図ることにより、これらの被害が軽減されるものとなる。									
社会経済情勢等の変化	潤井川流域に位置する富士市、富士宮市、芝川町の人口及び世帯数は緩やかな増加傾向にある。また、周辺には富士山をはじめとする観光資源や、白糸の滝などの名勝、天然記念物等が多く存在するため、年間約800万人(平成19年)の観光客が訪れている。下流には富士市、富士宮市、芝川町の市街地が位置し、国道1号やJ R東海道新幹線などの重要な交通施設が整備されている。また、潤井川の河口(田子の浦港)は国内外の海上輸送網の拠点になっている。 これらから流域の資産等は益々増大しており、流域の土砂災害防止を目的とした本事業の必要性について変化はない。									
事業の進捗状況	整備対象土砂量換算で約45%である。									
事業の進捗の見込み	現在までに砂防えん堤24基、沈砂地工5箇所、溪流保全工9箇所等が完成しており、大沢川源頭域対策、栗ノ木沈砂地工、大久保沈砂地工、鞍骨沢えん堤工群、砂沢沈砂地工、凡夫沈砂地工の整備を継続している。ほぼ順調に整備が進んでおり、大きな支障となる事項はない。今後も自然環境等に配慮しつつ事業の進捗を図る見込みである。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用(砂防ソイルセメント、建設ICT)等により工事におけるコスト削減を図っている。また、砂防えん堤などのハード対策に加え、CCTVカメラやレーダー雨量計の設置等による危機管理体制の強化等のソフト対策の推進も図っている。 代替案として、計画避難等のソフト対策を主体とした防災対策も考えられるが、ソフト対策では人命の保護は図れても資産の保全は困難であり、現在のハード対策を主体とした土砂整備を行うことに変わる案はない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減、代替案立案の可能性等、総合的な判断による。									
その他	-									

砂防事業再評価対象水系位置図



事業名 (箇所名)	重信川水系直轄砂防事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	四国地方整備局								
			担当課長名	森山 裕二												
実施箇所	愛媛県東温市															
該当基準	再評価実施後5年間は経過している事業															
事業諸元	主要施設：砂防えん堤															
事業期間	昭和23年度～															
総事業費(億円)	約878	残事業費(億円)		約519												
目的・必要性	<p>●重信川は日本でも有数の急流河川であるとともに中央構造線の影響等により地質が脆弱で、土砂流出の多い河川である。</p> <p>●昭和18年7月の既往最大洪水、さらに昭和20年10月の再度の大洪水により、流域各所に大崩壊が発生し、多量の土砂が河川下流に流出して堤防が破堤し、未曾有の被害が発生したため、昭和23年度より直轄砂防事業に着手。</p> <p>●重信川上流域（表川流域含む）からの流出土砂を軽減し、重信川下流域における河川の河床上昇を防ぐことで氾濫被害を軽減する。</p> <p>●重信川上流域（表川流域含む）内での土石流による人的被害、家屋被害、田畑の埋没、交通途絶等の被害を軽減する。</p>															
便益の主な根拠	人家 約9,110戸 事業所 約828施設 氾濫被害想定面積 約1,710ha 松山自動車道 約0.1km 国道11号 約8.3km 国道33号 約1.6km 伊予鉄道横河原線 約4.3km															
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度													
	B:総便益(億円)	2,180	C:総費用(億円)	1,469	B/C	1.5	B-C	710	EIRR (%)	5.9						
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	115	B/C	1.5										
事業の効果等	<p>●本流域は中央構造線の影響を受け複雑な地層を呈していること、風化しやすい岩石で構成されていることなど崩壊しやすい地質であること、日本でも有数の急流河川であることなどから古くから土砂生産が活発で、平成11年の豪雨による山間部での土石流災害や松山市等の市街部での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が繰り返し発生している。</p> <p>●流域の土砂整備率は約39%と低い状況であり、ひとたび豪雨に見舞われれば愛媛県の行政・経済の中心的存在である松山市をはじめ周辺の東温市、砥部町において土砂氾濫や土石流による被害が発生するとともに、四国の大動脈である高速道路（松山道）や国道11号の重要交通網が寸断され地域の生活や経済に大きな影響を与える可能性が高い。</p> <p>●砂防事業の実施により、これらの災害時における多大な被害や社会的影響を軽減することが出来る。</p>															
社会経済情勢等の変化	当該区域および下流河川区間に位置する松山市や東温市は、愛媛県内でも屈指の人口増加が見られる発展の著しい地域であり、宅地開発、住宅建設、企業の立地、公共施設の建設などが進んでいる。															
事業の進捗状況	<p>●執行済み額（平成21年度末）事業費：359.6億円</p> <p>●整備済み砂防施設</p> <table border="0"> <tr> <td>砂防えん堤</td> <td>86基</td> </tr> <tr> <td>溪流保全工（流路工）</td> <td>13箇所</td> </tr> <tr> <td>床固工</td> <td>5箇所</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>104施設</td> </tr> </table> <p>●整備率（平成20年度末）約39%</p>								砂防えん堤	86基	溪流保全工（流路工）	13箇所	床固工	5箇所	合計	104施設
砂防えん堤	86基															
溪流保全工（流路工）	13箇所															
床固工	5箇所															
合計	104施設															
事業の進捗の見込み	地元自治体や住民は、過去に幾度となく土砂災害を経験しており、事業に対して大変協力的であり、かつ事業継続を熱望していることから、今後も円滑な事業実施が望める状況である。															
コスト縮減や代替案立案等の可能性	砂防えん堤の施工時に、従来の鋼製型枠に代えて型枠の解体のいらない間伐材を利用した残存型枠の採用による工期短縮や現地発生土を利用した砂防ソイルセメント工法、透過型砂防えん堤等の採用などコスト縮減による事業の効率化を図っているが、今後も新技術を積極的に取り入れ、さらなるコスト縮減を図っていく。															
対応方針	継続															
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト縮減などの観点により総合的判断															
その他	-															

重信川直轄砂防区域 位置図



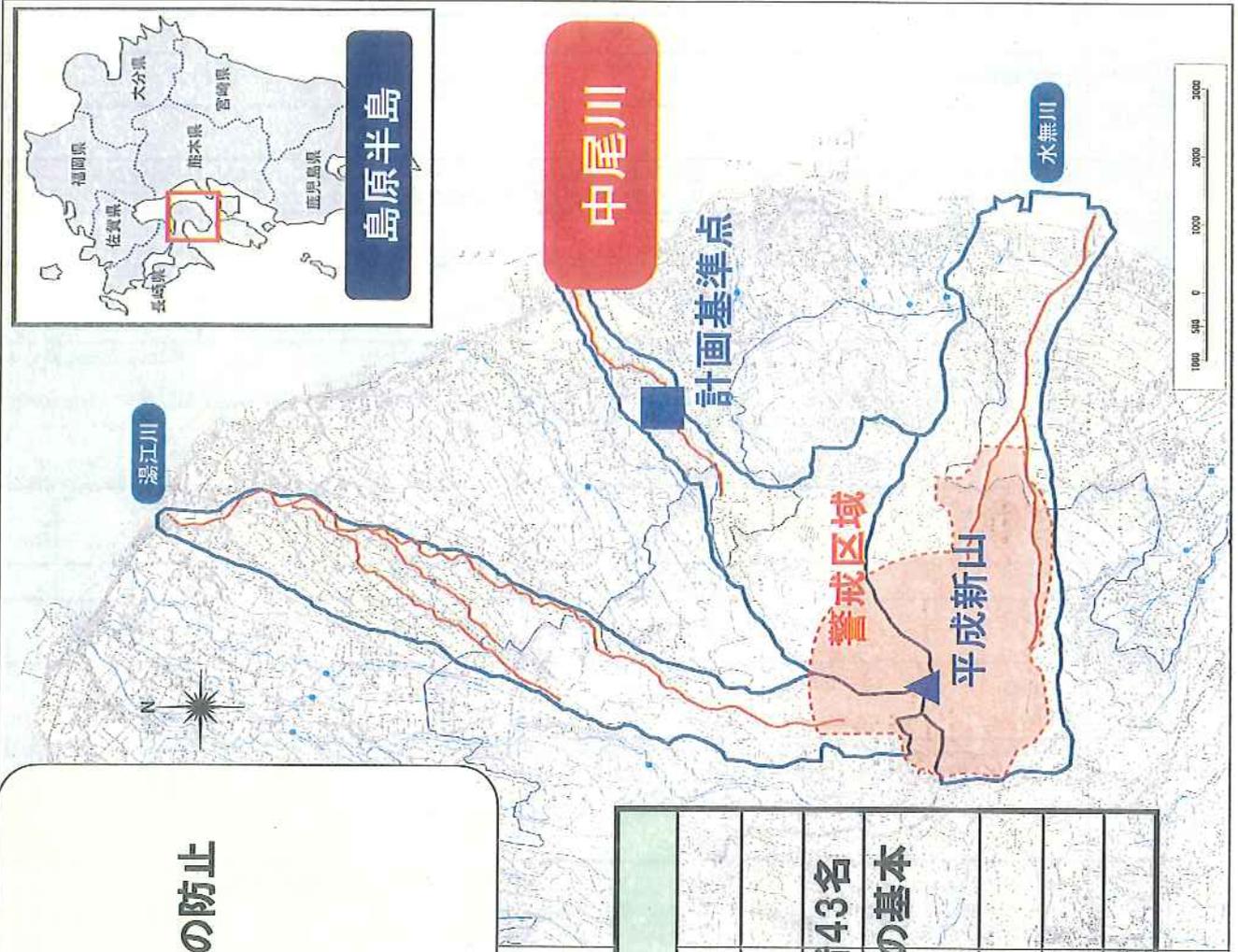
事業評価対象
重信川直轄砂防区域

事業名 (箇所名)	雲仙直轄砂防事業 (中尾川上流)		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	長崎県島原市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	主要施設: 砂防えん堤 等									
事業期間	平成5年～									
総事業費(億円)	215		残事業費(億円)		3.3					
目的・必要性	<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人家、公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止。 <p>【必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中尾川では、雲仙普賢岳の噴火後、土石流が発生しやすくなっており、過去には実際に土石流氾濫によって人家や道路が被災している。現在でも、過去の噴火による多量の火山噴出物が上流域に堆積しており、降雨による土石流が発生する可能性が高い状況にある。このため、砂防えん堤等によって下流域の安全を確保する必要がある。 									
便益の主な根拠	人家 294戸 事業所 132箇所 公共施設 5箇所 国道251号 県道58号・202号 等									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	226	C:総費用(億円)	214	B/C	1.1	B-C	12.4	EIRR (%)	8.9
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業完成により、人家や重要交通網が土砂災害から守られる。 ・ 土砂災害対策の促進により、地域の安全性が向上したことで復興に寄与している。 									
社会経済情勢等の変化	前回評価時と比較し、人口や農業産出額に大きな変化はないが、製造品出荷額に約20億円の増加が見られる。									
事業の進捗状況	現時点(平成21年度)の事業進捗率は約98%。事業実施にあたっては大きな支障はなく、平成22年には現在実施の施設が概成する予定である。									
事業の進捗の見込み	効果量確保のため施設背面の掘削を行い、平成22年完成予定。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	-									
対応方針	継続									
対応方針理由	前回の再評価以降においても、事業の必要性は変わっておらず、事業も順調な進捗が見込まれるため。									
その他	-									

1-1. 事業の概要・目的・これまでの経緯

[中尾川砂防事業の概要]

- 事業の目的
 - 人家・公共施設等に対する直接的な土砂災害の防止
- 計画対象土砂量
 - 計画基準点：六ツ木橋
 - 計画対象土砂量：149万 m³

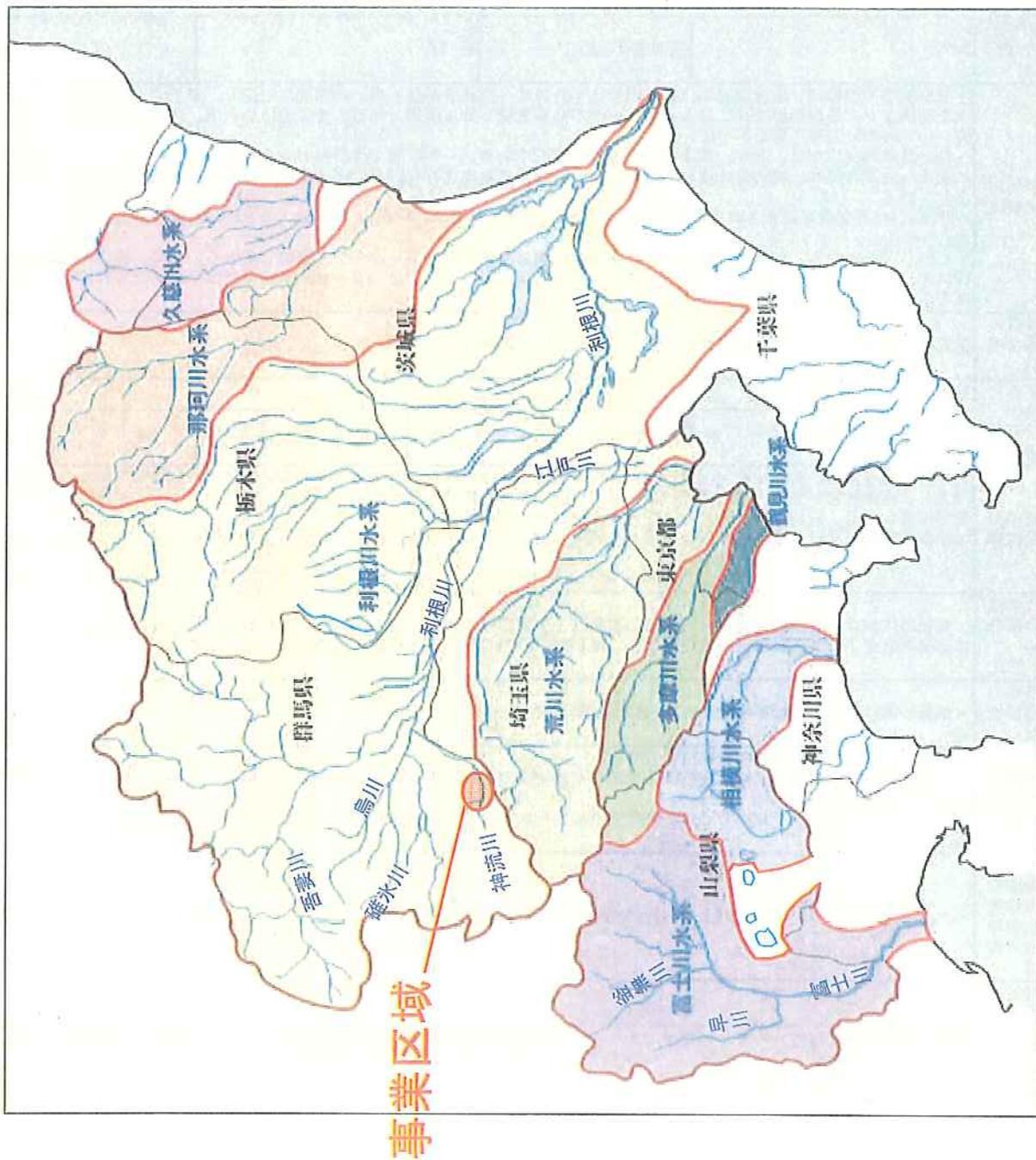


■ 砂防事業の経緯

年月日	主な経緯
平成2年11月	噴火開始
平成3年5月	土石流、火砕流発生
平成3年6月	火砕流にて死者行方不明者43名
平成4年2月	長崎県が「水無川砂防計画の基本構想」を発表
平成5年4月	直轄砂防事業着手
平成7年5月	火山活動鎮静化
平成13年12月	現在の火山砂防計画を策定

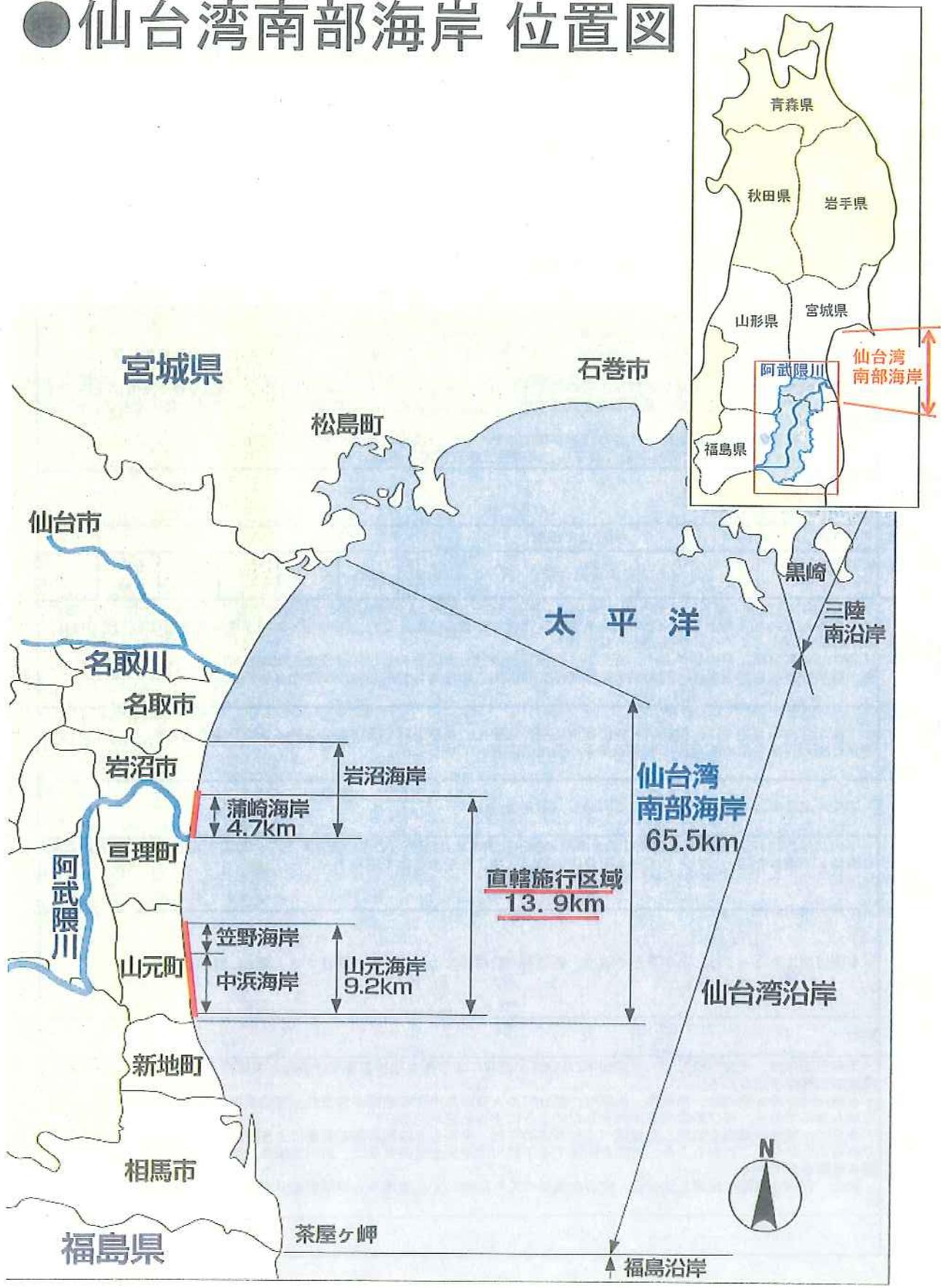
事業名 (箇所名)	譲原地区直轄地すべり対策事業		担当課	河川局砂防部保全課			事業 主体	関東地方整備局		
			担当課長名	森山 裕二						
実施箇所	群馬県藤岡市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	譲原地区地すべり対策事業は、抑制工（集水井工、横ボーリング工、排水トンネル工）と抑止工（シャフト工、杭工、法枠付アンカー工）の対策工の整備により、移動土砂量約2,000万m ³ の地すべりを防止。									
事業期間	平成7年度直轄事業着手									
総事業費(億円)	約379		残事業費(億円)			約290				
目的・必要性	譲原地区地すべりは、面積約100ha、土塊量2,000万m ³ に及ぶ大規模な地すべりであり、地すべり防止区域内に多くの民家や地域の主要道路が存在するほか、下流域には藤岡市等の市街地が分布している。平成3年以降、地すべりが活発化したことから、区域内の人家、国道462号等の公共施設の保全および下流域の藤岡市や高崎市に対する氾濫被害防止を目的として地すべり対策事業を実施している。									
便益の主な根拠	想定氾濫面積：887ha 想定被災戸数：6,167戸									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	616	C:総費用(億円)	341	B/C	1.8	B-C	275	EIRR(%)	7.9
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	335	C:総費用(億円)	218	B/C	1.5				
事業の効果等	地すべり防止区域内に存在する多くの民家や公共施設、下流域の藤岡市等の市街地について、地すべりに伴う河道閉塞が決壊することで生じ得る被害を防止することができる。									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・地すべり防止区域内には多くの人家が存在し、下流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布。 ・地すべり防止区域を通過する国道462号は、緊急輸送路に指定。 ・譲原地区が位置する旧鬼石町では災害時要援護者である高齢者の割合が増加。 									
事業の進捗状況	地すべり防止区域のうち、東側の栢ヶ舞地区では抑制工が完了し、抑止工の施工に向けた検討を行っており、西側の下久保地区では抑制工を順次施工している。									
事業の進捗の見込み	栢ヶ舞地区では抑制工が完了し、抑制工の効果について検討しており、下久保地区では抑制工の施工を進めているところで、事業進捗にあたっては大きな支障はないものと考えている。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	新技術の採用等により工事におけるコスト削減を図っている。代替案として、地すべり防止区域内の人家等の集団移転も考えられるが、地すべり自体を安定化させない限りは下流域への甚大な被害を防止できない。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、事業進捗の見込み、コスト削減などの観点により総合的判断									
その他	-									

讓原地区直轄地すべり対策事業 位置図



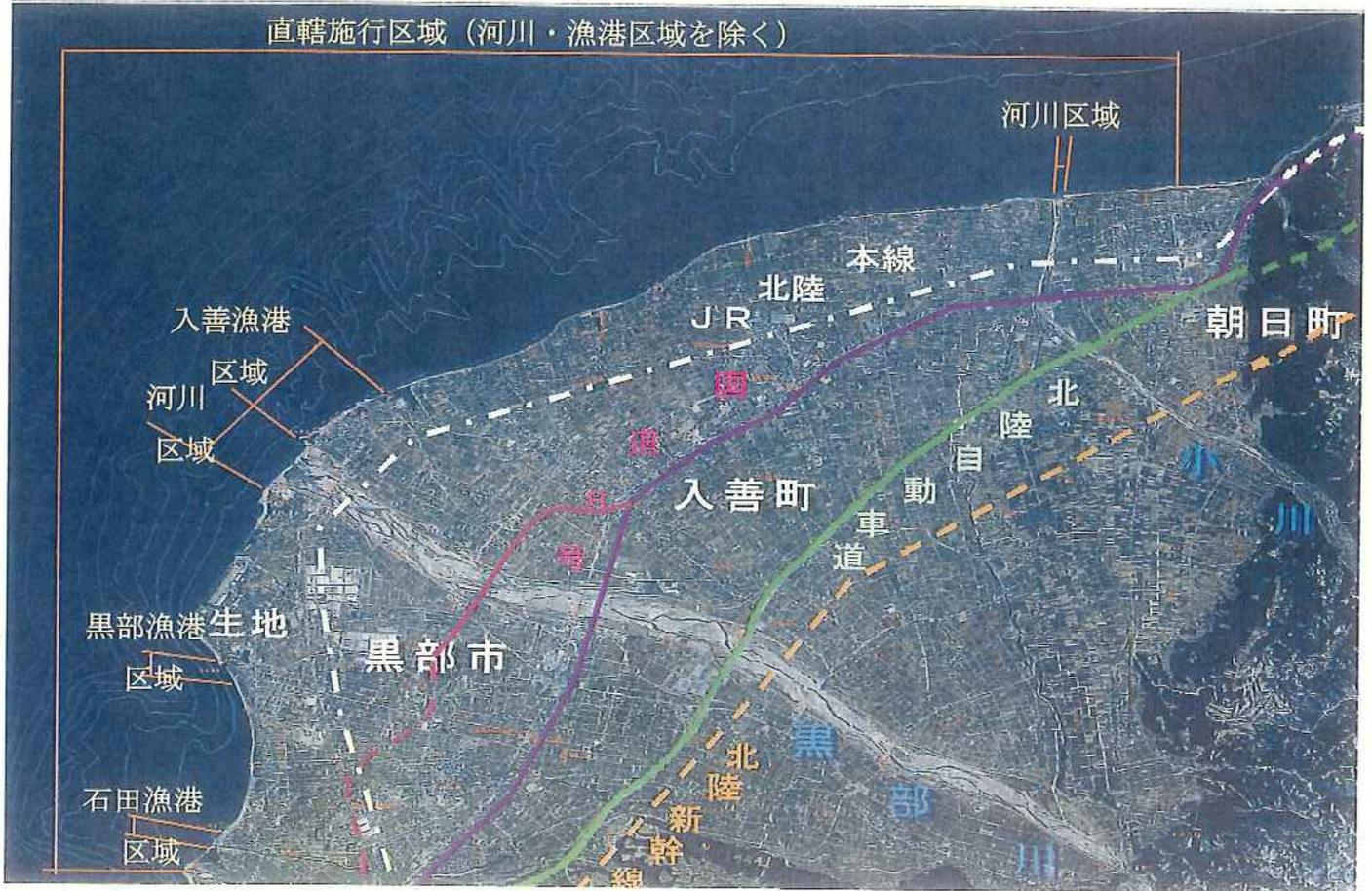
事業名 (箇所名)	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業		担当課	河川局砂防部保全課海岸室			事業主体	東北地方整備局	
			担当課長名	五十嵐 崇博					
実施箇所	宮城県岩沼市、亶理郡山元町								
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業								
事業諸元	ヘッドランド等								
事業期間	平成12年～								
総事業費(億円)	約723		残事業費(億円)		約634				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台湾南部海岸は、仙台湾沿岸（宮城県牡鹿半島黒崎～福島県茶屋ヶ岬）の南部に位置し、東北地方では数少ない長大な砂浜を有する延長約50kmにおよぶなだらかな曲線を描く砂浜海岸である。背後地は仙台市、名取市、岩沼市、亶理町、山元町の3市2町にまたがっている。 ・仙台湾南部海岸では、近年、海岸侵食が著しい状況にあり、一部区間では砂浜が完全に消失している。また、台風等による高波浪時には、堤防等の被災も多く、今後も海岸侵食による堤防等の被害及び砂浜の消失が発生することが懸念されている。 ・平成11年5月28日に改正された海岸法では、防災・環境・利用の3つの面でバランスのとれた海岸管理を目指すこととされている。 ・これらのことから、広域的な沿岸漂砂の状況を把握して適切な対策を速やかに実施していく。防災・環境・利用の各面において優れた保全効果を発現する「砂浜」を維持・回復させ、安全で豊かな海岸域を創出することを目的として事業を進めている。 								
便益の主な根拠	侵食防護面積：98ha 浸水防護面積：1,549ha 浸水防護戸数：1,976戸								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	961	C:総費用(億円)	414	B/C	2.3	B-C	547	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・H18年10月には、台風16号から変わった熱帯低気圧と秋雨前線を伴う東海道沖の低気圧により無堤防区間から海水が浸入し、浸水被害が発生。H21年度には一連の堤防が完成し無堤防区間が解消される。このことにより、同規模程度の高波が再来しても、H18年のような背後地の浸水被害は防御可能である。 ・中浜海岸南部では、整備前は砂浜が完全に消失していたが、ヘッドランドと養浜により、汀線が回復してきている。 								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・背後地における事業着手時からの人口の推移は、岩沼市は微増、山元町が微減、世帯数は増加傾向にある。また、H26に全線開通予定である常磐自動車道のうち、H21.9に亶理IC～山元IC間が開通した。 								
事業の進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗率は平成20年度末時点で約12%（事業費ベース） 								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲崎海岸の堤防は平成21年度末に完成予定。 ・今後10～15年間程度は、緊急整備区間である中浜海岸南のヘッドランドを早期に完成型にするとともに、養浜を実施して砂浜回復を図る。 ・養浜の効果をモニタリングしつつ、今後の汀線変化の状況により、施設計画の見直しなど、投資の効率化を検討する。 								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ヘッドランドについては、構造や材料の見直しによりコスト縮減を図る。 								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台湾南部海岸は侵食の著しい海岸であり、砂浜消失及び越波・浸水被害の危険にさらされている。このため、砂浜変動に関するモニタリングを実施し、ヘッドランド・養浜・堤防により浸水被害をなくし、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。 								
その他	-								

●仙台湾南部海岸 位置图



事業名 (箇所名)	下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業		担当課	河川局砂防部保全課海岸室			事業主体	北陸地方整備局	
			担当課長名	五十嵐 崇博					
実施箇所	富山県黒部市、入善町、朝日町								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
事業諸元	副離岸堤、有脚式離岸堤等								
事業期間	昭和35年～								
総事業費(億円)	約1,024	残事業費(億円)	約537						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・下新川海岸は、北東に湾口が開いた富山湾の東端に位置し、黒部川からの供給土砂により発達した扇状地の縁辺部として形成され、海底勾配は非常に急峻であり、また数多く海底谷が存在する。 ・海象は台風期や冬期に日本海を北上する低気圧に伴う北東からの高波浪が卓越する。 ・一方、黒部川が約200年前に河口が現位置に固定され、河口より北東の海岸には土砂が供給されないため、激しい侵食が継続している。 ・また、河口より南西の海岸も黒部川からの供給土砂自体が減少したこと、1:4という激しい勾配を持つ海底に土砂が流出することから、全国でも稀に見る侵食を受けており、その保全対策としての施設整備にあたり高度な技術と広範囲な事業を必要とする。 ・さらに、海岸構造物の設置により沿岸漂砂が遮断されており、海岸侵食を一層助長している。 ・そのため、昭和35年4月に直轄事業に着手し、海岸保全施設整備を実施している。 								
便益の主な根拠	侵食防護面積 : 119ha 浸水防護面積 : 688ha 浸水防護戸数 : 2,355戸								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	4,619	C:総費用(億円)	1,913	B/C	2.4	B-C	2,706	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年2月24日に発生した寄り回り波では、黒部市生地地先において越波による浸水被害等が発生したものの、堤防が整備されていたことから陸域での浸水被害は床下浸水に留まった。また、離岸堤・副離岸堤の背後となる区間では比較的越波量が少なく、その消波効果も見られた。 ・昭和35年に直轄工事に着手され、直立堤、消波工が概成した昭和45年以降は侵食速度が非常に遅くなっている。その後、離岸堤が順次整備され、昭和60年以降直轄工事区間における汀線後退はほぼ解消された。 								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・下新川海岸の背後では、黒部市を核に経済活動が活発で、高速道路や鉄道等の基幹インフラが整備され、さらに、北陸新幹線の整備も進められ、広域交通体系の強化も図られている。 								
事業の進捗状況	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の進捗率は平成20年度末時点で約48%（事業費ベース） 								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年2月24日の高波災害を受け海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。 								
コスト縮減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施にあたっては、他事業との連携、新技術の活用等により、一層の建設コスト縮減に努める。 								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> ・下新川海岸は、侵食が激しく、平成20年2月24日の高波により甚大な被害を受けるなど高波の来襲地域であり、今後も高波の来襲が予想される。 ・下新川海岸の背後地は、黒部市、入善町、朝日町の人口が集中する地域が含まれ、富山県の産業を支える企業などの立地も進んでおり、再び越波災害が発生しないようにする必要がある。 ・さらに、地域の資源を活用した地域づくりが進められ、今後も北陸新幹線の整備により更なる発展が期待できる地域であることから、これから人命、財産を防護する下新川海岸保全整備事業は、新川地域の発展の基盤となる根幹的社会资本整備事業である。 ・また、利用と景観に配慮した安全・安心な海岸づくりについて、地域から早期整備が求められている。 								
その他	-								

下新川海岸位置図



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道12号・275号 苗穂交差点	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白：北海道札幌市白石区菊水上町 至：北海道札幌市東区苗穂町	延長	1. 1 km		
事業概要 一般国道12号は、札幌市を起点とし岩見沢市・三笠市・滝川市等を経由して旭川市へ至る延長約14.5 kmの主要幹線道路であり、一般国道275号は札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を経由して浜頓別町へ至る総延長約282 kmの幹線道路です。 当該事業は、一般国道12号東橋の拡幅（左折レーン・右折レーンの増設）と一般国道275号の4車線拡幅を行う延長約1 kmの事業であり、札幌市街地における交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としています。					
H12年度事業化	S42年度都市計画決定 (H一年度変更)	H13年度用地補償着手	H13年度工事着手		
全体事業費	約110億円	事業進捗率	49%	供用済延長	0. 6 km
計画交通量	23, 800～31, 800台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1. 3 (事業) 1. 2	総費用： (事業) 51/111億円 事業費：51/109億円 維持管理費：0.61/1.6億円	総便益： (事業) 63/148億円 走行時間短縮便益：50/126億円 走行経費減少便益：3.2/9.9億円 交通事故減少便益：9.9/12億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1. 4(交通量+10%) B/C=1. 0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1. 1(事業費+10%) B/C=1. 4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1. 2(事業期間+1年) B/C=1. 3(事業期間-1年)					
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約8.2億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ②市街地部の交通混雑緩和 ・右左折レーンの増設や4車線拡幅により交通混雑の緩和が期待される。 (国道交差点の渋滞状況：国道12号整備前渋滞長1,050m 国道275号整備前渋滞長600m) ③バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。 (札幌市中心部を発着する都市間バスの約半数が当該区間を通過) ④自転車・歩行者空間の確保 ・歩道の拡幅により自転車と歩行者が安全にすれ違うことのできる歩行者空間の確保が期待される。 (当該区間の自転車数：607台/日 歩行者数：782人/日) ⑤老朽橋の架替え ・老朽化した東橋上流橋の架け替えにより道路交通の安全性向上が期待される。(旧橋：昭和26年供用) ⑥CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量978 (t-CO2/年) の削減が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 石狩市など6市1町1村の首長で構成される北海道石狩地方開発促進期成会等より整備の要望を受けている。					

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

札幌市長の意見：

北海道開発局事業審議委員会において出された事業継続という開発局の対応方針（案）を妥当と判断しておりますので、引き続き事業費の抑制に努めていただき、早期供用開始を目指して、事業の進捗が図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・国道275号において、平成18年度に渋滞・混雑解消を目的とした交差点改良事業が完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成13年度に工事着手して、用地進捗率45%、事業進捗率49%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

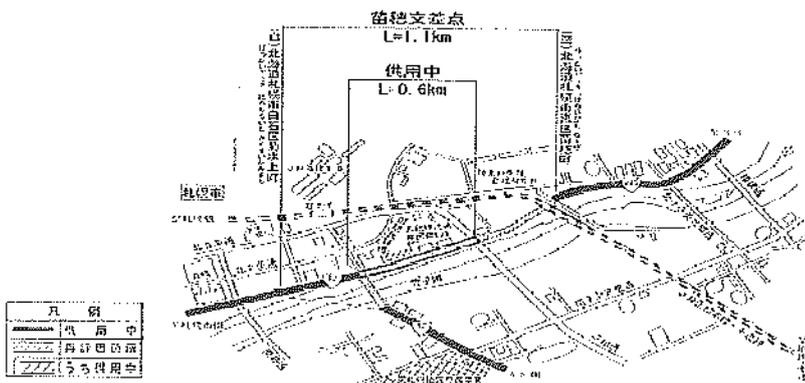
切土予定箇所の一部に軟弱層が確認されたため擁壁への変更など道路構造の一部を見直し、工事施工エリアにおいてサケ等の遡上阻害、産卵行動錯乱防止のため護床ブロックと産卵防止ネット設置、既設橋脚基礎工の撤去において仮締め切りを用いたワイヤーソー併用人力撤去から大口径ケーシングを用いた機械撤去に施工方法を見直すなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道富良野市字学田三区 至：北海道富良野市字上五区				延長	8.3km
事業概要	旭川十勝道路は、旭川市を起点に富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路であり、北海道縦貫自動車道及び北海道横断自動車道と連絡することで高規格幹線道路網を補完する規格の高い道路として旭川圏と十勝圏を結びます。このうち、富良野道路は、富良野北ICから上五区交差点に至る延長約8.3kmの事業である。					
H14年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H15年度用地補償着手	H18年度工事着手		
全体事業費	約284億円		事業進捗率	30%	供用済延長	0.0km
計画交通量	9,600~10,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (準総体) 1.6 (候準案) 2.3	総費用 (候準案/準総体) 193/280億円 事業費：174/261億円 維持管理費：19/19億円	総便益 (候準案/準総体) 445/445億円 走行時間短縮便益：363/363億円 走行経費減少便益：49/49億円 交通事故減少便益：32/32億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.6(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.1(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.2(事業期間+1年) B/C=2.4(事業期間-1年)					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①夏期観光時期の混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約13億円※】 <p>②救急医療（初期治療）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約3.3億円※】 <p>③余裕時間の短縮による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約35億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>④市街地部の交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 富良野道路へ通過交通の転換が図られ、現道部における渋滞や混雑の緩和が期待される。 (観光時期における渋滞状況 最大渋滞長4,500m) <p>⑤農産物の流通効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 富良野地域で生産されるにんじんやたまねぎなど野菜類の円滑な輸送により流通の効率化が期待される。(富良野地域の生産量 にんじん：約3万t/年、たまねぎ約11万t/年) <p>⑥観光地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富良野、美瑛地域にある観光地へのアクセス向上や、スキーなど冬期観光交通の安全性向上が期待される。(富良野、美瑛地域の観光入込客数 約618万人/年) <p>⑦バス路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富良野市街地を通過する路線バスの遅れの解消等が期待される。 (富良野市街地を通過する路線バス運行状況 30往復便/日 利用者 約22万人/年) <p>⑧地域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 富良野地域と道北圏の拠点都市である旭川市を結ぶ地域ネットワークの形成により高次医療施設（旭川赤十字病院等）や、大型商業施設へのアクセス向上が期待される。 <p>⑨CO2排出量の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,870(t-CO2/年)の削減が期待される。 					

関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 富良野市をはじめとする2市6町1村の首長等で構成される旭川十勝道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。	
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。 1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。 2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。 3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。 4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成17年4月 道の駅ひがしかわ「道草館」、平成19年4月 道の駅びえい「丘のくら」オープン ・平成17年5月 国道237号を基幹ルートとする「大雪・富良野ルート」シーニックバイウェイ指定 ・旭川市の旭山動物園の入場者数全国第2位	
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成18年度に工事着手して、用地進捗率93%、事業進捗率30%となっている。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 引き続き、早期供用に向けて事業を進める。	
施設の構造や工法の変更等 最新の交通需要推計による将来交通量の減少に伴う計画車線数の見直し（4車線から2車線）、被圧帯水層に耐えられるトンネル構造への変更、横断構造物に頂版の薄い新形式の函渠工を採用し盛土高を抑制、風洞実験結果により、風上側を緩勾配盛土とし防雪柵・防護柵を削減するなどの変更を行っている。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。
事業概要図 	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道38号・44号 釧路外環状道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道釧路市鶴野 至：北海道釧路郡釧路町字別保	延長	16.8km		
事業概要 釧路外環状道路は、一般国道38号釧路新道と一体となって釧路市を迂回する広域環状道路を形成し、釧路市街地における交通混雑の緩和、高速交通ネットワークの形成、物流の効率化を目的とした延長約17kmの自動車専用道路です。また、北海道横断自動車道（本別～釧路間）と連結することにより、釧路・根室圏と道央圏や十勝圏とを結ぶ高規格幹線道路網を形成します。					
H7年度事業化	H10年度都市計画決定 (H一年度変更)	H10年度用地補償着手	H10年度工事着手		
全体事業費	約890億円	事業進捗率	63%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13,000～16,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (事業費) 3.8	総費用 (事業費/事業全体) 301/944億円 (事業費：263/906億円) 維持管理費：39/39億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,158/1,158億円 (走行時間短縮便益：1,000/1,000億円) (走行経費減少便益：100/100億円) (交通事故減少便益：58/58億円)	基準年 平成21年	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.4(交通量+10%) B/C=3.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.5(事業期間+2年) B/C=4.0(事業期間-2年)					
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約1.2億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③市街地部の交通混雑緩和 ・広域環状道路が形成され釧路市街地の交通混雑緩和が期待される。 （旅行速度の状況：国道44号釧路市木場17.3km/h、国道44号釧路市栄町13.6km/h） ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される乳製品や、水揚げされるサンマなどの輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。（釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年、根室港のサンマ水揚げ量：約5.6万t/年） ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設（市立釧路総合病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（周辺市町村から釧路市への救急搬送：2,422件/年） ⑥重要港湾へのアクセス向上 ・釧路港に移入後、周辺市町村へ輸送される石油製品等の安定した輸送ルートの確保が期待される。 （釧路港の石油製品取扱量：約190万t/年） ⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。 （釧路市への通院依存度が4割以上の地域：厚岸町、浜中町、白糠町、鶴居村） ⑧関連する大規模事業との一体的整備による効果 ・北海道横断自動車道との一体的な整備により十勝圏と道東圏、さらには道央圏へのアクセス向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減					

・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,329 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される北海道釧路地方総合開発促進期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・北海道横断自動車道が平成15年6月に池田IC～本別IC間および本別ジャンクション～足寄IC間、平成21年11月に本別IC～浦幌IC間が供用。
- ・国道38号釧路新道が平成18年度末までに7.7kmが供用。
- ・平成17年10月に釧路市と阿寒町、音別町が合併し新釧路市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成10年度に工事着手して、用地進捗率99% (99%)、事業進捗率63% (76%) となっている。※ () 書きは暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

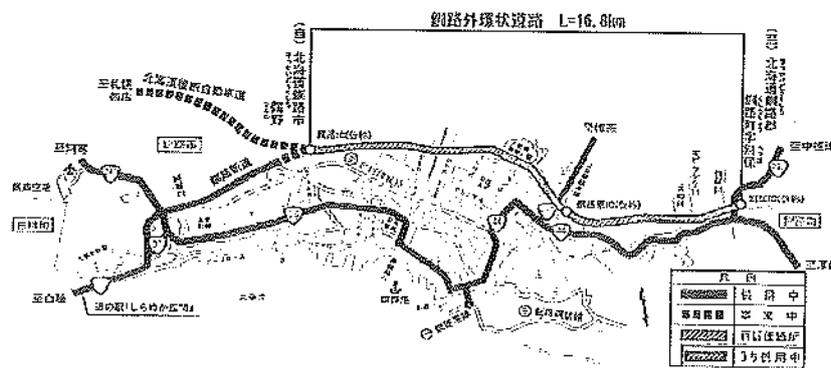
詳細調査により判明した硬質な岩盤に対応して掘削方法を見直すとともに、不良土対策を行うなど土工を見直し、現地の硬質な岩盤に対応して法面工を見直し、すき取り物や伐根物等の建設副産物を法面保護材料として有効活用、新技術の自走式土質改良機を活用した不良土対策により固化剤使用量の抑制と工期短縮を図るなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道228号 上磯拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局			
起終点	自：北海道北斗市東浜 至：北海道北斗市富川				延長	5.4 km			
事業概要 一般国道228号は、函館市を起点とし北斗市・松前町などを經由して江差町に至る延長約151 kmの幹線道路である。当該事業は、4車線拡幅を行う延長約5.4 kmの事業であり、北斗市市街地の交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としている。									
S60年度事業化		S61年度都市計画決定 (H元年度変更)		S63年度用地補償着手		H元年度工事着手			
全体事業費	約169億円		事業進捗率	99%		供用済延長	5.1 km		
計画交通量	6,600~19,500台/日								
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.2		総費用 (概算/事業全体)	1.2/249億円		総便益 (概算/事業全体)	8.4/308億円	基準年 平成21年
	(概算)	6.9		事業費	1.0/245億円				
				維持管理費	0.18/3.2億円		走行経費減少便益	0.43/15億円	
							交通事故減少便益	0.29/12億円	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=8.6(交通量+10%) B/C=6.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.4(事業費+10%) B/C=7.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.9(事業期間+0年) B/C=6.9(事業期間-0年)									
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約2.8億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約7.8億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が解消し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。 （上磯駅前交差点の渋滞状況：整備前渋滞長1,100m 部分供用後渋滞長0m） ④交通事故の減少 ・部分供用により事故件数が減少しており、今後の整備によりさらなる交通事故の減少が期待される。 （死傷事故率：整備前 63.8件/億台キロ、部分供用後 33.9件/億台キロ） ⑤土地利用の高度化 ・当該地区は函館市のベッドタウンとして沿道の市街地化が進行しており、当該事業の拡幅整備により、さらなる地域の活性化が期待される。 ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。 （当該区間を通過する路線バス運行状況 69往復便/日 利用者数 約37万人/年） ⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,563 (t-CO2/年)の削減が期待される。									
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 函館市をはじめとする関係2市9町の首長及び議会議長で構成される渡島総合開発期成会より早期整備の要望を受けている。									

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館新道が平成13年3月に七飯藤城IC～函館IC間（約11km）が供用。
- ・函館・江差自動車道は平成21年11月までに函館IC～北斗富川IC間（約12.6km）が供用。
- ・平成18年2月に上磯町と大野町が合併し北斗市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成元年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率99%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

車両の逸脱防止や歩行者の安全性確保を目的に車両防護柵を追加、土質試験の結果、逆T式擁壁よりも安価な補強土壁を採用するなどの変更を行っている。

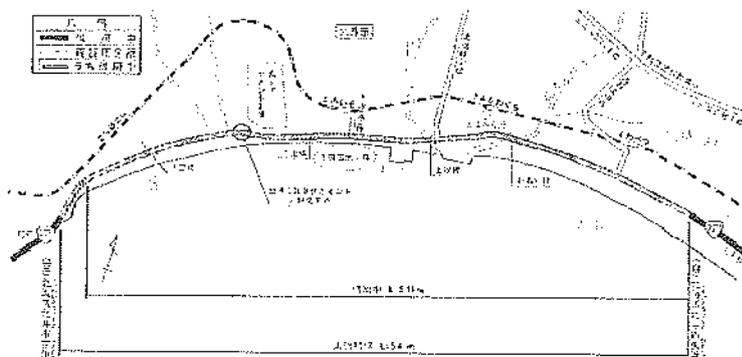
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	函館・江差自動車道 一般国道228号 函館茂辺地道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道函館市桔梗町 至：北海道北斗市茂辺地			延長	18.0km	
事業概要	<p>函館・江差自動車道は、函館新道に接続する函館ICから、江差町に至る延長約70kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち函館茂辺地道路は、函館ICから茂辺地ICに至る延長18.0kmの事業であり、国土・地域ネットワークの構築により道南圏の物流効率化や円滑なモビリティの確保等に寄与する道路である。</p>					
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H4年度用地補償着手		H5年度工事着手	
全体事業費	約1,013億円		事業進捗率	84%	供用済延長	12.6km
計画交通量	15,100~19,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.0	(概算) 146/1,211億円 事業費：127/1,166億円 維持管理費：19/45億円	(概算) 741/1,242億円 走行時間短縮便益：626/1,001億円 走行経費減少便益：63/146億円 交通事故減少便益：51/95億円	平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施					
	交通量変動：B/C=5.7(交通量+10%)		B/C=4.5(交通量-10%)			
	事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%)		B/C=5.6(事業費-10%)			
	事業期間変動：B/C=4.9(事業期間+1年)		B/C=5.2(事業期間-1年)			
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約20億円※】 <p>②余裕時間の短縮による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約97億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>③拠点都市へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 道南圏の拠点都市である函館市と周辺地域のアクセス向上に寄与。 <p>④日常活動圏中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 渡島西部地域から函館市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（渡島西部地域の函館市への出産依存率 約8割） <p>⑤農水産品の流通効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> 渡島西部地域で生産されるニラや、水揚げされるマグロなど生鮮品の輸送時間短縮により流通の効率化が期待される。 （知内町のニラ出荷量：全道1位の約1,510t/年、松前町・福島町のマグロ漁獲量：約247t/年） <p>⑥高次医療施設へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 高度な医療機能を有する函館市の高次医療施設（市立函館病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（渡島西部地域から函館市への救急搬送 474件/年） <p>⑦観光地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線にある観光地へのアクセス向上や周遊観光ルートの形成が期待される。 （渡島西部・檜山南部地域の観光入込客数 約184万人/年） <p>⑧空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 渡島西部地域から道南圏の拠点空港である函館空港へのアクセス向上が期待される。 （渡島西部地域の利用空港：空港利用者の約9割が函館空港を利用） <p>⑨新幹線駅へのアクセス向上</p>					

・整備が進められている新幹線駅へのアクセス向上が期待される。
 (新青森駅～新函館駅間 平成27年度末完成予定)

⑩CO2排出量の削減

・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,082 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

函館市など2市9町の首長等で構成される北海道渡島総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の見解：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・函館・江差自動車道は平成21年11月までに函館IC～北斗富川IC間(約12.6km)が供用。
- ・函館新道が平成13年3月に七飯藤城IC～函館IC間(約11km)が供用。
- ・北海道縦貫自動車道が平成21年10月に八雲IC～落部IC(約16km)が供用。
- ・平成18年2月に上磯町と大野町が合併し北斗市が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成5年度に工事着手して、用地進捗率100%、事業進捗率84%(99%)となっている。

※() 書きは暫定2車線整備

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

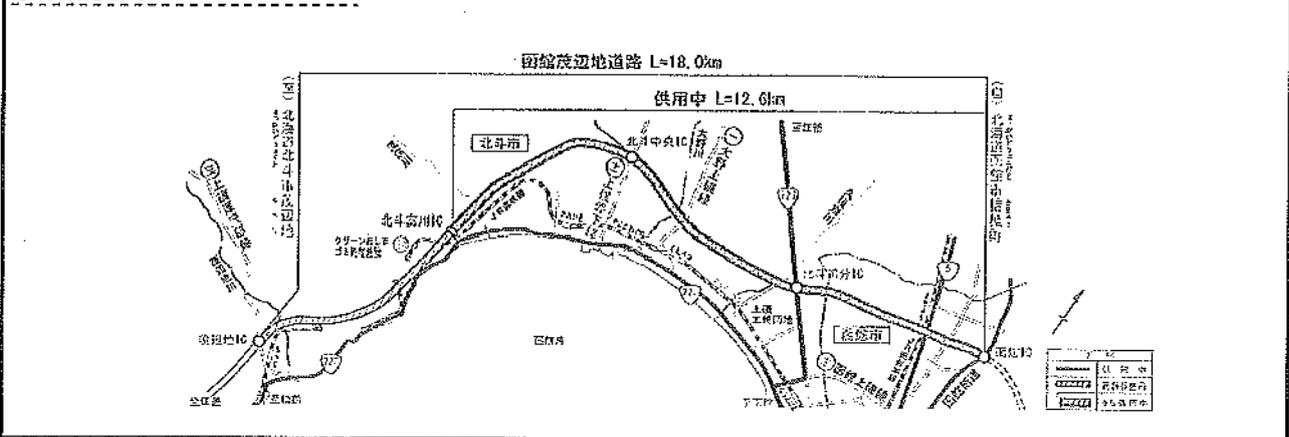
詳細調査結果に基づき橋梁基礎形式を直接基礎から杭基礎に変更するなど橋梁等の構造を見直し、試掘調査の結果、発掘を実施する必要が生じ埋蔵文化財発掘調査を実施、路肩部の排水構造を円形側溝から溝切りへ変更、インターチェンジの構造を従来のランペット型から平面Y型へ見直しなどの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道231号・232号 留萌 ^{るもい} 拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道留萌 ^{るもい} 市 ^{はまなか} 浜中町 至：北海道留萌 ^{るもい} 市 ^{さんどまり} 三泊町		延長	6.8km		
事業概要	<p>一般国道231号は、札幌市を起点とし石狩市・増毛町を経由して留萌市に至る延長約129kmの主要幹線道路であり、一般国道232号は、稚内市を起点とし天塩町・遠別町などを経由して留萌市に至る延長約129kmの主要幹線道路である。</p> <p>当該事業は、両国道を留萌港付近で短絡化するとともに、4車線拡幅を行う延長約6.8kmの事業であり、留萌市街地における交通混雑の解消と沿道環境の改善を図り、物流の効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としている。</p>					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H-年度変更)	H2年度用地補償着手	H3年度工事着手			
全体事業費	約259億円	事業進捗率	81%	供用済延長	3.3km	
計画交通量	5,500~14,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (事業) 2.2	総費用 (事業)/ (事業全体) 46/331億円 事業費：43/325億円 維持管理費：2.6/6.2億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 103/366億円 走行時間短縮便益：89/306億円 走行経費減少便益：12/49億円 交通事故減少便益：1.9/11億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.9(交通量+10%) B/C=2.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.0(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.1(事業期間+1年) B/C=2.3(事業期間-1年)</p>					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①夏期観光時期の混雑緩和 ・夏期観光時期の休日交通を考慮することによる効果【約7.3億円※】</p> <p>②救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約5.6億円※】</p> <p>③余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約20億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>④市街地部の交通混雑緩和 ・部分供用により交差点部の渋滞が緩和し、今後の整備によりさらなる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑤農水産品の流通効率化 ・留萌で生産される水産加工品の円滑な輸送など流通の効率化が期待される。 (数の子生産量：留萌管内5,473t/年)</p> <p>⑥地域センター病院へのアクセス性向上 ・地域センター病院（留萌市立病院等）のある留萌市への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(小平町、増毛町から留萌市への救急搬送件数 287件/年)</p> <p>⑦日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から留萌市へのアクセス向上が図られ、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。(留萌市への通院依存度：小平町 約7割、増毛町 約5割)</p> <p>⑧安全な通学路の確保 ・歩道の拡幅により通学路の安全性向上が期待される。 (留萌小学校に通学する児童の約7割が事業区間の一部を通行)</p> <p>⑨重要港湾へのアクセス向上</p>					

- ・留萌港より移入され、周辺市町村へ輸送される石油製品等の円滑な輸送が期待される。
(留萌港の石油製品取扱量：約55万t/年)
- ⑩バス路線の利便性向上
 - ・当該区間を通過する都市間バス、路線バスの遅れの解消が期待される。
(当該区間を通過する路線バス運行状況 91便/日 利用者数 約70万人/年)
- ⑪観光地へのアクセス性向上
 - ・夏期観光期における留萌市街地の渋滞緩和や観光地へのアクセス向上が期待される。
(留萌市の観光入込客数 約44万人/年)
- ⑫関連する大規模事業との一体的整備による効果
 - ・留萌港の多目的国際ターミナル整備事業及び深川留萌自動車道と一体となり、物流や観光振興の面での効果が期待される。
- ⑬CO2排出量の削減
 - ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量550 (t-CO2/年) の削減が期待される。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

留萌市をはじめとした留萌管内の1市7町1村の首長などで構成される北海道留萌地域総合開発期成会より事業促進の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成16年度「ゴールデンビーチるもい」オープン。
- ・平成18年度 深川留萌自動車道 留萌幌糠IC供用。
- ・平成18年度 留萌港三泊地区岸壁(一12m)供用開始。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成3年度に工事着手して、用地進捗率89%、事業進捗率81%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

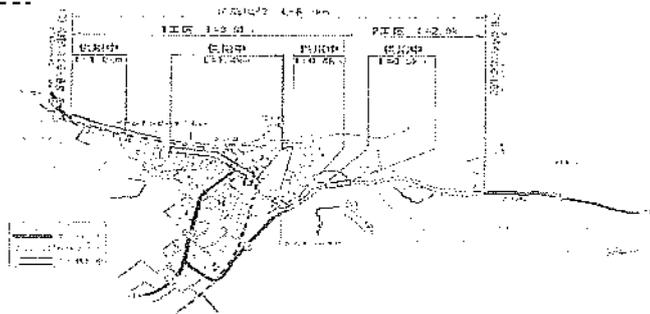
詳細調査で判明した局所的な軟弱地盤に対応するため載荷盛土による軟弱地盤対策工を追加、掘削時に発生した高含水の不良土を運搬処理する必要が生じたため処理費を追加、新技術の採用により縦断管種を変更、現地で発生したすき取り物や伐根物を法面保護工材料として有効活用などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図

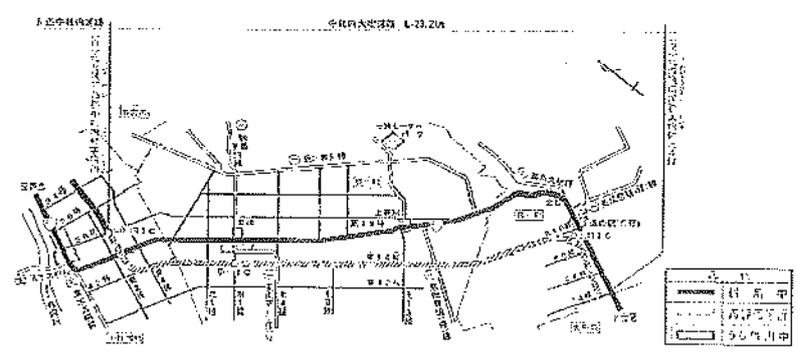


※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	帯広・広尾自動車道 一般国道236号 中札内大樹道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道河西郡中札内村字協和 至：北海道広尾郡大樹町北4線			延長	23.2km	
事業概要 帯広・広尾自動車道は、北海道横断自動車道帯広JCTから分岐し、広尾町に至る延長約80kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち中札内大樹道路は、帯広・広尾自動車道の一部を形成する中札内ICから忠類ICを経て大樹町に至る延長約23kmの事業であり、国土・地域ネットワークの構築により、十勝圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与する道路である。						
H7年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H20年度用地補償着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約441億円		事業進捗率	21%	供用済延長	0.0km
計画交通量	5,000~7,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C (標準) 1.1 (標準) 1.5	総費用 (標準)/標準 348/441億円 事業費：297/390億円 維持管理費：51/51億円	総便益 (標準)/標準 505/505億円 走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：64/64億円 交通事故減少便益：40/40億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.6(交通量+10%) B/C=1.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+1年) B/C=1.5(事業期間-1年)						
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約7.5億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約18億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③拠点都市へのアクセス性向上 ・十勝圏の拠点都市である帯広市と周辺地域のアクセス向上に寄与。 ④日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・南十勝地域から帯広市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。（南十勝地域の帯広市への通院依存率約8割） ⑤農産物の流通効率化 ・南十勝で生産される乳製品や生体牛の流通の効率化が期待される。 （十勝の生乳生産量：全国1位の約100万t/年） ⑥拠点開発プロジェクトの支援 ・重要港湾十勝港で展開される飼料コンビナート建設プロジェクトや小麦サイロ増設計画により増大する物流の円滑化が期待される。 ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・十勝港に輸入される飼料や、十勝港より移出される小麦など物流の円滑化が期待される。 （十勝港の貨物流動状況：輸移入の約5割が飼料、輸移出の約6割が麦類） ⑧高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する帯広市の高次医療施設（帯広厚生病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。（沿線町村から帯広市への救急搬送336件/年） ⑨広域行政サービスの効率化						

<p>・広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。</p> <p>⑩CO2排出量の削減</p> <p>・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,250 (t-CO2/年) 削減が期待される。</p>	
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <p>帯広市など1市7町の首長等で構成される高規格幹線道路帯広・広尾自動車道早期建設促進期成会等より早期整備の要望を受けている。</p> <p>知事の意見：</p> <p>道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。</p>	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。 2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。 3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。 4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。 	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帯広・広尾自動車道が平成20年11月までに帯広JCT～中札内IC間が供用。 ・北海道横断自動車道が平成21年11月までに占冠IC～浦幌IC・足寄IC間が供用。 ・平成18年2月に幕別町と忠類村が合併し幕別町が誕生。 	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成20年度に工事着手して、用地進捗率43%、事業進捗率21%となっている。</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>引き続き、早期供用に向けて事業を進める。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>地元協議の結果、沿道住民利便性向上のため一部区間の線形変更や市街地近傍へのIC新設、高速走行時の安全性向上のため排水性舗装を採用、現地試験を基に盛土1層あたりの締固め層を厚くし締固め回数を減少、法面小段設置高さ及び勾配を見直し、土工量と排水施設を縮減などの変更を行っている。</p>	
対応方針	事業継続
<p>対応方針決定の理由</p> <p>事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。</p>	
<p>事業概要図</p> 	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	<small>くしろながしべつ</small> 釧路中標津道路 <small>あれきない</small> 一般国道272号 阿歴内道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	<small>かわかみ しべちや ひがしあれきない</small> 自：北海道川上郡標茶町東阿歴内 <small>かわかみ しべちや きたかたむさり</small> 至：北海道川上郡標茶町北片無去		延長	5.4 km		
事業概要	釧路中標津道路は、釧路市を起点とし、標津町に至る延長約100kmの地域高規格道路であり、釧路・根室圏の拠点都市である釧路市と中標津町、標津町を結び高規格幹線道路網を補完する規格の高い道路網を形成します。このうち阿歴内道路は、釧路中標津道路の一部を形成する標茶町東阿歴内から同町北片無去に至る延長約5kmの事業であり、地域ネットワークの構築により線形不良や冬期の視程障害等地域課題の解消とともに釧路・根室圏域内の連携強化を図り、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与することを目的としています。					
H17年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	H19年度用地補償着手	H19年度工事着手			
全体事業費	約52億円	事業進捗率	58%	供用済延長	1.8 km	
計画交通量	6,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C <small>(事業全体)</small> 1.2 <small>(事業)</small> 2.0	総費用 <small>(事業別/事業全体)</small> 21/52億円 (事業費：20/51億円) (維持管理費：1.1/1.1億円)	総便益 <small>(事業別/事業全体)</small> 42/63億円 (走行時間短縮便益：25/38億円) (走行経費減少便益：11/17億円) (交通事故減少便益：5.3/7.8億円)	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.3(交通量+10%) B/C=1.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.8(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.0(事業期間+0年) B/C=2.0(事業期間-0年)					
事業の効果等	地域の特殊性を考慮した便益 ①冬期の視程障害解消による走行性向上効果 ・吹雪による視程障害が解消され走行速度が改善される効果【約0.80億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約2.6億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) 定性的な効果 ③地吹雪による通行止めの解消や視程障害の改善 ・冬期の交通障害が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 (当該事業区間の通行止実績：6回/7年) ④農水産品の流通効率化 ・釧路・根室地域で生産される生乳や、水産品の流通の効率化が期待される。 (釧路・根室地域の生乳生産量：約130万t/年) ⑤高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する釧路市の高次医療施設(市立釧路総合病院等)への冬期搬送の安全性向上、患者負担の少ない安定した搬送が期待される。(周辺4町から釧路市への救急搬送282件/年) ⑥日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・周辺地域から釧路市へのアクセス向上により、地域住民の日常生活がより便利になることが期待される。 (周辺4町の釧路市への通院依存率約2割) ⑦重要港湾へのアクセス向上 ・重要港湾釧路港へのアクセス向上により、物流の円滑化や冬期における安全で安定的な輸送ルート確保が期待される。(周辺4町への石油輸送は釧路港から約10割) ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量304(t-CO2/年)の削減が期待される。					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

釧路市など1市6町1村の首長等で構成される北海道釧路地方総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・一般国道272号上別保道路が平成19年度に事業化
- ・釧路港より道外へ生乳等を輸送する高速輸送船が平成18年度に大型化。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に工事着手して、用地進捗率70%、事業進捗率58%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

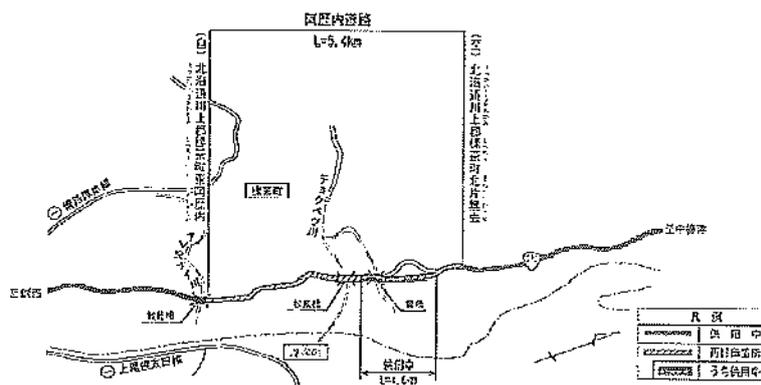
詳細調査結果に基づき基礎形式を杭基礎とするなど橋梁下部工の構造を変更、有識者の意見等を踏まえ水路兼鹿横断函渠を設置するなど環境保全対策を追加、横断管渠の整備に際しオープン掘削による新設から新技術である管更正工法による既設横断管渠の活用に見直しなどの変更を行っている。

対応方針：事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道277号 雲石道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白：北海道二海郡八雲町熊石鮎川町 至：北海道二海郡八雲町熊石大谷町			延長	5.4 km	
事業概要 ： 一般国道277号は、江差町を起点とし、八雲町に至る延長約3.3kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所の解消、及び特殊通行規制区間や線形不良等による交通隘路区間が短縮され、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長5.4kmの防災対策事業である。						
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)		H3年度用地補償着手		H4年度工事着手	
全体事業費	約162億円		事業進捗率	86%	供用済延長	2.3km
計画交通量	1,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体)	1.0	(概算)/(事業全体) 20/178億円		(概算)/(事業全体) 150/185億円	
	(事業)	7.6	事業費：20/179億円 維持管理費：-0.23/-0.91億円		走行時間短縮便益：106/138億円 走行経費減少便益：32/37億円 交通事故減少便益：11/11億円	
感度分析の結果 ： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.7(交通量+10%) B/C=7.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.9(事業費+10%) B/C=8.4(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=7.3(事業期間+1年) B/C=7.8(事業期間-1年)						
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約10億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ②特殊通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により大雨等による通行止めが解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 （当該事業区間の通行止め実績：6回/10年） ③緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成 ・第1次緊急輸送道路の代替路線を形成し安全で安定した物流ルート確保が期待される。 ④緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり ・当該区間を含む国道277号は、緊急輸送道路ネットワーク計画において第2次緊急輸送道路に位置づけられている。 ⑤CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量592(t-CO2/年)の削減が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 八雲町をはじめとする関係10町の首長及び議会議長で構成される一般国道277号（熊石・八雲間）早期完成促進期成会より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。						
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・平成17年10月に旧八雲町と熊石町が合併し、八雲町が誕生。
 ・北海道縦貫自動車道が平成18年11月に国縫IC～八雲IC間（約22km）、平成21年10月に八雲IC～落部IC間（約16km）が供用。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成4年度に工事着手して、用地進捗率95%、事業進捗率86%となっている。

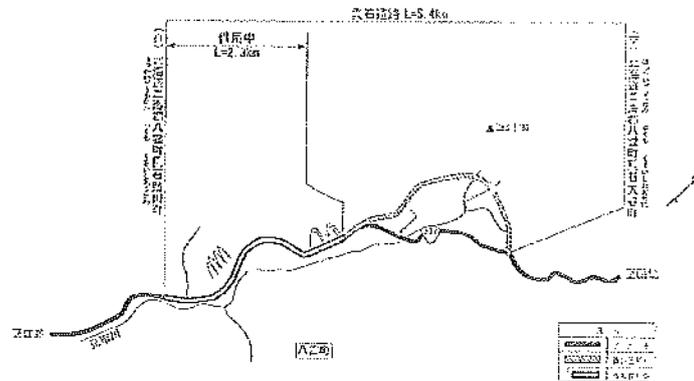
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等
 詳細調査結果に基づきトンネル断面の変更など道路構造および法枠工のアンカー長などを見直し、地質条件の詳細調査結果に基づき仮栈橋基礎工に新技術を活用などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道334号 宇登呂道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道斜里郡斜里町字宇登呂 至：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン				延長	5.6 km
事業概要	一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約122kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所及び通行規制区間を解消し、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長5.6kmの防災対策事業である。					
S60年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S62年度用地補償着手	S61年度工事着手			
全体事業費	約119億円	事業進捗率	84%	供用済延長	4.7 km	
計画交通量	3,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (事業費) 7.2	総費用 (事業費) 17/165億円 維持管理費：0.00/0.00億円	総便益 (事業費) 120/211億円 走行時間短縮便益：102/185億円 走行経費減少便益：15/22億円 交通事故減少便益：2.6/3.4億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.9(交通量+10%) B/C=6.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.5(事業費+10%) B/C=7.9(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.9(事業期間+1年) B/C=7.3(事業期間-1年)					
事業の効果等	地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約5.7億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時における集落孤立化の解消が期待される。 (冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量500(t-CO2/年)の削減が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： 網走市をはじめとする3市15町1村の首長及び議会議長で構成される網走支庁管内総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。 知事の見解： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。					
事業評価監視委員会の意見	当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録された。 ・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。					

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道334号 真鯉道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局		
起終点	自：北海道斜里郡斜里町字オシンコシン 至：北海道斜里郡斜里町字峰浜				延長	14.4 km		
事業概要 一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約122kmの幹線道路である。当該事業は、道路防災総点検における要対策箇所の連続する区間を整備することにより、要対策箇所及び通行規制区間を解消し、道路交通の安全性・確実性の向上を図ることを目的とした延長14.4kmの防災対策事業である。								
S63年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)	S63年度用地補償着手	S63年度工事着手					
全体事業費	約191億円	事業進捗率	77%	供用済延長	9.7km			
計画交通量	3,400台/日							
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.3	総費用 (事業費/事業全体)	39/230億円		総便益 (事業費/事業全体)	116/303億円	基準年 平成21年
	(事業)	3.0	事業費	39/230億円				
			維持管理費	0.00/0.00億円		走行経費減少便益	10/25億円	
						交通事故減少便益	1.4/2.9億円	
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.4(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.7(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+1年) B/C=3.0(事業期間-1年)								
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約14億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値) 定性的な効果 ②通行規制区間や線形不良箇所の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間や線形不良箇所が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。 ③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・冬期においては当該区間が宇登呂地区と斜里町を結ぶ唯一のルートであり、当該道路の整備により通行止め時における集落孤立化の解消が期待される。 (冬期通行止め時における宇登呂地区の孤立化時間：93時間/10年) ④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量1,220(t-CO2/年)の削減が期待される。								
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： 網走市をはじめとする3市15町1村の首長及び議会議長で構成される網走支庁管内総合開発期成会等より早期整備の要望を受けている。 知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。								
事業評価監視委員会の意見 当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。								
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録。 ・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。								

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和63年度に工事着手して、用地進捗率19%、事業進捗率77%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

現地調査に基づき法面対策工を追加、波浪による道路浸食対策の追加、比較設計による軽量盛土の採用、すき取り物や伐根物等を法面保護材料にリサイクルなどの変更を行っている。

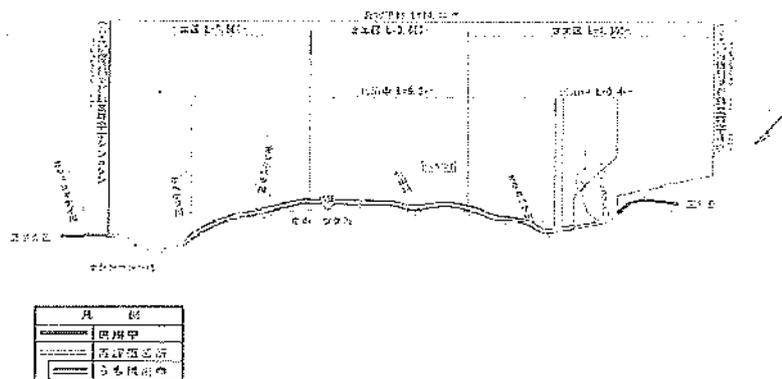
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道336号 ^{えりひろ} 襟広防災	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	白：北海道幌泉郡えりも町字庶野 至：北海道広尾郡広尾町ツチウシ	延長	18.7km		
事業概要	<p>一般国道336号は、浦河町からえりも町を経て釧路市に至る約150kmの幹線道路である。当該事業は、海岸線の屈曲が著しく地形的に急崖斜面が連続しており、通行規制区間及び特殊通行規制区間、落石崩壊・岩石崩壊等の道路防災点検対策箇所の解消を目的とした延長約18.7kmの防災事業である。</p>				
H2年度事業化	H1年度都市計画決定 (H1年度変更)	H3年度用地補償着手	H2年度工事着手		
全体事業費	約793億円	事業進捗率	75%	供用済延長	9.2km
計画交通量	1,000～1,300台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (事業) 4.7	総費用 (事業費/事業費) 169/866億円 事業費：170/869億円 維持管理費：-0.84/-2.9億円	総便益 (事業費/事業費) 800/991億円 走行時間短縮便益：629/780億円 走行経費減少便益：158/195億円 交通事故減少便益：13/17億円	基準年	平成21年
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.4(交通量+10%) B/C=4.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.3(事業費+10%) B/C=5.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.7(事業期間+1年) B/C=4.9(事業期間-1年)</p>				
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約31億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>②通行規制区間の解消 ・当該道路の整備により通行規制区間が解消され、交通の安全性及び確実性の向上が期待される。</p> <p>③災害による道路寸断で孤立化する集落の解消 ・えりも町目黒地区やえりも町全域で通行止めによる孤立化が発生しており、当該道路の整備により孤立化する集落の解消が期待される。（目黒地区の孤立化時間：1846時間/10年）</p> <p>④CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量311(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： 7町の首長で構成される日高総合開発期成会や4町の首長及び議会議長で構成される十勝海岸線国道建設促進期成会より防災対策事業促進の要望を受けている。</p> <p>知事の意見： 落石や岩盤崩壊など危険箇所の対策を実施することにより、安全な通行が図られ、道民生活の安全・安心の確保に寄与することから事業の継続が必要である。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当とするが、緊急性のある事業のため、早期に完成するよう事業の促進に努めること。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>・市町村合併により「幕別町」「日高町」「新ひだか町」「むかわ町」「安平町」が誕生。 ・日高自動車道が日高富川ICまで、帯広・広尾自動車道が中札内ICまで開通。</p>				

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道337号 当別バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道石狩郡当別町蔵岱 至：北海道石狩市生振			延長	15.4km	
事業概要： 道央圏連絡道路は、千歳市から札幌市等を経由し小樽市へ至る延長約80kmの地域高規格道路である。このうち当別バイパスは、道央圏連絡道路の一区間を担い、一般国道275号と一般国道231号等を結ぶ延長15.4kmのバイパス事業である。						
S55年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		S57年度用地補償着手	S56年度工事着手		
全体事業費	約688億円		事業進捗率	64%	供用済延長	15.4km
計画交通量	12,900~19,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.4	(債務/事業全体) 212/928億円 (事業費：208/887億円) 維持管理費：4.9/41億円	(債務/事業全体) 249/1,306億円 (走行時間短縮便益：206/1,024億円) (走行経費減少便益：30/228億円) (交通事故減少便益：13/54億円)	平成21年		
感度分析の結果： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.3(交通量+10%) B/C=1.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.1(事業費+10%) B/C=1.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.1(事業期間+1年) B/C=1.2(事業期間-1年)						
事業の効果等 地域の特殊性を考慮した便益 ①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約16億円※】 ②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約94億円※】 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値） 定性的な効果 ③外郭環状道路を形成 ・札幌圏の外郭環状道路を形成し新千歳空港や苫小牧港、石狩湾新港を連絡する道央圏連絡道路の一部を形成する。 ④年間渋滞損失時間の削減 ・札幌市内や、札幌大橋をはじめとした当該道路の現況2車線区間の交通混雑緩和が期待される。 (現況2車線区間の最大渋滞長 2,950m) ⑤重要港湾へのアクセス向上 ・石狩湾新港に移入後、周辺市町村へ輸送される石油製品や多目的国際ターミナル化により取扱量の増加している木材チップなどの輸送効率化が期待される。 (石狩湾新港の木材チップ取扱量：約140万t/年) ⑥バス路線の利便性向上 ・当該区間を通過する路線バスの遅れの解消が期待される。 (当該区間を通過する路線バス運行状況 16便/日 利用者数 約4万人/年) ⑦高次医療施設へのアクセス性向上 ・札幌市内にある高度な医療機能を有する病院への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(当別町から札幌市への救急搬送 551件/年) ⑧CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量13,534(t-CO2/年)の削減が期待される。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等：						

江別市など5市3町の首長で構成される道央圏連絡道路整備促進期成会等より早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

札幌市長の意見：

北海道開発局事業審議委員会において出された事業継続という開発局の対応方針（案）を妥当と判断しておりますので、引き続き事業費の抑制に努めていただき、早期供用開始を目指して、事業の進捗が図られるようお願いいたします。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・平成20年度に江別市美原地区の一部区間が2車線暫定供用するなど道央圏連絡道路の整備進捗。
- ・当該路線周辺の空港や港湾では、乗降客数及び取扱貨物量が増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

昭和56年度に工事着手して、用地進捗率99.9%、事業進捗率64%となっている。平成14年度までに一部暫定2車線にて全線供用している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

河床洗掘に対応するための長大橋梁の構造変更、側方流動対策や道路橋示方書改訂等に伴う橋梁耐震設計の見直し、札幌大橋の上部工形式を見直し主径間を鋼床版箱桁から合成床版箱桁、側径間を鋼床版桁から合成床版3主桁にするなどの変更を行っている。

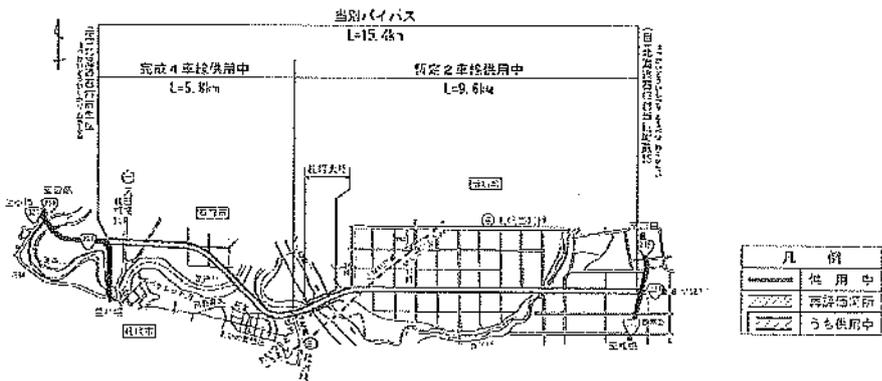
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	旭川・紋別自動車道 一般国道450号 丸瀬布遠軽道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北海道開発局
起終点	自：北海道紋別郡遠軽町丸瀬布南 丸 至：北海道紋別郡遠軽町豊里			延長	18.0km	
事業概要	旭川・紋別自動車道は、北海道縦貫自動車道比布ジャンクションから分岐し、紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路である。このうち丸瀬布遠軽道路は、丸瀬布インターチェンジから遠軽豊里インターチェンジに至る延長約18.0kmの事業で、国土・地域ネットワークの構築により、物流効率化の支援や個性ある地域の形成、円滑なモビリティの確保に寄与する道路である。					
H18年度事業化	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		H19年度用地補償着手	H20年度工事着手		
全体事業費	約410億円		事業進捗率	18%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,400~13,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.5 (機専) 3.1	総費用 (機専) / (事業全体) 313 / 385億円 事業費：276/349億円 維持管理費：36/36億円	総便益 (機専) / (事業全体) 960 / 960億円 走行時間短縮便益：805/805億円 走行経費減少便益：105/105億円 交通事故減少便益：50/50億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.5(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+2年) B/C=3.5(事業期間-2年)					
事業の効果等	<p>地域の特殊性を考慮した便益</p> <p>①救急医療（初期治療）へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救急医療（初期治療）へのアクセス向上効果【約0.74億円※】</p> <p>②余裕時間の短縮による効果 ・当該道路の整備により到着予定時刻に遅刻しないために見込む余裕時間が短縮する効果【約38億円※】</p> <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p> <p>定性的な効果</p> <p>③拠点都市間のアクセス性向上 ・道北圏の拠点都市である旭川市とオホーツク圏の拠点都市である紋別市、北見市のアクセス向上に寄与。</p> <p>④農水産品の流通効率化 ・網走支庁で水揚げされるホタテや、網走支庁で生産される生体牛の流通の効率化が期待される。 (ホタテ漁獲量：北見市 約3.9万t/年、湧別町 約2.5万t/年、佐呂間町 約1.0万t/年)</p> <p>⑤観光地へのアクセス性向上 ・年間を通じてオホーツク圏の観光地へのアクセス及び安全性の向上が期待される。 (オホーツク圏の観光入込客数 約800万人/年)</p> <p>⑥高次医療施設へのアクセス性向上 ・高度な医療機能を有する旭川市の高次医療施設（旭川赤十字病院等）への救急搬送時間短縮や、患者に負担の少ない安定した搬送が期待される。(遠軽町から旭川市への救急搬送14件/年)</p> <p>⑦バス路線の利便性向上 ・札幌・旭川とオホーツク圏を結ぶ都市間バスの移動時間短縮や利用者の快適性向上が期待される。 (27往復便/日)</p> <p>⑧広域行政サービスの効率化 ・市町村合併により広域化した地域行政サービスの効率化が見込まれる。</p> <p>⑨CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量10,030(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>					

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

網走市をはじめとする3市15町1村の首長等で構成される網走支庁管内総合開発期成会等により早期整備の要望を受けている。

知事の意見：

道内の高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路、地域高規格道路など重要な路線であり、交通混雑の解消や物流の効率化を図ることにより、道民生活の向上や経済・社会活動の活性化に寄与することから事業の継続が必要である。

事業評価監視委員会の意見

当委員会に提出された再評価原案準備書の対応方針については、北海道開発局案を妥当と判断するが、事業費が大幅に増加している事業があることから、今後は以下に留意されたい。

1. 調査を充実させ、事業費の積算精度を向上させるよう努めること。
2. 事業費の管理を適正に行うとともに、その抑制に努めること。
3. 早期供用開始に向け、事業の促進に努めること。
4. 定性的な効果として、道路整備が観光振興に及ぼす効果について検討すること。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・旭川・紋別自動車道の平成21年度末供用見込み延長は、約80.5km。
- ・旭川市の旭山動物園の平成18年以降の入場者数は300万人前後で、全国第2位。
- ・平成17年7月に知床が世界自然遺産に登録。
- ・平成17年10月に遠軽町、白滝村、丸瀬布町、生田原町が合併し遠軽町が誕生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度に工事着手して、用地進捗率20%、事業進捗率18%となっている。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き、早期供用に向けて事業を進める。

施設の構造や工法の変更等

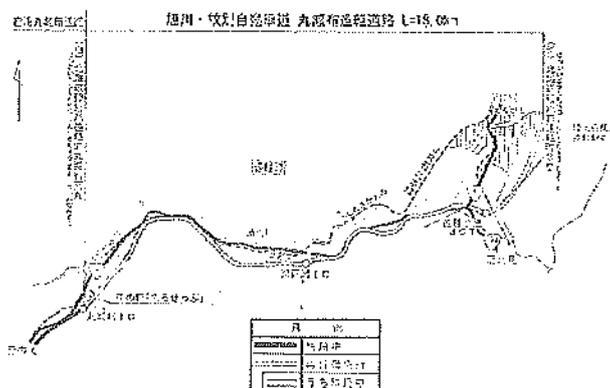
地元協議の結果、周辺の道路利用実態を考慮し事業延長を短縮、詳細調査により判明した硬質な岩盤に対応した掘削工法の見直しや地盤改良の追加など土工を見直し、交差道路を集約し横断函渠など構造物の箇所数を縮減、現地試験を基に法面小段の設置高さを変更し土工量と排水施設を縮減などの変更を行っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

事業の必要性・重要性は変化なく、費用対効果等の投資効果も確保されているため。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 石川バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県弘前市大字石川字留岡 至：青森県弘前市大字堀越字川合			延長	4.6 km	
事業概要	<p>国道7号は、新潟県新潟市を起点に日本海沿岸地域を経て青森県青森市に至る延長約528 kmの一般国道である。</p> <p>石川バイパスは、青森県弘前市大字石川字留岡から青森県弘前市大字堀越字川合間の延長4.6 kmの拡幅事業であり、国道7号の交通混雑緩和や交通事故の減少、災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化を目的とした事業である。</p>					
S48年度事業化	S48年度都市計画決定	S50年度用地着手	S53年度工事着手	H11年度都市計画変更		
全体事業費	30億円	事業進捗率	44%	供用済延長	4.6 km	
計画交通量	20,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 7.8 (残事業) 11.6	総費用 (事業) / (事業全体) 26億円 / 39億円 事業費：15億円 / 28億円 維持管理費：11億円 / 11億円	総便益 (事業) / (事業全体) 305億円 / 305億円 走行時間短縮便益：288億円 / 288億円 走行経費減少便益：9.6億円 / 9.6億円 交通事故減少便益：8.0億円 / 8.0億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】 交通量変動：B/C=13.1(交通量+10%) B/C=10.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=11.0(事業費+10%) B/C=12.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=11.2(事業期間+20%) B/C=11.8(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約7倍である渋滞損失時間(約6.1万人時間/年)の減少が見込まれ、渋滞交差点の解消が期待される。 <p>②交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、青森県内の国道及び県道平均の約4倍である死傷事故率(208.7件/億台キロ)の減少が期待される。 <p>③高速道路IC・救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路の整備により、東北縦貫自動車道(弘前線)大鱈ICへのアクセス向上及び弘前大学付属病院などの医療機関への迅速な搬送が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>石川バイパスは、国道7号の交通混雑の緩和、事故の減少や災害時の代替機能の確保等を図るとともに、地域間の交流・連携の活性化に大きく寄与することが期待されており、弘前市長をはじめとする首長で構成される国道7号整備促進規成同盟会より早期整備の要望(平成21年10月16日)を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価については異存はありません。事業執行にあたっては、引き続きコスト縮減に努め早期完成を図るようお願いいたします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 救急医療への効果を評価するのに必要な救急医療施設とアクセス道路の関係等について、わかりやすく記載すること。 2) 道路整備の効果の一つとして、当番弁護士の被疑者及び被告人への接見や消防活動等の緊急を要する公的活動に関するアンケートの実施等を検討すること。 					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	【執行済み額】事業費：13億円(進捗率44%) うち用地費：4億円(進捗率100%)					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

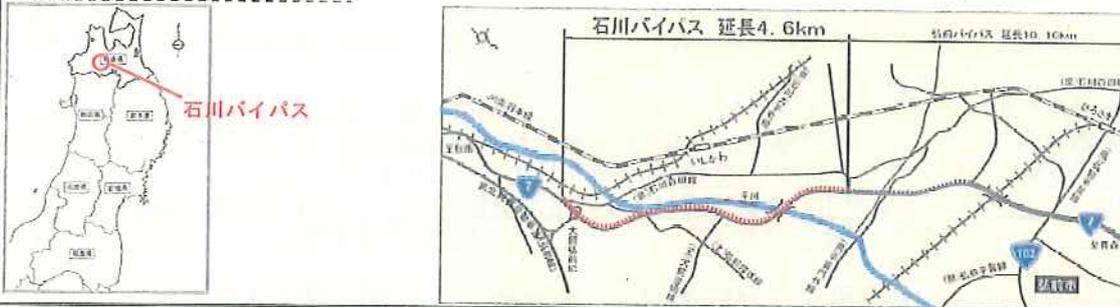
- ・橋梁支承部に新技術（ハイブリッド支承）を採用し、コスト縮減を図っている。
- ・再生材（再生採石、再生アスファルト合材等）の活用等により、コスト縮減を図っている。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道45号 上北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：青森県上北郡六戸町大字犬落瀬 至：青森県上北郡東北町大字大浦	延長	7.7 km		
<p>事業概要</p> <p>国道45号は、仙台市を起点に太平洋沿岸地域を経て八戸市、十和田市を經由し国道4号と重複し青森市に至る延長約584 kmの幹線道路である。</p> <p>上北道路は、青森県上北郡六戸町大字犬落瀬から同郡東北町大字大浦を結ぶ延長7.7 kmの自動車専用道路であり、県都青森市と北東北の中核都市八戸市を結ぶ高規格幹線道路ネットワークの一部を形成するとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、物流効率化等を目的とした事業である。</p>					
H17年度事業化		H16年度都市計画決定	H18年度用地着手	H19年度工事着手	
全体事業費		245億円	事業進捗率	50%	供用済延長
計画交通量		9,500台/日		0.0 km	
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年	
	(事業全体) 3.1 (残事業) 6.1	(残事業)/(事業全体) 126億円/246億円 (事業費：108億円/228億円) 維持管理費：18億円/18億円	(残事業)/(事業全体) 766億円/766億円 走行時間短縮便益：653億円/653億円 走行経費減少便益：59億円/59億円 交通事故減少便益：54億円/54億円	平成21年	
<p>感度分析の結果</p> <p>【残事業】 交通量変動：B/C=7.1(交通量 +10%) B/C=4.6(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=5.6(事業費 +10%) B/C=6.7(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=5.8(事業期間 +20%) B/C=6.3(事業期間 -20%)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>①青森市～八戸市間の交流連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 県都青森市と北東北の中核都市八戸市の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 県都青森市～北東北の中核都市八戸市間の所要時間が121分から86分と約35分の短縮が図られる。 定時性、安全性が向上し物流の効率化が期待される。 <p>②道路ネットワークの信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北道弘前線の代替路としての所要時間差が約25分まで短縮される。 <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 八戸市立市民病院（三次救急医療施設）の60分カバー圏域人口が526千人から533千人へと7千人増加する。 <p>④上十三地域と下北地域の産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送時間の短縮、経費削減が図られ、物流コスト、輸送体制の改善が期待される。 <p>⑤交通混雑の緩和と交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森県内の国道及び県道平均の約9倍である渋滞損失時間（約7.8万人時間/年キロ）の減少が期待される。 青森県内の国道及び県道平均の約7倍である死傷事故率（368.6件/億台キロ）の減少が期待される。 					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>上北道路は高規格幹線道路ネットワークの一部として、時間短縮効果による日常生活の利便性の他、青森・津軽・南部地方相互の地域間交流の緊密化等が期待されており、青森市長をはじめとする首長で構成される青森県東北縦貫自動車道八戸線建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年7月17日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価については、異存はありません。しかしながら、事業の執行にあたっては、引き続き、コスト縮減に努めて頂きますようお願いいたします。</p>					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <p>事業立ち上げ時の事業費の見積もりが甘いことにより、後に増額が発生することのないよう、可能な限り正確に見積もること。</p>					
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>【執行済み額】事業費：122億円（進捗率50%） うち用地費：20億円（進捗率94%）</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等
 ・斜材付π型ラーメン橋の構造見直しによるコスト縮減
 ・交差点形状の見直しにより、BOX延長を短縮

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 <small>みずまわがし</small> 水沢東バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>いわてけんおうしゅうしみずさわくしんじょうあざとうだいのかさわ</small> 岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢 至： <small>いわてけんおうしゅうしみずさわくさくらかわあざじゅうあんじ</small> 岩手県奥州市水沢区佐倉河字十文字	延長	9.6 km		
事業概要	水沢東バイパスは、 <small>いわてけんおうしゅうしみずさわくしんじょうあざとうだいのかさわ さくらかわあざじゅうあんじ</small> 岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に計画された延長9.6 kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、奥州市水沢区内を通過する国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、東北縦貫自動車道や東北新幹線水沢江刺駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。				
S60年度事業化	S57年度都市計画決定	S63年度用地着手	H4年度工事着手		
全体事業費	380億円	事業進捗率	57%	供用済延長	4.6 km
計画交通量	23,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 3.3	総費用：(残事業)/(事業全体) 116億円/426億円 事業費：108億円/411億円 維持管理費：7.7億円/15億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 384億円/478億円 走行時間短縮便益：363億円/425億円 走行経費減少便益：21億円/45億円 交通事故減少便益：0.03億円/7.5億円	基準年：	平成21年
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.1(交通量 +10%) B/C=2.8(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=3.0(事業費 +10%) B/C=3.6(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=2.9(事業期間+20%) B/C=3.7(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、並行現道における渋滞交差点の解消が見込まれる。 (Co2 排出削減量:20,764t-co2/年) <p>②現道区間における交通事故多発箇所の回避</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行現道において、死傷事故率が200件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備により事故件数の減少が期待される。 <p>③冬期における幹線道路機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、当該道路の整備によって一般道の利用交通が分散され、幹線機能が確保される。(通行止め実績:年平均14.2回) 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>道路整備促進期成同盟会や県知事、水沢市（現奥州市）、水沢市議会から早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p> <p>なお、以下の意見があった。</p> <p>完成が遅れるとB/Cが低下することも考慮し、重点化等により事業期間が長くないよう事業を進めること。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p> <p>岩手県から「一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号水沢東バイパスについては、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いいたします。」との意見を頂いている。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：218億円（進捗率57%） うち用地費：88億円（進捗率56%） 平成17年12月までに、水沢区東中通二丁目から同区佐倉河字十文字までの4.6km区間を2車線で供用している。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>設計協議及び埋蔵文化財発掘調査等に多くの時間を要したため、事業化から20年でL=4.6kmの供用となっている。残区間の5.0kmについては、早期の供用を目指す。</p>				

施設の構造や工法の変更等

JR高圧線を架空線から地中部に変更することにより、跨線橋の桁高を低くし、前後区間の盛土量の削減、材料単価が経済的な再生材の活用等によるコスト縮減を図っている。

対応方針

事業継続

対応方針の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 北上拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：岩手県北上市相去町字笹長根 至：岩手県北上市飯豊町村崎野19地割			延長	12.2km	
事業概要	<p>北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町村崎野19地割間に計画された延長12.2kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、北上市内の国道4号の交通混雑緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善に加え、花巻空港、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、東北新幹線北上駅へのアクセス向上等に大きく寄与するものである。</p>					
S57年度事業化	H7年度都市計画決定		S58年度用地着手		S57年度工事着手	
全体事業費	180億円	事業進捗率	75%	供用済延長	8.4km	
計画交通量	28,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.9	総費用 (残事業)/(事業全体) 39/272億円 事業費：33億円/247億円 維持管理費：6.0億円/24億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 113億円/433億円 走行時間短縮便益：100億円/363億円 走行経費減少便益：11億円/67億円 交通事故減少便益：2.3億円/3.3億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=3.1(交通量+10%) B/C=2.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.7(事業費+10%) B/C=3.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.7(事業期間+20%) B/C=3.1(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①市街地の交通混雑緩和 ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(CO₂排出削減量：7,832t-CO₂/年)</p> <p>②交通事故の減少 ・死傷事故率が100件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。</p> <p>③東北縦貫自動車道の代替路確保 ・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績：年平均6回)</p> <p>④産業活動の支援 ・北上拡幅周辺には、多数の工業団地が存在し、当該道路の整備により、北上産業業務団地から北上金ヶ崎ICまでの所要時間が8分から5分と3分短縮される。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>道路整備促進期成同盟会や県知事から早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道4号は、本県の幹線道路ネットワークを形成し、地域間交流・連携の促進、県民の快適・安全な生活を支えるうえで、重要な道路であります。一般国道4号北上拡幅については、更なるコスト削減に努め、整備のスピードを緩めることなく着実に整備を進めるとともに、3便益に「冬期の交通状況」等を考慮するなど、事業評価において地域の実情を十分に反映するようお願いします。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：135億円（進捗率75%） うち用地費：43億円（進捗率77%） 平成20年度までに、8.4km区間を供用している。また、北上市鬼柳地区の0.8km区間について、今年度末の供用を予定している。</p>					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>事業進捗に係る問題は無い。北上市鬼柳町地区（L=800m）において、平成21年に改良、舗装工事等を実施し、部分拡幅供用を目指す。</p>					
施設の構造や工法の変更等	<p>材料単価が経済的な再生材（再生アスファルト合材等）の活用等によるコスト削減を図っている。</p>					

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	三陸縦貫自動車道 <small>やまといのまき</small> 一般国道45号 矢本石巻道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：宮城県東松島市川下 至：宮城県石巻市桃生町太田			延長	26.5 km		
事業概要	矢本石巻道路は、三陸縦貫自動車道の一部区間を形成する26.5kmの自動車専用道路であり、三陸沿岸地域の交流促進、災害時におけるリダンダンシーの確保を図ると共に、国道45号の交通混雑の解消を目的とした事業である。						
S60年度事業化	H4年度都市計画決定		H元年度用地着手		H元年度工事着手		
全体事業費	1,476億円		事業進捗率	80%		供用済延長	26.5 km
計画交通量	38,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 4.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 250億円/1,891億円 事業費：206億円/1,848億円 維持管理費：44億円/44億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,154億円/3,805億円 走行時間短縮便益：1,103億円/3,267億円 走行経費減少便益：5.4億円/288億円 交通事故減少便益：45億円/250億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 【残事業】 交通量変動：B/C=5.1(交通量 +10%) B/C=4.1(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=4.3(事業費 +10%) B/C=5.0(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=4.3(事業期間 +20%) B/C=5.0(事業期間 -20%)						
事業の効果等	<p>①救急医療支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 石巻赤十字病院（三次救急医療施設）の広域的な救急医療活動の支援が図られる。 <p>②産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内でも有数の水揚げを誇る漁港から東京市場への配送時間短縮が図られる。（気仙沼：62分短縮、女川：30分短縮、石巻：30分短縮） <p>③安全対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 三陸道の整備に伴い、交通量が著しく増加したIC分合流部の本線交通の円滑化及び安全性向上が図られる。 						
関係する地方公共団体等の意見	三陸縦貫自動車道（矢本石巻道路）は高規格幹線道路ネットワークを形成するとともに、災害時の緊急ネットワークの確保、高次医療施設へのアクセス性向上等が期待されており、県知事等から早期整備の要望を受けている。 県知事の意見：対応方針（案）のとおり、事業推進を図って頂きますようお願いいたします。なお、当県は大変厳しい財政事情ではありますが、最大限の協力をしてまいりますので、さらなるコスト縮減にも配慮賜りますようお願いいたします。						
事業評価監視委員会の意見	対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	【執行済み額】 事業費：1,184億円（進捗率80%） うち用地費：273億円（進捗率100%） 平成19年6月の河北ICから桃生豊里IC間7.4kmの供用により、全線26.5kmが2車線で供用している。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	事業進捗に係る問題はない。平成19年6月9日に全線暫定2車線供用している。今後、安全対策として分合流部の付加車線の整備を図る。						
施設の構造や工法の変更等	再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用を図り、コスト縮減を図る。等						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 象潟仁賀保道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県にかほ市象潟町小滝 至：秋田県にかほ市両前寺	延長	13.7 km		
事業概要	<p>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、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。</p> <p>象潟仁賀保道路は、国道7号の自動車専用道路であり、交流促進を図る高規格幹線道路ネットワークの形成、国道7号の混雑緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、高次医療施設へのアクセス向上等を目的としている。</p>				
H17年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	440億円	事業進捗率	31%	供用延長	—
計画交通量	17,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.0 (残事業) 3.0	総費用：(残事業)/(事業全体) 262億円/394億円 事業費：238億円/370億円 維持管理費：24億円/24億円	便益率：(残事業)/(事業全体) 791億円/791億円 走行時間短縮便益：714億円/714億円 走行経費減少便益：11億円/11億円 交通事故減少便益：67億円/67億円	基準年	平成21年
感度分析の結果	<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <p>【残事業】交通量変動：・B/C=3.7(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=2.8(事業期間+20%) B/C=3.3(事業期間-20%)</p>				
事業の効果等	<p>①日本海沿岸地域の交流、連携の促進 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。</p> <p>②産業支援及び医療支援の向上 ・秋田県全体の製造品出荷額の29%を占める由利本荘地域の電子機器産業の支援を図る。 ・日本海総合病院（三次救急医療施設）への搬送時間が55分から41分へと14分短縮される。</p> <p>③災害時等における代替路線の確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強いられることが無くなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。</p> <p>④広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。</p> <p>⑤観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>象潟仁賀保道路は、渋滞の著しい国道7号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会より早期整備の要望（平成20年8月26日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：高規格幹線道路の早期ネットワーク化は、地域の自立と活性化を実現するうえで必要不可欠なものであり、引き続き、確実に整備を進めるべきである。今回、照会のあった事業については、県境に近接する区間であることから、早急な完成供用が図られるべきである。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：135億円（進捗率 31%） うち用地費：37億円（進捗率 55%）</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>・金浦IC、象潟ICの構造見直しを図る（トランペット型→平面Y型）。 ・今後、詳細の設計見直しの実施にあたっては更なるコスト縮減を図る。</p>				
対応方針	<p>事業継続</p>				
対応方針の理由	<p>以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>				

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道7号 仁賀保本荘道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：秋田県にかほ市両前寺 至：秋田県由利本荘市二十六木	延長	12.5 km		
事業概要					
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、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約320kmの高規格幹線道路である。					
仁賀保本荘道路は、国道7号の自動車専用道路であり、交流促進を図る高規格幹線道路ネットワークの形成、国道7号の混雑緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、高次医療施設へのアクセス向上等を目的としている。					
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H13年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	588億円	事業進捗率	67%	供用延長	11.2km
計画交通量	19,500台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	便益率	基準年	
	(事業全体) 2.1 (残事業) 2.3	(残事業)/(事業全体) 170億円/600億円 事業費：146億円/576億円 維持管理費：24億円/24億円	(残事業)/(事業全体) 387億円/1,248億円 走行時間短縮便益：384億円/1,139億円 走行経費減少便益：-25億円/4.9億円 交通事故減少便益：28億円/104億円	平成21年	
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施					
【残事業】交通量変動：・B/C=2.5(交通量+10%) B/C=2.1(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=2.1(事業費+10%) B/C=2.5(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=2.1(事業期間+20%) B/C=2.4(事業期間-20%)					
事業の効果等					
①高規格幹線道路ネットワークの構築 ・日本海沿岸地域の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。					
②秋田空港へのアクセス向上 ・にかほ市から秋田空港までの所要時間が77分から50分と約27分の短縮が図られる。					
③高次医療施設へのアクセス性の向上と医療圏の拡大 ・にかほ地区において、県都秋田市に集中する高次医療施設への60分カバー圏域人口が680千人から687千人と約7千人増加。					
④リダンダンシーの確保 ・通行止めによる広域的な迂回を強えられることが無くなり、地域生活を支えるリダンダンシーの確保が期待される。					
⑤広域物流の効率化 ・所要時間が短縮され、広域物流の効率化が期待される。					
⑥観光地へのアクセス向上 ・本荘由利地域のみならず、山形方面との広域観光圏の形成への寄与が期待される。					
関係する地方公共団体等の意見					
仁賀保本荘道路は、渋滞の著しい国道7号の交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会より早期整備の要望（平成20年8月26日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。					
県知事の意見：高規格幹線道路の早期ネットワーク化は、地域の自立と活性化を実現するうえで必要不可欠なものであり、引き続き、確実に整備を進めるべきである。今回、照会のあった事業については、県境に近接する区間であることから、早急な完成供用が図られるべきである。					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】 事業費：393億円（進捗率67%） うち用地費：57億円（進捗率100%） 平成19年9月に、にかほ市両前寺から本荘ICまでの区間11.2kmを2車線で供用した。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。早期の供用を目指す。					
施設の構造や工法の変更等					
・鋼+コンクリート床版の採用によるコスト縮減を図る（子吉川橋） ・油圧切削機（ツインヘッド）を用いたトンネル掘削によるコスト縮減を図る 等					

対応方針	事業継続
対応方針の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額の割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものを。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道13号 <small>しんじょうきた</small> 新庄北道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自： <small>やまがた しんじょう まつもと</small> 山形県新庄市松本 至： <small>やまがた しんじょう とおかまち</small> 山形県新庄市十日町	延長	4.7km		
事業概要					
<p>東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。</p> <p>新庄北道路は、東北中央自動車道の一部区間を形成する事業であり、東北内陸部の産業、経済、文化の広域的な交流・連携の促進を図るとともに、三次救急医療施設へのアクセス向上、交通混雑の緩和等を目的としている。</p>					
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H15年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	181億円	事業進捗率	88%	供用済延長	0km
計画交通量	15,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.6 (残全体) 17.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 28/192億円 (事業費：18/182億円) (維持管理費：10/10億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 493/493億円 走行時間短縮便益：446/446億円 走行経費減少便益：12/12億円 交通事故減少便益：34/34億円	基準年 平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	<p>交通量変動：B/C=19.7(交通量 +10%) B/C=15.8(交通量 -10%)</p> <p>事業費変動：B/C=16.6(事業費 +10%) B/C=18.8(事業費 -10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=17.1(事業期間 +20%) B/C=18.1(事業期間 -20%)</p>				
事業の効果等					
<p>①高規格幹線道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北内陸部の交流、連携を促進する高規格幹線道路の骨格を形成する。 <p>②高速ネットワークの形成による産業支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 新庄北道路周辺には、新庄中核工業団地、横根山工業団地が存在し、当該道路の整備により、横根山工業団地から新庄ICまでの所要時間が17分から12分と約5分短縮される。 <p>③三次救急医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 新庄市を含む最上地域において、県都山形市に存在する高次医療施設への60分カバー圏域人口が31,100人から34,600人と約3,500人増加。 <p>④交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行現道に渋滞交差点が存在し、冬期降雪時には旅行速度が20km/h未満に低下する等、当該道路の整備により、市街地部の冬期交通環境の改善が期待される。 <p>⑤交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 並行現道では、死傷事故率が500件/億台キロを超える区間が存在し、当該道路の整備による混雑緩和により交通事故の軽減が期待される。 					
関係する地方公共団体等の意見					
<p>国道13号整備促進期成同盟会、新庄・湯沢地域間高規格幹線道路建設促進同盟会、最上開発協議会、山形県商工会議所連合会、山形県最上地方町村議会議長会、県知事、山形県町村会、山形県町村議会議長会から一般国道13号新庄北道路の整備促進の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：一般国道13号新庄北道路の再評価にかかる対応方針につきましては、異存ございません。</p>					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針（原案）どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】事業費：160億円（進捗率88%） うち用地費：35億円（進捗率100%）。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。平成22年度暫定2車線供用を目指して進捗を図る。					
施設の構造や工法の変更等					
<p>プレビューム桁の中桁について、従来のウェブ被覆コンクリートを省略することでコスト縮減を図る。</p> <p>一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることでコスト縮減を図る。</p> <p>仮設資材（仮排水管）を工事間で再利用することでコスト縮減を図る。</p>					

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	<p>The map illustrates the project area in a mountainous region. A red dashed line indicates the evaluation area, which is 4.7 km long. The area is bounded by the '新庄北道路' (Shinryu North Road) to the north and the '新庄南道路' (Shinryu South Road) to the south. The '新庄市' (Shinryu City) is located in the center. The map shows various road types: high-grade roads (red solid), local high-grade roads (green solid), and national roads (yellow dashed). Landmarks include '新庄市立中央公民館' (Shinryu City Central Community Center), '新庄市立中央小学校' (Shinryu City Central Elementary School), and '新庄市立中央中学校' (Shinryu City Central Junior High School). A legend on the right defines the symbols used in the map.</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 白河拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県西白河郡西郷村字原中 至：福島県白河市薄葉			延長	5.2 km
事業概要	白河拡幅は、福島県西白河郡西郷村字原中～白河市薄葉間に計画された延長5.2 kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、国道4号における交通混雑の解消、安全な交通の確保、救急医療サービスの向上等に寄与するものである。				
S48年度事業化	H11年度都市計画決定	S49年度用地着手	S60年度工事着手		
全体事業費	148億円	事業進捗率	74%	供用済延長	3.6 km
計画交通量	31,600台/日				
費用対効果 分析結果	B/C	総費用：(残事業)/(事業全体) 35億円/234億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 147億円/382億円	基準年	
	(事業全体) 1.6 (残事業) 4.2	事業費：32億円/223億円 維持管理費：3.3億円/11億円	走行時間短縮便益：133億円/377億円 走行経費減少便益：14億円/3.4億円 交通事故減少便益：0.34億円/1.4億円	平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施				
【残事業】	交通量変動：・B/C=4.7(交通量+10%) B/C=3.7(交通量-10%) 事業費変動：・B/C=3.8(事業費+10%) B/C=4.6(事業費-10%) 事業期間変動：・B/C=4.0(事業期間+20%) B/C=4.3(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拡幅整備により、渋滞交差点の解消が見込まれる。(Co2排出削減量：3,045t-co2/年) <p>②交通事故の軽減による安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率が300件/億台キロを超える区間が存在し、拡幅による交通容量増加により安全性の向上が期待される。 <p>③安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績：年平均16.7回) 				
関係する地方公共団体等の意見	<p>福島県、一般国道4号4車線整備促進期成同盟会、郡山地域道路整備促進期成同盟会、白河国道4号4車線化整備促進活動期成会より早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見：再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト縮減に努めてください。</p>				
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。</p>				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>				
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：109億円(進捗率74%) うち用地費：61億円(進捗率78%) 平成19年3月までに、西郷村字原中から白河市金勝寺までの3.6km区間が供用している。</p>				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等	<p>平成12年度の事業延伸(L=2.0km)以降、事業進捗に係る問題はない。白河市金勝寺～白河市薄葉間の1.6km区間について、早期の供用を目標に事業を推進する。</p>				
施設の構造や工法の変更等	<p>・白河橋の橋梁形式の見直し(歩道幅員変更や耐候性鋼材の活用)や再生資材(アスファルト)の活用によるコスト縮減を図っている。</p>				
対応方針	事業継続				
対応方針の理由	以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。				

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号 伊達拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局
起終点	自：福島県伊達市広前 至：福島県伊達郡国見町大字石母田字上野	延長	9.1km		
事業概要					
<p>一般国道4号は、東京都を起点とし、郡山市、福島市、仙台市を経て、青森市に至る東北地方の産業・経済・文化の交流・連携を支える主要幹線道路である。伊達拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的としている。</p>					
S56年度事業化		S56年度都市計画決定		S57年度用地着手	
S61年度工事着手					
全体事業費	180億円	事業進捗率	77%	供用済延長	4.3km
計画交通量	26,500台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.0 (残事業) 4.1	総費用： (事業費) 33億円/248億円 (維持管理費) 11億円/20億円	総便益： (事業費) 174億円/523億円 (走行時間短縮便益) 0.94億円/8.3億円 (走行経費減少便益) 5.1億円/8.5億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
【残事業】	交通量変動	: B/C=4.8(交通量 +10%)	B/C=3.2(交通量 -10%)		
	事業費変動	: B/C=3.8(事業費 +10%)	B/C=4.4(事業費 -10%)		
	事業期間変動	: B/C=4.0(事業期間 +20%)	B/C=4.2(事業期間 -20%)		
事業の効果等					
①交通混雑の緩和					
・拡幅整備により、県内直轄国道平均より高い当該区間の混雑緩和が見込まれる。 (CO2排出削減量:7,360t-co2/年)					
②交通事故の軽減					
・死傷事故率が県内直轄国道平均より高い区間が存在し、拡幅整備により事故件数の減少が期待される。					
③道路ネットワークの信頼性の向上					
・並行する東北縦貫自動車道では、冬期の気象状況などによる通行止めが発生しており、拡幅整備による交通容量増加により、幹線道路の信頼性向上が期待される。(通行止め実績:年平均22.6回)					
関係する地方公共団体等の意見					
福島県・福島県伊達地方町村議会議長会から早期整備の要望を受けている。 県知事の見解：再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト削減に努めてください。					
事業評価監視委員会の意見					
対応方針(原案)どおり「継続」が妥当である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					
この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。					
事業の進捗状況、残事業の内容等					
【執行済み額】事業費：138億円(進捗率77%) うち用地費：60億円(進捗率83%) 平成18年度までに、伊達市宇広前から桑折町大字上郡字仲丸の4.3km区間が供用している。また、隣接する0.5km区間について今年度末の供用を予定している。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等					
事業進捗に係る問題はない。平成21年度内に4車線拡幅済み区間の終点部から国見町方向へL=500mの供用を目指す。また残区間4.3kmについて、早期の供用を目標に事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等					
再生資材の活用、建設発生土の事業間利用の推進により盛土材のコスト削減を図っている。					

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道49号 猪苗代拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 東北地方整備局	
起終点	自：福島県耶麻郡猪苗代町大字壺揚字南浜 至：福島県耶麻郡猪苗代町大字長田字大堰			延長	7.3 km		
事業概要	<p>国道49号は、福島県いわき市と新潟県新潟市を結び、南東北地域の広域交流の促進及び沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</p> <p>猪苗代拡幅は、猪苗代町内の休日観光における交通渋滞の緩和や、冬期における走行水準の向上、沿道環境の改善等を目的とした事業である。</p> <p>当道路の整備により、渋滞ポイント（志田浜交差点）の渋滞解消による観光周遊の円滑化や、冬期走行環境の改善、道路交通の安全確保等に寄与するものである。</p>						
S63年度事業化	—		H元年度用地着手	H3年度工事着手			
全体事業費	129億円		事業進捗率	84%		供用済延長	2.9 km
計画交通量	9,300台/日						
費用対効果分析結果	B/C	総費用：(残事業)/(事業全体) 26億円/177億円 事業費：17億円/161億円 維持管理費：9.2億円/15億円	総便益：(残事業)/(事業全体) 64億円/201億円 走行時間短縮便益：37億円/171億円 走行経費減少便益：19億円/22億円 交通事故減少便益：6.8億円/8.1億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施						
【残事業】	交通量変動：B/C=2.8(交通量 +10%)		B/C=1.9(交通量 -10%)				
	事業費変動：B/C=2.3(事業費 +10%)		B/C=2.6(事業費 -10%)				
	事業期間変動：B/C=2.3(事業期間 +20%)		B/C=2.5(事業期間 -20%)				
事業の効果等	<p>①冬期交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期の堆雪による大型車同士のすれ違い困難箇所の解消、並行する常磐道通行止め時の交通混雑の解消等、冬期交通環境の改善が期待される。 <p>②交通事故の軽減による安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 特に観光期に多い交通事故の軽減が期待される。 						
関係する地方公共団体等の意見	<p>県知事の意見：事業計画の見直しを踏まえた再評価(案)については、異議ありません。なお、事業の実施時に更なるコスト縮減に努めてください。</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>対応方針（原案）どおり「4車線整備から2車線整備に事業計画を見直したうえで事業継続」が妥当である。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>【執行済み額】 事業費：108億円（進捗率84%） うち用地費：32億円（進捗率86%） 平成8年に、堅田交差点（国道115号交差）前後区間1.1kmが4車線拡幅で供用している。 また、平成17年11月には、猪苗代町大字金田から同町大字小松のバイパス部1.8km区間を2車線で供用している。</p>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>事業進捗に係る問題はない。残区間について早期の完成を目指す。</p>						
施設の構造や工法の変更等	<p>一部盛土材を購入土から他公共事業との調整により残土を受け入れることや再生資材（砕石やアスファルト合材等）の活用によるコスト縮減を図っている。</p>						

対応方針

見直し継続

対応方針決定の理由

計画交通量の減少に伴い2車線整備として、冬期走行環境の改善、道路交通の安全確保を図る必要がある。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道4号春日部古河バイパス 起終点 自：埼玉県春日部市下柳 至：茨城県古河市柳橋 事業概要 新4号国道は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。	事業区分 一般国道 事業主体 国土交通省 関東地方整備局 延長 21.5km S49年度事業化 S45年度都市計画決定 S50年度用地着手 S51年度工事着手 全体事業費 約24.4億円 事業進捗率 11% 供用済延長 21.5km(暫定) 計画交通量 34,600~57,700台/日 費用対効果分析結果 <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">B/C (事業全体) 5.2</td> <td style="width: 25%;">総費用 (限事業)/ (事業全体) 280/308億円</td> <td style="width: 25%;">総便益 (限事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円</td> <td style="width: 25%;">基準年 平成21年</td> </tr> <tr> <td>(限事業) 5.6</td> <td>事業費：176/204億円 維持管理費：104/104億円</td> <td>走行時間短縮便益：1,214/1,243億円 走行費用減少便益：218/237億円 交通事故減少便益：121/126億円</td> <td></td> </tr> </table>	B/C (事業全体) 5.2	総費用 (限事業)/ (事業全体) 280/308億円	総便益 (限事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円	基準年 平成21年	(限事業) 5.6	事業費：176/204億円 維持管理費：104/104億円	走行時間短縮便益：1,214/1,243億円 走行費用減少便益：218/237億円 交通事故減少便益：121/126億円	
B/C (事業全体) 5.2	総費用 (限事業)/ (事業全体) 280/308億円	総便益 (限事業)/ (事業全体) 1,552 / 1,606億円	基準年 平成21年						
(限事業) 5.6	事業費：176/204億円 維持管理費：104/104億円	走行時間短縮便益：1,214/1,243億円 走行費用減少便益：218/237億円 交通事故減少便益：121/126億円							
感度分析の結果 事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】 交通量：B/C=4.8~5.7 (交通量 ±10%) 【残事業】 交通量：B/C=5.2~6.2 (交通量 ±10%) 事業費：B/C=4.9~5.5 (事業費 ±10%) 事業費：B/C=5.2~5.9 (事業費 ±10%) 事業期間：B/C=4.9~5.4 (事業期間 ±2年) 事業期間：B/C=5.2~5.7 (事業期間 ±2年)									
事業の効果等 (1) 交通渋滞の緩和 ・全線暫定2車線で開通、その後交通量の増加により渋滞が発生。 ・春日部古河バイパス完成により、渋滞の緩和が見込まれる。 (2) 交通状況〔交通事故〕 ・バイパス周辺では、市街地を通る現道4号の死傷事故率が200件/億台*と高い。 ・春日部古河バイパスの完成により、現道4号及び並行する県道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。 (3) 交通状況〔大型車の状況〕 ・春日部古河バイパスは、大型車混入率が50%を超えている区間があり、現道4号などから大型車が転換している。 ・春日部古河バイパスが完成し、バイパスの交通容量が増えることにより、更なる転換が期待される。 (4) 地域開発の活性化 ・多くの工業団地や流通拠点が開発され、沿線の産業振興に寄与。									
関係する地方公共団体等の意見 ・茨城県知事の意見：「今後とも事業の進捗を函っていただきたいと思います」 ・埼玉県知事の意見：「本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら早期の整備をお願いします。」 ・第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会が整備促進及び立体化整備の推進を要望（平成20年12月22日）									
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。									
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 沿道に工業団地・流通拠点等が立地している。									
事業の進捗状況、残事業の内容等 昭和59年度までに、全線暫定2車線供用。関連する道路整備計画（首都圏中央連絡自動車道など）と整合を図りながら、全線4~6車線化に向けて事業を進めている。									
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見直し等 用地の取得は100%完了。引き続き全線4~6車線に向けた事業促進を図る。									
施設の構造や工法の変更等									
対応方針 事業継続									
対応方針決定の理由 以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。									
事業概要図 <div style="display: flex; align-items: center;"> <table border="1" style="margin-right: 20px;"> <tr><th colspan="2">凡例</th></tr> <tr><td>———</td><td>供用中</td></tr> <tr><td>.....</td><td>事業中</td></tr> <tr><td> </td><td>再評価箇所</td></tr> </table> </div>		凡例		———	供用中	事業中		再評価箇所
凡例									
———	供用中								
.....	事業中								
	再評価箇所								

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道4号石橋宇都宮バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：栃木県河内郡上三川町下蒲生 至：栃木県宇都宮市平出工業団地		延長	18.7km		
<p>事業概要：新4号国道は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。石橋宇都宮バイパスは、新4号国道の一部を形成するものであり、北関東地域の交通基盤の強化と宇都宮市中心市街地の通過交通排除による都市交通円滑化、開発計画等地域振興の支援を図る6車線のバイパス事業である。</p>						
S45年度事業化		S44年度都市計画決定		S45年度用地着手		S47年度工事着手
全体事業費	約600億円		事業進捗率	97%		供用済延長
計画交通量	51,500~65,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	4.9		総費用 (事業)/ (事業全体)	16/1,591億円	
	(残事業)	14.1		事業費	12/1,481億円	
				維持管理費	3.7/110億円	
総便益	(事業)/ (事業全体)		226/7,785億円		基準年	平成21年
				走行時間短縮便益	181/6,292億円	
				走行費用減少便益	30/1,114億円	
				交通事故減少便益	15/379億円	
<p>感度分析の結果：事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=4.5~5.3（交通量 ±10%）【残事業】交通量：B/C=13.7~14.8（交通量 ±10%） 事業費：B/C=4.9~4.9（事業費 ±10%）事業費：B/C=13.3~15.1（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=4.7~5.1（事業期間 ±1年）事業期間：B/C=13.6~14.8（事業期間 ±1年）</p>						
<p>事業の効果等 (1)交通渋滞の緩和 約9割の区間が6車線で完成しているが、未整備区間を中心に渋滞が発生 (2)交通安全の確保 交差点部での追突事故などが発生しているが、整備済みの区間では事故が減少 (3)地域開発の活性化 多くの工業団地や流通拠点が開発され、沿線の産業振興に寄与</p>						
<p>関係する地方公共団体等の意見 ・第二4号国道古河・宇都宮間建設促進期成同盟会が整備促進及び立体化整備の推進を要望（平成20年12月22日） ・県知事の意見：「事業継続していただけるよう、よろしくご配慮をお願いいたします。今後とも、早期の完成に向けて、事業の推進をお願いいたします」</p>						
<p>事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。</p>						
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 北関東自動車道が供用され、さらに、沿道に工業団地・流通団地、大規模ショッピングセンター等が立地し、当該道路における交通渋滞はますます深刻化している。</p>						
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等 平成12年度までに、全線暫定4車線供用。平成21年度までに全体計画の約9割が6車線で供用済み。関連する道路整備計画と整合を図りながら、全線6車線化に向けて事業を進めている。</p>						
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 用地の取得は100%完了。引き続き全線6車線に向けた事業促進を図る。</p>						
<p>施設の構造や工法の変更等 ・渋滞や事故対策のために平面交差点について立体を延伸。 ・上部工の軽量化、基礎の見直し、プレキャストブロックの採用により、立体化の事業費を約5億円縮減。</p>						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、コスト削減の内容、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものを。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤淳志

事業名	一般国道17号 高松立体		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：群馬県高崎市宮元町 至：群馬県高崎市並榎町		延長	1.6 km		
事業概要 一般国道17号は、高崎市を経て、群馬県を南部に通過し、沿線都市の連携強化を図る主要幹線道路である。高松立体は、渋滞ポイントである和田橋交差点の交通混雑の解消を図るとともに、国道17号の幹線道路としての機能を確保することにより地域の活性化に大きく寄与するものである。						
H11年度事業化	H12年度都市計画決定 H16年度都市計画変更		H12年度用地着手	H12年度工事着手		
全体事業費	約120億円		事業進捗率	90%	供用済延長	1.1 km
計画交通量	42,400～56,600台/日					
費用対効果 分析結果 ^(※1)	B/C (事業全体) 2.0 (仮事業) 3.3	総費用 (仮事業)/ (事業全体) 11/134億円 事業費：10/131億円 維持管理費：0.48/2.3億円	総便益 (仮事業)/ (事業全体) 36/265億円 走行時間短縮便益：34/245億円 走行費用減少便益：1.2/11億円 交通事故減少便益：0.11/8.6億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果 事業全体及び残事業について感度分析を実施 事業全体 交通量：B/C=1.8～2.1（交通量 ±10%） 残事業 交通量：B/C=3.2～9.2（交通量 ±10%） 事業費：B/C=1.8～2.2（事業費 ±10%） 事業費：B/C=3.0～3.7（事業費 ±10%） 事業期間：B/C=1.8～2.1（事業期間±2年） 事業期間：B/C=3.1～3.4（事業期間±2年）						
事業の効果等 (1) 渋滞の緩和 ・立体部の整備により、平均旅行速度が約21km/h上昇。 (2) 安全性の向上 ・2→1車線の減少の解消により安全性が向上。 ・歩行空間の確保による安全性の向上。						
関係する地方公共団体等の意見 ・高崎市「新市建設計画」において、早期推進の要望あり ・県知事の意見：「高崎市内の国道17号は、県内外の交通が集中しており、和田橋交差点の渋滞解消、国道18号や国道354号との合流部の安全確保のためには、本事業が必要であることから、さらなるコスト縮減に努め、早期完成を目指し、事業継続、推進されたい。」						
事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 周辺環境の変化（高松立体周辺では、旧高崎病院の建て替え（現国立病院機構高崎総合医療センター）や高崎市が平成23年4月中核市移行を目指している中で、JT跡地に地域の医療と保健の拠点施設として医療保健センター（仮称）及び情報と文化の拠点施設となる新図書館の建設事業を一体的に整備中。）						
事業の進捗状況、残事業の内容等 立体部を平成20年1月に暫定供用。一般部については、用地残件数が7件となっており、今後、調査・設計を並行して実施。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 立体部については切り直し道路の撤去、歩道橋の整備を推進。一般部については早期の供用を目指し、整備を進める。						
施設の構造や工法の変更等 ー						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道16号 <small>いるまさやまかくふく</small> 入間狭山拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>さいたまけんいるましかわらまち</small> 埼玉県入間市河原町 至： <small>さいたまけんさやましかみおくどみ</small> 埼玉県狭山市上奥富	延長	4.6km		
事業概要	一般国道16号は神奈川県横浜市を起点に、東京都八王子市、埼玉県入間市、川越市、さいたま市、春日部市、千葉県木更津市等首都圏の主要な都市を結び、横浜市に至る、延長約240kmの首都圏における重要な環状道路である。入間狭山拡幅は、一般国道16号の交通混雑の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、土地区画整理への寄与を目的とする道路である。 S46年度事業化 S39年度都市計画決定 (H12年度変更) S46年度用地着手 S47年度工事着手				
全体事業費	約158億円		事業進捗率	85%	
計画交通量	27,300~39,200台/日		供用済延長	3.7km	
費用対効果分析結果	B/C: (事業全体) 1.7 (残事業) 6.3	総費用: (残事業)/(事業全体) 22/292億円 事業費: 18/270億円 維持管理費: 4.1/22億円	総便益: (残事業)/(事業全体) 141/504億円 走行時間短縮便益: 126/425億円 走行経費減少便益: 8.9/60億円 交通事故減少便益: 6.5/18億円	基準年: 平成21年	
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量: B/C=1.4~2.3 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.6~1.9 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.7~1.8 (事業期間±1年) 【残事業】交通量: B/C=4.6~6.9 (交通量±10%) 事業費: B/C=5.8~6.9 (事業費±10%) 事業期間: B/C=6.1~6.3 (事業期間±1年)				
事業の効果等	(1) 国道16号の交通渋滞の緩和(混雑が発生しており、1kmあたりの渋滞損失時間は県内平均値の約4倍) (2) 安全・安心な歩行空間の確保(歩道のバリアフリー化と電線共同溝の整備により安全・安心な歩行空間が確保) (3) まちづくりの支援(区画整理事業における広域幹線道路として位置付けられ入間市のまちづくりに寄与)				
関係する地方公共団体等の意見	・県知事の意見:「一般国道16号(入間狭山拡幅)事業は、本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら、早期の整備をお願いします。」 事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	入間市駅の北口駅前まちづくりとして、入間市にて区画整理事業を整備中。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成5年度に狭山市鶴ノ木~狭山市上奥富(L=2.9km)、平成20年度に狭山市鶴ノ木~狭山市入間川4丁目(L=0.8km)を供用。 ・残事業区間(L=0.9km)のうち、用地取得が未完了なのは区画整理事業区域0.6kmのみである。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	入間市駅北口区画整理事業区域の一般国道16号の4車線化用地については、区画整理事業にて平成24年度末に全線の用地を確保する。				
施設の構造や工法の変更等					
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると事業の必要性・重要性は高いと考えられる。				
事業概要図					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道17号 <small>あげおどろ</small> 上尾道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>さいたまけん</small> 埼玉県さいたま市西区宮前町 至： <small>さいたまけんおけがわしかわたや</small> 埼玉県桶川市川田谷	延長	11.0 km		
事業概要	一般国道17号は、東京都中央区から新潟県新潟市までの延長373kmの路線で首都圏と北陸地方を結ぶ主要幹線道路である。 上尾道路は、一般国道17号の上尾市から鴻巣市間の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、さいたま新都心へのアクセス強化など幹線道路網を形成するために計画された、延長20.1kmのバイパスである。平成7年度までに起点から桶川市川田谷までの延長11kmが順次事業化されている。				
H2年度事業化	S44年度都市計画決定	H9年度用地着手	H14年度工事着手		
全体事業費	約954億円		事業進捗率	86% 供用済延長	
計画交通量	27,800~54,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.9 (残事業) 6.0	総費用 (事業全体) 152/1,072億円 事業費：112/1,016億円 維持管理費：40/55億円	総便益 (事業全体) 902/2,004億円 走行時間短縮便益：728/1,640億円 走行経費減少便益：135/259億円 交通事故減少便益：39/104億円	基準年：平成21年	
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.5~1.8 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.1 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.8~1.9 (事業期間±1年) 【残事業】交通量：B/C=3.3~6.1 (交通量±10%) 事業費：B/C=5.5~6.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=5.8~6.1 (事業期間±1年)				
事業の効果等	・円滑なモビリティの確保（現道等の渋滞損失時間の削減が期待される） ・安全で安心できるくらしの確保（第三次医療施設へのアクセス向上が期待される） 他13項目に該当				
関係する地方公共団体等の意見	・地元の首長及び議長等で構成される期成同盟会等より、上尾道路の事業化区間の整備促進、未事業化区間の早期事業化について要望されている。 ・県知事の意見：「一般国道17号（上尾道路）事業は、本県の発展に不可欠なものであるため、引き続きコストの縮減に十分留意しながら、早期の整備をお願いします。」 ・さいたま市長の意見：「本路線の整備は、国道17号の慢性的な渋滞の解消と沿道環境の改善を図るものであり、埼玉県中央地域における南北の交通軸として周辺地域の発展に大きく貢献するものであり、早期の全線供用開始を図りたい。」				
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	首都圏中央連絡自動車道の鶴ヶ島JCTから川島IC区間が平成20年3月に供用				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・用地取得率（面積ベース）は宮前IC～上尾環状線間約99%、上尾環状線～川越栗橋線間約67%、川越栗橋線～桶川市川田谷間約94%、合計約86%。 ・宮前IC～上尾環状線 [L=4.2km]、川越栗橋線～圏英道桶川北本IC（桶川市川田谷） [L=2.1km] は、整備効果の早期発現のため、2/4車線にて平成21年度供用予定。 施設の構造や工法の変更等 ・横断歩道橋の設置計画である5基を3基に見直し及び貯留槽を環境保全対策と一体整備する調整池に見直ししコスト縮減を図る。				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	事業の必要性は高く、早期の効果発現を図ることが適切である。				
事業概要図					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道51号 北千葉拡幅 <small>きたちほかくふく</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：千葉県千葉市若葉区貝塚町 <small>ちばしわかばくかいづからちよう</small> 至：千葉県佐倉市馬渡 <small>さくらしまわたし</small>			延長	7.6 km	
事業概要	一般国道51号は、千葉県の県庁所在地である千葉市から茨城県水戸市に至る延長約124 kmの放射状に伸びる主要な幹線道路である。北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和・交通安全の確保、千葉県中心部や東関東自動車道のIC、成田国際空港への道路ネットワーク機能の強化を図る事業である。 S46年度事業化 S44年度都市計画決定 S48年度用地着手 S57年度工事着手 S60年度都市計画変更					
全体事業費	約236億円		事業進捗率	76%	供用済延長	3.8 km
計画交通量	32,100~44,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.8	(事業全体) 49/417億円	(事業全体) 139/762億円	平成21年		
	(残事業) 2.8	事業費：41/396億円 維持管理費：7.9/21億円	走行時間短縮便益：137/715億円 走行費用減少便益：0.90/23億円 交通事故減少便益：1.1/25億円			
感度分析の結果	【事業全体】交通量：B/C=1.7~1.9(交通量±10%) 事業費：B/C=1.7~2.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.7~2.0(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=2.7~3.0(交通量±10%) 事業費：B/C=2.6~3.2(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.7~3.0(事業期間±2年)					
事業の効果等	(1)北千葉拡幅区間の渋滞損失 ・千葉市から四街道市にかけて、最大で全国平均の約12倍の渋滞が発生 (2)安全性の向上 ・歩行空間の確保による安全性の向上 ・中央分離帯及び右折車線の設置による安全性の向上					
関係する地方公共団体等の意見	・一般国道51号整備促進期成同盟会より整備促進の要望(平成20年10月)を受けている。 ・県知事の意見：「北千葉拡幅の事業区間においては、吉岡十字路交差点や坂戸交差点などで慢性的な渋滞が発生しており、また、歩道部が狭いことから歩行者の安全な通行に支障をきたしているところ。また、四街道市域においては、平成21年2月に都市計画決定がされ、沿線において道路拡幅事業と連携した成台中土地区画整理事業が進められていることから、事業の継続により、速やかに四街道市行き用地買収に着手し、早期に交通混雑の緩和と安心安全な歩道区間の確保を図っていただきたい。」 ・千葉市長の意見：「本市にとって一般国道51号北千葉拡幅は必要な事業であり、継続・推進していただきたい」					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	昭和53年に成田空港が開港し、国際貨物取扱量が増加、成田空港の拡張や周辺地域の宅地造成等により大型車混入率が増加し、混雑時旅行速度が低下している。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	平成7年度に2.7 km区間で4車線供用(一部2車線)。千葉市区間の用地取得率は97%。 平成21年度には1.1 km区間を4車線供用予定。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	千葉市区間1.8 kmのうち1.1 kmを平成21年度供用予定、四街道市区間(3.1 km)については平成20年度に都市計画決定しており、千葉市残区間とあわせて順次整備を進める。 施設の構造や工法の変更等					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果、進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道14号 かめいどこまつがわりつたい 亀戸小松川立休	事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：東京都江東区亀戸9丁目地先 至：東京都江戸川区大杉1丁目地先	区分		主体	関東地方整備局
延長				延長	2.5km
<p>事業概要</p> <p>国道14号は東京都中央区から千葉県千葉市へ至る総延長約6.4kmの主要幹線道路である。 亀戸小松川立休は、江東区亀戸から江戸川区大杉までの慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保を目的とした、延長2.5kmの6車線拡幅および立体化を計画した事業である。</p>					
S60年度事業化(亀戸地区)		S21年度都市計画決定		S62年度用地着手	
H元年度事業化(小松川地区)		H3年度都市計画変更		H11年度工事着手	
全体事業費		約41.7億円		事業進捗率	
計画交通量		49,300~64,700台/日		30%	
費用対効果分析結果		総費用(事業/事業全体)		総便益(事業/事業全体)	
B/C(事業全体) 1.3		206/383億円		437/483億円	
(事業) 2.1		事業費: 202/378億円		走行時間短縮便益: 350/391億円	
		維持管理費: 3.7/5.2億円		走行経費減少便益: 51/56億円	
				交通事故減少便益: 36/36億円	
<p>感度分析の結果</p> <p>【事業全体】交通量 : B/C=1.1~1.6 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.1~1.4 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.2~1.3 (事業期間±2年)</p> <p>【残事業】交通量 : B/C=1.9~2.8 (交通量±10%) 事業費 : B/C=1.9~2.4 (事業費±10%) 事業期間 : B/C=1.9~2.1 (事業期間±2年)</p>					
<p>事業の効果等</p> <p>(1) 渋滞損失 事業区間における渋滞は都平均の約3倍、交差点に100m~300m程度の渋滞発生 (2) 事故発生 死傷事故率300件/年億台kmを超える箇所が存在、人・自転車対自動車の死傷事故が都平均の約5倍 (3) 救急医療機関へのアクセス 3次救急医療機関への搬送時間が23区内でワースト2位。交通円滑化による定時制の確保</p>					
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>・都知事の見解：「費用便益費1.3であり、亀戸、小松川地区の慢性的な交通渋滞の緩和、東小松川交差点の交通事故の削減など、高い整備効果が図れる事業であるため、事業を継続することは当然と考える。」</p>					
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>事業の継続を承認する。</p>					
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>亀戸・大島・小松川地区市街地再開発事業が進捗。</p>					
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>亀戸地区は、平成19年度に6車線供用(L=0.69km) 用地取得率は亀戸地区100%、小松川地区約20%</p>					
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>今後は、亀戸地区は平成22年度に6車線化完了予定。小松川地区は特に渋滞が激しい東小松川交差点付近を東京都と協力して重点的に推進し、その他区間についても周辺道路の状況や交通量の状況等を見ながら順次整備を推進。 市街地再開発事業区域内の道路は概ね完成している。但し補助144号線については国道14号以南は整備が完了しているが、以北については未事業化。</p>					
<p>施設の構造や工法の変更等</p>					
<p>対応方針</p> <p>事業継続</p>					
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。</p>					
<p>事業概要図</p>					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	国道1号 おだわらはこねどうろ 小田原箱根道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自： <small>かながわけんおだわらしかざまつり</small> 神奈川県小田原市風祭 至： <small>かながわけんあしがらしもぐんほこねまちゆもと</small> 神奈川県足柄下郡箱根町湯本	延長	2.2km		
事業概要	一般国道1号は、日本橋を起点として、横浜市、小田原市、清水市、名古屋市、四日市市および京都市を通過し、大阪市に至る延長約570kmの主要幹線道路で、神奈川県においても横浜・川崎地区と小田原・箱根地区を連絡する重要な路線である。小田原箱根道路は、周辺地区の交通混雑の抜本的解消と交通の円滑化、安全で快適な歩行空間の確保、沿道環境の改善を目的とした4車線バイパス道路である。				
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H4年度用地着手	H8年度工事着手		
全体事業費	約236億円	事業進捗率	約86%	供用済延長	2.0km
計画交通量	29,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C: (事業全体) 1.6 (残事業) 7.8	総費用: (残事業)/(事業全体) 32/295億円 事業費: 28/284億円 維持管理費: 4.0/11億円	総便益: (残事業)/(事業全体) 252/459億円 走行時間短縮便益: 240/434億円 走行経費減少便益: 9.6/22億円 交通事故減少便益: 1.8/2.6億円	基準年: 平成21年	
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量: B/C=1.3~1.9 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.4~1.7 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.5~1.6 (事業期間±1年) 【残事業】交通量: B/C=5.7~10.1 (交通量±10%) 事業費: B/C=7.2~8.6 (事業費±10%) 事業期間: B/C=7.5~7.7 (事業期間±1年)				
事業の効果等	(1) 交通の円滑化 事業区間に並行する国道1号の交通の円滑化。 (2) 安全性の確保 並行する生活道路に抜け道交通が発生し、歩行者の安全性が低下。 (3) 観光産業の支援 観光地へのアクセス向上に伴う観光客数増加等、地域経済の活性化に寄与。				
関係する地方公共団体等の意見	・小田原市長・箱根町長等から構成される、「箱根新道接続道路建設促進協議会」から、早期の4車線完成供用の要望(平成19年11月)を受けている。 ・県知事の意見:「一般国道1号 小田原箱根道路については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図りたい。」				
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。				
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	周辺の観光施設への観光客数が増加(特に日帰り客の増加が著しい)しており、一部開通により並行する国道の渋滞は軽減されたものの、依然として渋滞が発生している。				
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成16年度に、山崎ICを除く一部区間が2車線暫定供用(L=2.0km)。 ・残事業は、国道1号と接続する山崎IC立体部である。				
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・用地取得率(面積ベース)は、約98%。 ・平成22年度から現道(国道1号)の拡幅にかかる擁壁工事を開始し、早期の供用を目指し、整備を進める。				
施設の構造や工法の変更等	鉄道事業者との協議により、擁壁構造を逆L型擁壁に変更。				
対応方針	事業継続				
対応方針決定の理由	以上の事業の効果、進捗状況、事業評価監視委員会における審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。				
事業概要図					

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道357号 とうきょうわんがんどうろ 東京湾岸道路（神奈川県区間）		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局	
起終点	自：神奈川県川崎市川崎区東扇島 かながわけんかわさしかわさきくひがしおうしま 至：神奈川県横須賀市夏島 かながわけんよこすかしなつしま		延長	25.3km			
事業概要	東京湾岸道路は、東京湾周辺の横須賀、横浜、川崎、東京、千葉、木更津及び富津の諸都市を連絡する延長約160kmの幹線道路である。 国道357号（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。						
S52年度事業化	S52年度都市計画決定 S63年度都市計画決定	S56年度用地着手	S53年度工事着手				
全体事業費	2,300億円		事業進捗率	約42%		供用済延長	14.4km
計画交通量	27,000～59,500台/日						
費用対効果 分析結果	B/C: (事業全体) 1.8 (事業) 2.6	総費用: (事業)/ (事業全体) 985/2,854億円 事業費: 892/2,718億円 維持管理費: 93/135億円	総便益: (事業)/ (事業全体) 2,591/5,240億円 走行時間短縮便益: 2,237/4,241億円 走行経費減少便益: 300/817億円 交通事故減少便益: 54/182億円	基準年: 平成21年			
感度分析の結果	事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量: B/C=1.6～2.1 (交通量±10%) 事業費: B/C=1.7～2.0 (事業費±10%) 事業期間: B/C=1.6～2.0 (事業期間±3年) 【残事業】交通量: B/C=2.0～3.3 (交通量±10%) 事業費: B/C=2.4～2.9 (事業費±10%) 事業期間: B/C=2.3～2.6 (事業期間±3年)						
事業の効果等	(1)内陸部の渋滞損失「横浜」川崎都心地区などの国道357号の並行する道路では、全区間で神奈川県平均を上回る渋滞が発生。 (2)港湾整備事業の支援 国際規格コンテナ貨物需要の増加に対応した湾岸関連施設の接続。						
関係する地方公共団体等の意見	・横浜市、横浜市幹線道路網建設促進協議会、磯子区・中区区連会より早期整備要望（H21.4）。 ・県知事の意見：「一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間）については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」 ・横浜市長の意見：「本事業については、当該沿線の渋滞解消及び横浜港の物流機能強化など、整備効果が期待できることから、事業の推進に向けて積極的に取り組むようお願いいたします。」 ・川崎市長の意見：「当該道路は、首都圏の広域幹線道路として位置付けられており、国際空港として機能が大きく拡充される羽田空港へのアクセス向上、京浜三港連携による港湾機能の強化・拡充等、日本の国際競争力を飛躍させるという観点から、早期の全線整備が必要である」						
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	首都高速道路湾岸線が平成13年に全線供用、スーパー中樞港湾の整備や羽田空港の再拡張が進行。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・平成16年度までに14.4kmを供用。 ・用地取得率（面積ベース）は約8割であり残件の殆どは区分地上権であり、当該整備に理解があることから、用地取得の進捗が見込まれる。						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	・磯子区・夏島区間の関係機関協議、調査設計および改良工事を進める。 ・本牧・根岸区間の関係機関協議、設計、工事を進める。 ・用地取得済の区間について、工事を進める。						
施設の構造や工法の変更等							
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上の事業の効果、進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。						
事業概要図							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課、有料道路課
担当課長名：深澤 淳志、森 昌文

事業名	一般国道468号首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚)		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	
起終点	自：神奈川県横浜市金沢区釜利谷町 至：神奈川県横浜市戸塚区汲沢町				延長	8.9km	
事業概要	<p>首都圏連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。「金沢～戸塚」（高速横浜環状南線）は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</p>						
S 63年度事業化	H7年度都市計画決定		H8年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費	約4,300億円		事業進捗率	21%		供用済延長	0.0km
計画交通量	44,200～50,300台/日						
費用対効果 分析結果	B/C(事業全体)	1.7		総費用(残事業/事業全体)	2,955/3,974億円		
	(残事業)	2.2		事業費	2,732/3,752億円		
総便益(残事業/事業全体)	6,564/6,564億円		基準年	平成21年			
走行時間短縮便益	5,978/5,978億円		走行経費減少便益	423/423億円		交通事故減少便益	163/163億円
感度分析の結果	<p>事業全体・残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.5～1.7（交通量±10%） 事業費：B/C=1.5～1.8（事業費±10%） 事業期間：B/C=1.5～1.7（事業期間±2年） 【残事業】交通量：B/C=2.1～2.4（交通量±10%） 事業費：B/C=2.0～2.4（事業費±10%） 事業期間：B/C=2.1～2.3（事業期間±2年）</p>						
事業の効果等	<p>(1)交通の流れの適正化 ・東名高速と東京湾岸地域を連絡強化する広域ネットワークの形成 ・国道1号等の通過交通を転換させ、定時性を確保 (2)物流都市拠点の連絡強化 ・スーパー中枢港湾や羽田国際空港を支えるネットワークの強化</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>・神奈川県知事を会長、横浜市長を副会長とする14市2町の首長で構成される首都圏中央連絡道路建設促進期成同盟会より整備促進の要望（平成21年7月29日）を受けている。横浜市栄区では、本事業の整備促進を「栄区まちづくり行動計画」（原案）において優先的に取り組む施策として盛り込んでいる。 ・県知事の意見：「一般国道468号 首都圏中央連絡自動車（金沢～戸塚）については、交通混雑の緩和や交通安全の確保、沿道環境の改善などに資する重要な事業であり、引き続き、事業推進を図られたい。」 ・横浜市長の意見：「東名高速道路や中央自動車道を連絡する横浜環状南線などは、物流の機能強化はもとより、保土ヶ谷バイパスなど既存の高速道路の渋滞緩和による環境改善にも貢献することから、本事業の再評価に係る対応方針（案）につきましても異議はありませんので、平成27年度の完成に向けて努めてくださるようお願いいたします。」</p>						
事業評価監視委員会の意見	<p>前回の付帯意見を継続し、引き続き環境保全対策、合意形成につとめること。</p>						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>周辺地域では大船駅東口市街地再開発事業、みなとみらい21地区事業が事業中。道路では横浜環状北線が事業中、横浜環状北西線で都市計画に向けた手続きが進められている。</p>						
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>・用地取得率は約65%に進捗し、引き続き住民の方々との話し合いを継続しながら用地取得を進める。 ・工事については、事業用地がまとまって取得できたところから順次着手していく。</p>						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	<p>大気汚染や騒音、地盤沈下など環境の悪化を懸念される地域の方々、環境保全をテーマに話し合い等を実施。</p>						
施設の構造や工法の変更等	<p>トンネル区間における地域に及ぼす影響を少なくするため、シールド工法の適用を視野に入れ、コストを鑑みつつ、具体化の検討を進める。</p>						
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	<p>・以上の事業の効果及び進捗状況、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の重要性、必要性は高いと考えられる。 ・事業評価監視委員会における付帯意見を継続し、引き続き環境保全対策、合意形成に努める。</p>						
事業概要図							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 ^{じょうぎょうかくかく} 上越魚沼地域振興快速道路 ^{じょうてつ} 一般国道18号 上新バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県上越市中郷区市屋 ^{じょうてつしなかごうけい} 至：新潟県上越市下源入 ^{じょうてつしもげんにげう}				延長	24.6 km
事業概要： 国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和」「ネットワークの充実強化」「地域開発の支援」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。						
S 50 年度事業化	S 50 年度都市計画決定	S 50 年度用地着手	S 53 年度工事着手			
全体事業費	944 億円	事業進捗率	59 %	供用済延長：17.6km(暫定2車線) 7.0km(完成4車線)		
計画交通量	9,700~44,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C ; (事業全体) 1.9 (事業) 1.2	総費用 ; (事業)/(事業全体) 354 / 1707 億円 (事業費 : 300 / 1624 億円) 維持管理費 : 54 / 83 億円	総便益 ; (事業)/(事業全体) 411 / 3322 億円 (走行時間短縮便益 : 267/2741億円) (走行経費減少便益 : 94/ 487億円) (交通事故減少便益 : 50/ 94億円)	基準年 ; 平成21年		
感度分析の結果 ; 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=1.3 (交通量+10%) B/C=1.0 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C=1.1 (事業費+10%) B/C=1.3 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C=1.1 (事業期間+20%) B/C=1.2 (事業期間-20%)						
事業の効果等 ①新幹線駅である(仮称)上越駅へのアクセス向上 ・上越地方生活圏唯一の新幹線新駅の開業 ②直江津港へのアクセス向上 ・搬出入貨物の26%を関東及び長野・東海方面が占めている ③上越青果地方卸売市場へのアクセス向上 ・妙高市の農産品のほぼ全量が上越市に出荷 ④日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上 ・上越市～妙高市間の通勤者数が2,584人増加 ⑤開発拠点地区へのアクセス向上 ・上新バイパス沿線は商業・業務、広域運動公園、工業系を中心に開発が進んでいる ⑥主要観光地へのアクセス向上 ・沿線の観光入れ込み客数年間1,032万人(上越市、妙高市観光入込客数合計) ・休日の交通が多く7月の休日交通量は平日の1.13倍【残事業：約8億円※】 ⑦県立中央病院へのアクセス向上 ・当該道路の整備による救命救急アクセスの向上(時間短縮エリア人口29,764人)【全体：約29億円※】 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上(降雪日実績：年平均47日)【全体：約79億円※】【残事業：約7億円※】 ⑨災害時の防災道路ネットワークの形成 ・高速道路と相互補完し、循環型の防災道路ネットワークを形成 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・国道18号は、周辺に商業・業務機能を中心とした施設の立地が進み、地域振興のためにも重要な役割を担っており、慢性化する渋滞の緩和や上信越自動車道、北陸自動車道、上越魚沼地域振興快速道路などと一体となり広域的幹線ネットワークを形成し、その機能を十分に発揮するために、上越市から上新バイパスの早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料						

金施策（無料化）の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と考える。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 今後、高速道路の料金施策の実施が交通状況にどのような影響があるか考慮すべき。
- ・ 審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

バイパス周辺の商業施設立地等がすすみ、上信越自動車道の全線供用後も交通混雑が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末で事業費558億円、進捗率59%、そのうち用地費は129億円で進捗率72%。
 残事業の内容：暫定2車線区間L=17.6kmの4車線化整備。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

岡原交差点～子安交差点間L=2.9kmを平成24年度に4車線供用を目指す。うち今池交差点～子安交差点間L=1.2kmは平成21年度の4車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

施工にあたり、新技術の活用、コンクリート構造物大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的活用、建設発生土の有効活用等により、コストの縮減を実施する。

対応方針：事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道49号 水原バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：新潟県阿賀野市寺社 至：新潟県阿賀野市下黒瀬			延長	8.1 km	
事業概要：国道49号水原バイパスは、「市街地部での交通渋滞の緩和」や「現道区間での大型車の減少による交通安全性の向上」や「沿線地域の振興・活性化」等を目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。						
H12年度事業化	都市計画決定：H10年度		H15年度用地着手	H17年度工事着手		
全体事業費	227 億円		事業進捗率	41%		供用済延長 0 km
計画交通量	15,700 ～ 24,800 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年
	(事業全体) 2.1 (供事業) 3.8	(供事業/事業全体) 121 / 218 億円 事業費：100/197 億円 維持管理費：21/ 21 億円		(供事業/事業全体) 455 / 455 億円 走行時間短縮便益：357/357 億円 走行経費減少便益：73/ 73 億円 交通事故減少便益：26/ 26 億円		
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.1(交通量+10%) B/C=3.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.6(事業期間+20%) B/C=4.0(事業期間-20%)						
事業の効果等						
①路線バスの利便性向上 ・現道を利用する路線バスの利用者は年間32万人						
②新潟港（東港区）へのアクセス向上 ・国道49号は1日約7,000トンの物流量が流れ、広域的な物流の動脈						
③日常活動圏中心都市である新潟市へのアクセス向上 ・新潟市⇄阿賀野市の通勤・通学者数は9,600人で増加傾向阿賀野市の買い物は新潟市への依存が高い						
④阿賀野市周辺の主要観光地へのアクセス向上 ・阿賀野市の観光入込客数は年間約159万人						
⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・4,669人の救急医療アクセスが向上【約3億円※】						
⑥現道区間の大型車の減少による安全性向上 ・歩行者・自転車や生活交通の安全性向上						
⑦新潟県東部産業団地への企業誘致の支援 ・新潟県東部産業団地の企業立地もあり阿賀野市の製造出荷額は増加傾向 ・東部産業団地の企業立地の促進など地域産業活性化を支援						
⑧冬期におけるスムーズな交通の確保 ・冬期間における走行性の向上【約10億円※】						
⑨現道における騒音の減少 ・現道の騒音レベルが約6～7db減少し、環境基準を満足						
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見						
地域から頂いた主な意見等： ・国道49号は、産業・経済・文化などあらゆる分野の交流を支える大動脈として極めて重要な路線であるとともに地域住民の生活道路としての主軸を担っており、物流の生命線である。また、交通渋滞や冬期間における交通確保の問題、交通事故の多発など、広域基幹道路としての機能が十分に発揮されておらず、新潟県や県北地方振興促進協議会から水原バイパスの早期整備の要望を受けている。 ・水原バイパスは、中心市街地の交通渋滞の緩和のみならず、「新潟県東部工業団地」への企業誘致など、地域産業の振興に大きく寄与することから、阿賀野市より早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見： ・事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料金施策（無料化）の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と考える。						
事業評価監視委員会の意見						

- ・自治体のまちづくりに与える波及効果についても、とりまとめて頂きたい。
- ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成16年の市町村合併により旧安田町、旧水原町、旧京ヶ瀬村、旧笹神村が阿賀野市となり、当該事業は新市の主要幹線道路として、通勤・通学や買い物などの日常活動の利便性向上や安全性向上などが期待される。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末（予定）までの投資額92億円。進捗率41%。
 残事業の内容：埋蔵文化財の調査及び全線の工事（改良工、橋梁工、舗装工等）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

現在実施中または未実施の埋蔵文化財調査の進捗を踏まえつつ、物流交通や日常活動の利便性向上や安全性向上を早期に図るため、阿賀野市寺社～同市下黒瀬間の整備を推進し、全線の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

当該事業は、一部区間を低盛土構造とするなど、用地取得を極力少なくした道路構造となっている。また、新技術の積極的な活用や残土を本事業の盛土等に転用するなどコスト縮減に努めている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 八箇峠道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局	
起終点	自：新潟県十日町市八箇 至：新潟県南魚沼市余川			延長	9.7 km		
事業概要	国道253号八箇峠道路は、「通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消」や「十日町生活圏・南魚沼生活圏の地域の活性化の支援・一体的な圏域形成」、「地域の発展」等を目的とした延長9.7kmの直轄権限代行による改築事業である。						
H12年度事業化	都市計画決定：－		H13年度用地着手	H12年度工事着手			
全体事業費	440 億円		事業進捗率	41 %		供用済延長	0 km
計画交通量	5,100 ～ 9,700 台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.4 (事業) 2.5	総費用 (事業)/ (事業全体) 249 / 439 億円 事業費：220/410 億円 維持管理費：29/ 29 億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 626 / 626 億円 走行時間短縮便益：425 / 425 億円 走行経費減少便益：167 / 167 億円 交通事故減少便益：34 / 34 億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.8(交通量+10%) B/C=2.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.3(事業費+10%) B/C=2.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.4(事業期間+20%) B/C=2.6(事業期間-20%)						
事業の効果等	<p>①特産品の物流効率化・産業活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 十日町市の特産品は「えのきたけ」、南魚沼市の特産品は「まいたけ」となっており、全国生産量の10%、25%を占め、全国的にも主要な生産地となっている。 特産品の物流効率化・産業活性化を支援する。 <p>②現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 線形の悪い隘路区間であり大型車のすれ違いが困難 特に冬期間は堆雪により幅員が狭められ冬期の車両すれ違いが困難 <p>③主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 十日町市、南魚沼市は多くの観光資源に恵まれている。 観光客数の増加や地域の活性化が期待される。 <p>④三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年に開院を目指している。 救命救急機関60分圏域カバー人口は約3,372人増加する。 八箇峠道路整備により2次医療施設へのアクセスが向上(時間短縮による受益人口127人)【約0.3億円※】 <p>⑤事前通行規制区間、冬期交通障害区間を解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の通行止め時は約4.3倍の迂回時間が必要 地域の日常生活や経済活動への影響を軽減【約1億円※】 魚沼・十日町地区は、日本有数の豪雪地域 線形不良区間および急勾配区間で旅行速度が著しく低下 冬期間のスムーズな交通の確保【約20億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)</p>						
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 八箇峠道路は、地域の利便性を高め、物資の流通等、観光・経済・文化・スポーツの交流を活発にする路線として期待されており、十日町市長や津南町長から早期整備の要望を受けている。 八箇峠道路は、全国有数の豪雪地帯である当該地域にとって、災害時や異常気象時に欠くことの出来ない道路であり、上越魚沼地域振興快速道路「十日町・六日町間」整備促進協議会から早期整備の要望を受けている。 八箇峠道路は、一般通行規制区間や線形不良などの解消を図るため、中越地区国道事業促進協議会より早期整備の要望を受けている。 <p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業評価にあたっては、救急搬送の時間短縮や冬期交通障害の解消など関係市町村の意向を十分反映し、事業継続として頂きたい。 ただし、高規格幹線道路の延伸や4車線化も地域交通に大きな影響を与えるものであり、今後の高速料金施策(無料化)の実施状況によっては、別途、地域において合意をとりながら優先度の再検討も可能と 						

考える。

事業評価監視委員会の意見

・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成17年までの市町村合併により新たな十日町市、南魚沼市となり、当該事業は新市の地域高規格道路として、広域幹線ネットワークの強化、信頼性の向上が期待される。また、当該地域では地域医療の高度化に向けて第三次救急医療施設「魚沼基幹病院（仮称）」の平成27年開院を目指している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業の進捗状況：平成21年度末（予定）までの投資額179億円。進捗率41%。

残事業の内容：用地未買収区間の用地買収と埋蔵文化財の調査、及び全線の工事。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

八箇IC～野田ICまでは全面展開で工事中であり、八箇IC（仮称）～野田IC（仮称）までの早期供用を目指している。また、関越自動車道交差点～終点の用地を買収後、野田IC～終点までの工事を行い早期の供用を目指している。

施設の構造や工法の変更等

当該事業箇所は、切土区間も多く約3kmの延長のトンネルもあり、その掘削残土が発生する。残土を本事業の盛土等に転用しコスト縮減に努めている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえ、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道8号 入善黒部バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：富山県下新川郡入善町柵山 至：富山県魚津市江口				延長	16.1km
<p>事業概要</p> <p>一般国道8号は、新潟市から京都市に至る延長約560kmの主要都市及び拠点間を結ぶ重要な幹線道路であるほか、地域の社会経済活動を支える重要な路線である。入善黒部バイパスは、富山県東部における広域幹線道路ネットワークを構成する、約16.1kmの4車線道路である。</p>						
H2年度事業化		H2年度都市計画決定		H5年度用地着手		H6年度工事着手
全体事業費		約862億円		事業進捗率		52%
計画交通量		20,600~36,700台/日		供用済延長		6.7km
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.1		総費用 (事業費/事業全体)	342/873億円	
	(残事業)	2.0		総便益 (事業費/事業全体)	694/939億円	
		事業費：303/822億円 維持管理費：39/51億円		走行時間短縮便益：528/759億円 走行費用減少便益：130/145億円 交通事故減少便益：36/35億円		基準年 平成21年
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=2.1(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.9(事業費+10%) B/C=2.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.9(事業期間+20%) B/C=2.3(事業期間-20%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①新幹線駅である(仮称)新黒部駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 富山県東部地域唯一の新幹線新駅へのアクセス向上（魚津市～新黒部駅間3分短縮） <p>②特定重要港湾伏木富山港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 県東部地域から特定重要港湾伏木富山港へのアクセス性が向上（紡績会社工場～伏木富山港間6分短縮） <p>③日常生活圏の各市・町間の連携を強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 日常生活圏内のアクセス性が向上（魚津市～黒部市間（4分短縮）、黒部市～入善町間（2分短縮）） <p>④救急医療機関への命の道としてのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス整備による救急救命アクセスの向上（入善町から黒部市民病院まで5分短縮） <p>⑤緊急輸送道路としての役割</p> <ul style="list-style-type: none"> 水害時における避難経路として機能 <p>⑥騒音の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道の騒音レベルが夜間要請限度以下に改善（黒部市荻生付近74dB→63dB） <p>⑦冬期間におけるスムーズな交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期間における走行性の向上【全体：約24億円※】【残事業：約16億円※】 <p>⑧周辺企業のアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> バイパス周辺にある企業活動を支援する。 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 入善黒部バイパスは、地域交流の促進、交通混雑の緩和等に重要な役割を果たすことが期待されており、魚津市をはじめとする3市2町の首長で構成される朝日滑川間国道・バイパス建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 新川地域の産業経済に大きく寄与するとともに、新幹線県東部駅へのアクセスともなる当該道路について魚津市より早期整備の要望を受けている。 入善黒部バイパスは、新川圏域の産業及び経済の活性化をもたらす、地域の交通渋滞解消を図る重要路線として位置づけられており、北陸新幹線開業までに一日も早い開通を期待し、黒部市から事業促進の要望を受けている。 入善黒部バイパスの現道拡幅区間について、入善町から早期の事業着手の要望を受けている。 						
<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後とも、コスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。 						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> 完成4車線計画では、完成までの年数に不確定要因が多いと思われるので、参考として当面の整備計画（暫定2車線等）についても費用便益分析を実施した方が事業の妥当性についても議論しやすくなるので 						

はないか。

・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
交通量の増大により沿道環境の悪化、交通混雑が深刻化している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

入善町上野～黒部市古御堂間（L=6.7km）を暫定2車線供用しており、地元合意のもと用地買収も約8割を終了している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

黒部市古御堂～魚津市江口間（L=7.3km）については、北陸新幹線の開業（H26年度予定）を勘案し、早期暫定2車線供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的な活用、他工事の現場発生の有効利用により、コスト縮減を考慮している。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道159号 七尾バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 北陸地方整備局
起終点	自：石川県七尾市川原町 至：石川県七尾市下町	延長	4.3km		
事業概要	国道159号七尾バイパスは、金沢市から七尾市に至る主要な幹線道路の一部を形成し、地域拠点（七尾市中心市街地）へのアクセス向上や交通混雑の緩和、ネットワークの充実強化などを図る重要な路線である。また、能越自動車道の七尾IC（仮称）で接続し、広域ネットワークを形成する役割も担う、延長4.3kmの4車線道路の事業である。				
H12年度事業化	H11年度都市計画決定	H12年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約240億円	事業進捗率	17%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,600~22,700台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.1 (事業) 1.4	総費用： (事業) / (事業全体) 151 / 197億円 (事業費：140/186億円) (維持管理費：11/11億円)	総便益： (事業) / (事業全体) 210 / 210億円 (走行時間短縮便益：162/162億円) (走行費用減少便益：31/31億円) (交通事故減少便益：17/17億円)	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.5(交通量+10%) B/C=1.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.5(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.3(事業期間+20%) B/C=1.5(事業期間-20%)				
事業の効果等	<p>①大規模道路事業との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 能越自動車道や藤橋バイパス（外環状線）と接続する他、能登国分寺公園の整備計画の実現などに大きく寄与する <p>②地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 石川県の長期計画である「県土ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に寄与 <p>③大規模公園計画との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該路線の沿道において能登国分寺公園の整備が進められており、同公園の外郭を形成する <p>④地域の活性化への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> 七尾市および周辺の主要な商業施設へのアクセス性が向上（4.6分、25%短縮） <p>⑤重要港湾七尾港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾「七尾港」や七尾港マリンパーク、火力発電所などへのアクセスが強化される <p>⑥第三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 中能登町から能登総合病院へのアクセス性が向上（4.6分、15%短縮） <p>⑦七尾市周辺の主要観光地へのアクセス性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊富な観光資源へのアクセス性向上や集客向上が期待できる（千里浜～七尾フィッシャーマンズワーフ：4.6分、10%短縮） <p>⑧冬期における円滑な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 冬期間における走行性の向上【約3.5億円※】 <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>				
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> 高規格幹線道路能越自動車道との接続による広域交流の促進、重要港湾七尾港へのアクセス機能向上、中能登拠点都市としての七尾市街地の骨格軸形成のため、国道159号建設促進期成同盟会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。 安全で円滑な交通の確保と地域の活性化を支援するため、能越商工観光懇談会から七尾バイパスの早期整備の要望を受けている。 <p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道159号七尾バイパスの対応方針については、事業継続で異論はない。 <p>なお、今後の事業執行に際しては、早期完成を図るため、更なるコスト縮減に努めていただきたい。</p>				

事業評価監視委員会の意見	
<ul style="list-style-type: none"> ・完成4車線計画では、完成までの年数に不確定要因が多いと思われるので、参考として当面の整備計画（暫定2車線等）についても費用便益分析を実施した方が事業の妥当性についても議論しやすくなるのではないか。 ・審議した結果、再評価及び対応方針（原案）の「事業継続」は妥当である。 	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成13年度に鹿島バイパスが全線供用を開始したことなどにより、七尾市街地の交通量は増加傾向。
事業の進捗状況、残事業の内容等	バイパス部は一部地区を除き、用地買収は完了している。また、工事は今年度より着手。現道拡幅部は、用地・工事とも未着手
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	バイパス区間は七尾IC(仮称)で能越自動車道七尾氷見道路と接続することから、七尾氷見道路の進捗に合わせて暫定2車線供用を目指し整備を進める。 現道拡幅区間及びバイパス区間の4車線化については、交通状況を勘案しつつ推進する。
施設の構造や工法の変更等	新技術、プレキャスト製品の積極的な活用や建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る予定。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路	事業区分	高規格幹線道路	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	延長	26.4km		
事業概要 永平寺大野道路は延長約160kmにわたる中部縦貫自動車道の一部を構成し、大野市中津川から福井市玄正島町に至る26.4kmの自動車専用道路であり、高速交通ネットワークの形成、広域リダンダンシーの確保、災害時における安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路である。					
H2年度事業化		H4年度都市計画決定		H5年度用地着手	
H10年度工事着手					
全体事業費	1,290億円	事業進捗率	約53%	供用済延長	11.1km
計画交通量	5,400～19,200台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2	総費用 (事業全体) 512/1,379億円	総便益 (事業全体) 1,531/1,595億円	基準年：平成21年	
	(機事業) 3.0	事業費：426/1,293億円 維持管理費：86/86億円	走行時間短縮便益：1,297/1,358億円 走行経費減少便益：183/184億円 交通事故減少便益：52/53億円		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.5(交通量+10%) B/C=2.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.8(事業費+10%) B/C=3.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.8(事業期間+20%) B/C=3.3(事業期間-20%)					
事業の効果等 ①高速交通ネットワークの形成 ・福井～東京の所要時間が短縮。(6時間30分→5時間40分：50分短縮【中部縦貫自動車道全線の効果】) ・福井～松本の所要時間が短縮。 (5時間5分→2時間55分：2時間10分短縮【中部縦貫自動車道全線の効果】) ・所要時間短縮により、「越前がに」などの生鮮食料品の出荷先拡大が期待。 ②広域リダンダンシーの確保 ・大雪等で通行止が頻発する北陸自動車道のリダンダンシーを確保。 ・中部圏、近畿圏で大規模地震が発生した場合、東日本を結ぶネットワークとして期待。 ③災害時における安定した交通路の確保 ・集中豪雨等により一般国道158号、一般国道157号、一般国道416号が通行止めとなった場合の代替路を確保。 ・一般国道158号の事前通行規制区間(連続降雨量140mm)の代替路線を形成。 ④高度医療施設へのアクセス向上 ・勝山市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(42分→28分：14分短縮) ・大野市～第三次医療施設(福井県立病院)への所要時間が短縮。(38分→32分：6分短縮) ⑤地域の活性化 ・奥越地域及び沿線地域における観光資源が有機的に連携されることにより、観光客の増加が見込まれ観光振興が期待。 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (大本山永平寺：観光入込客数：597,000人/年) ⑥日常生活圏中心都市である福井市へのアクセス向上 ・大野市～福井市の所要時間が短縮。(38分→32分：6分短縮) ・勝山市～福井市の所要時間が短縮。(42分→28分：14分短縮)					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成21年7月、中部縦貫・北陸関東広域道路建設促進同盟会(石川県、富山県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県の知事より構成)より早期整備の要望を受けている。 ・平成21年6月、中部縦貫自動車道路建設促進福井県協議会(福井県知事、福井市長、永平寺町長、勝山市長、大野市長より構成)より早期整備の要望を受けている。					

県知事の意見：

・ 中部縦貫自動車道の整備促進

永平寺大野道路については、平成24年度供用が示された勝山・大野間に加え、それ以外の未開通区間の整備スケジュールの明確化を図るとともに、平成28年度までの早い時期に全線開通が図られるよう十分な事業費を確保すること。

大野油坂道路については、未事業化区間(大野・大野東間、和泉・油坂峠間)の一日も早い事業化の決定を行い、今後10年間から15年での全線開通を図ること。特に、新規事業化された大野・和泉間については早期に工事着手するとともに、概ね10年で開通させること。

・ 道路事業(新築・改築)の費用便益比の算出について

今後は、従来からの走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益に加えて、企業立地の促進、観光振興、広域的なりだんだんシーの確保、高度医療施設へのアクセス向上、冬期における安全な通行確保など道路が持つ多様な効果を十分反映する総合的に評価する仕組みを導入すること。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、「国道158号永平寺大野道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成5年に「スキージャム勝山」が、平成12年に「福井県立恐竜博物館」がオープンし、中京・関西方面から多くの観光客が訪れている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

現在までに11.1km(暫定2車線供用)供用済みであり、用地取得は約88%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等

事業実施にあたり、IC形式の変更や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 中部縦貫自動車道 一般国道158号 永平寺大野道路 起終点 自：福井県大野市中津川 至：福井県福井市玄正島町	事業 区分 高規格幹線道路	事業 国土交通省 主体 近畿地方整備局 延長 26.4km
--	-------------------------	--

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道18号長野東バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県長野市北長池 至：長野県長野市柳原			延長	2.8 km	
事業概要	一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194 kmの主要幹線道路である。長野東バイパスは、長野市中心部の交通渋滞緩和や交通安全の確保を目的として計画された事業である。					
平成12年度事業化	平成3年度都市計画決定	平成16年度用地着手	平成22年度工事着手	予定		
全体事業費	約160億円	事業進捗率	24%	供用済延長	0.0 km	
計画交通量	21,400~32,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (残事業) 2.2	総費用 (残事業)/事業全体 105/144億円 (事業費：96/135億円 維持管理費：9.0/9.0億円)	総便益 (残事業)/事業全体 229/229億円 (走行時間短縮便益：218/218億円 走行経費減少便益：7.4/7.4億円 交通事故減少便益：3.5/3.5億円)	基準年	平成21年	
感度分析の結果	事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.4~1.7 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.4~1.7 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4~1.7 (事業期間±3年) 【残事業】交通量：B/C=2.0~2.4 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.0~2.4 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.9~2.4 (事業期間±3年)					
事業の効果等	<p>(1) 国道18号の渋滞損失 ・ 郊外からの流入交通や通過交通が国道18号に集中。県平均の約10倍の渋滞が発生。</p> <p>(2) 国道18号の事故発生状況 ・ 国道18号では、死傷事故率が300件/億台キロを越える区間が多数存在。県平均の約4倍の事故が発生。</p> <p>(3) 国道18号の夜間騒音 ・ 国道18号には、夜間要請限度(70dB)の超過箇所が存在。 ・ 夜間交通量が国道18号から長野東バイパスへ転換することで夜間騒音の抑制に寄与。</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・ 東外環状線建設促進期成同盟会による長野東バイパスの事業促進に向けた要望活動の実施(H21.7)。 ・ 長野東バイパスの早期完成は、長野市長のマニフェストの一つ。 ・ 県知事の意見：「長野東バイパスにつきましては、長野市の東外環状線の一部を担う道路であり、市街地の慢性的な交通渋滞の解消に大きな効果があるものと期待しています。事業継続を図るとともに積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。」</p>					
事業評価監視委員会の意見	事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	平成20年度に国道406号の村山橋(L=1.1km)が完成、国道406号(百瀬~茂菅バイパス)の現道拡幅部(L=0.9km)が部分供用するなど、周辺道路の整備が推進されている。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	用地取得率は面積ベースで約64%。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	今後の事業の見通しとして、完成4車線の早期供用に向け事業を推進する。					
施設の構造や工法の変更等						
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び事業評価監視委員会による審議、長野市長等の意見を踏まえると、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道18号 野尻IC関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 関東地方整備局
起終点	自：長野県上水内郡信濃町古間 至：長野県上水内郡信濃町野尻				延長	8.7km
事業概要	一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、国道18号の冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的として計画された事業である。					
平成元年度事業化	昭和60年度都市計画決定 (野尻～野尻上ノ原) 平成2年度都市計画決定 (野尻上ノ原～古間)		平成5年度用地着手	平成6年度工事着手		
全体事業費	約250億円		事業進捗率	51%	供用済延長	3.3km
計画交通量	3,200～10,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (残事業) 1.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 105/276億円 事業費：94/259億円 維持管理費：11/17億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 148/348億円 走行時間短縮便益：124/267億円 走行経費減少便益：23/67億円 交通事故減少便益：1.5/13億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	事業全体および残事業について感度分析を実施 【事業全体】交通量：B/C=1.3～2.0(交通量±10%) 事業費：B/C=1.2～1.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2～1.2(事業期間±2年) 【残事業】交通量：B/C=1.4～1.6(交通量±10%) 事業費：B/C=1.3～1.6(事業費±10%) 事業期間：B/C=1.4～1.5(事業期間±2年)					
事業の効果等	(1)冬期の交通障害 ・幅員が狭く堆雪幅が未確保。冬期は大型車の登坂不能車が発生。 ・冬期は、歩行者が車道の通行を強いられ、安全性が損なわれている。 (2)交通事故 ・未整備区間は、事故率が300件/億台和を超える区間が存在。整備済区間は、冬期の事故が大幅に減少。 (3)上信越自動車道の代替路 ・並行する上信越自動車道の通行止め際には代替路としての機能を期待される。					
関係する地方公共団体等の意見	野尻バイパス促進期成同盟会による事業促進に向けた要望活動の実施(H21.8)。 ・長野県の都市計画マスタープランにおいて主要幹線道路に位置付け。 ・県知事の意見：「特別豪雪地帯であることから、降雪、積雪時において急坂路での大型車のスリップ事故が多発するなど、冬期交通の安全確保が喫緊の課題となっております。事業継続を図るとともに積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請します。」 事業評価監視委員会の意見 事業の継続を承認する。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	信濃町ICを含む上信越自動車道の供用(H9年度)、妙高野尻BPの供用(H9年度)、県道杉野沢黒姫線の供用(H15年度)、上信越自動車道(豊田飯山IC～信濃町IC)の4車線化供用(H21年度)。					
事業の進捗状況、残事業の内容等	野尻IC関連(野尻バイパス)の用地取得率は約51%。現在までに3.3kmが部分供用しており、現道拡幅区間を含む5.4kmが未整備である。					
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い[≒1.0km区間の線形改良]の事業を推進。					
施設の構造や工法の変更等	供用区間のトンネルは片側歩道としコスト削減を図った。					
対応方針	事業継続					
対応方針決定の理由	以上の事業の効果及び事業評価監視委員会による審議、地方公共団体等の意見を踏まえると、事業の必要性・重要性は高いと考えられる。					
事業概要図						

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市山本 至：長野県下伊那郡喬木村氏乗			延長	22.1km	
<p>事業概要：三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する飯高道路は、長野県南信地域への高速交通サービスの提供、主要観光地へのアクセス強化、一般国道256号の通行不能区間の解消等を目的に計画された飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長22.1kmの一般国道の自動車専用道路です。</p>						
H4年度事業化		H一年度都市計画決定		H7年度用地着手		H10年度工事着手
全体事業費		約1,354億円		事業進捗率		54%
計画交通量		16,300台/日		供用済延長		7.2km
費用対効果分析結果	B/C：(事業全体) 1.8 (事業) 1.4		総費用：(事業) / (事業全体) 540 / 1,399億円 事業費：480 / 1,339億円 維持管理費：60 / 60億円	総便益：(事業) / (事業全体) 782 / 2,491億円 走行時間短縮便益：564 / 1,908億円 走行経費減少便益：181 / 512億円 交通事故減少便益：37 / 71億円		基準年： 平成21年
<p>感度分析の結果：残事業（事業全体）について感度分析を実施 (事業) 交通量変動：B/C=1.4(交通量+10%) B/C=1.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.3(事業費+10%) B/C=1.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.4(事業期間+10%) B/C=1.5(事業期間-10%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【85,019万人時間/年⇒84,676万人時間/年 約4%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【信南交通阿南線】 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。【飯田市→浜松市 約4時間→約2時間】 ・南信地域の上村地区、南信濃地区から飯田地方生活圏の飯田市中心部へのアクセス向上。 【飯田市上村地区(旧上村) 100分→30分、飯田市南信濃地区(旧南信濃村) 80分→50分】 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・天龍峡等などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飯田市立病院（三次医療施設）への搬送時間60分圏域が拡大。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道256号等の事前通行規制区間の回避可能。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約518千t/年(約2%)削減。【26,483千t/年→25,965千t/年】 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約1.6t/年(約34%)削減。【4.74t/年→3.13t/年】 ・SPM排出量が約0.1t/年(約34%)削減。【0.26t/年→0.17t/年】 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飯喬道路は、地域交流の促進に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望を受けている。 ・県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○三遠南信自動車道は、高速交通ネットワークの拡大はもとより、長野・愛知・静岡3県の交流促進や地域経済の活性化、さらに救急医療圏の拡大や災害時の代替機能確保など、本県の骨格となる極めて重要な道路であると認識。 ○急峻な地形が多い本県における道路整備は、トンネルや橋梁等の構造物が多く含まれ、通常に比べ工事費が増高することから費用便益比が低い数値となるのは必然であり、単にこの数値にとらわれることなく、現行の便益計算方法に含まれない効果についても適切に評価することが必要であるとする。 ○地元飯田市をはじめとした沿線市町村からも、早急な整備を熱望されているところであり、長野県と 						

しては、「事業継続」を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請する。

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
・第1工区の開通にあわせ企業が立地、第2工場建設など製造業が活発化。
・未開通区間沿線では、高齢化が進展し、医療体制において地域格差など生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
・飯田山本IC～天龍峡IC間(L=7.2km)について、平成20年4月13日に暫定2車線供用。
・天龍峡IC～飯田東IC〔仮称〕間(L=7.4km)、詳細設計、改良工事及び橋梁工事推進中。
・飯田東IC〔仮称〕～喬木IC間(L=7.5km)測量・地質調査推進中。
・事業進捗率54%。用地取得率は89%(平成21年度末見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
天龍峡IC～喬木IC間L=14.9kmについて、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
新技術・新工法の採用および柔軟な構造と線形を選定しコスト削減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※ (〇〇IC)は仮称である

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：長野県飯田市南信濃和田 至：静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家				延長	約13.1km
事業概要：三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する青崩峠道路は、一般国道152号の通行不能区間の解消とともに、長野県南信地域及び静岡県北遠地域への高速交通サービスの提供、並びに当該地域の活性化等を目的に計画された長野県飯田市南信濃和田から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長13.1kmの一般国道の自動車専用道路です。						
S58年度事業化		H一年度都市計画決定		S60年度用地着手		S61年度工事着手
全体事業費		約930億円		事業進捗率		26%
計画交通量		4,100台/日		供用済延長		0km
費用対効果 分析結果	B/C		総費用		総便益	
	(事業全体) 1.1 (事業) 1.8		(事業) (事業全体) 575/955億円 (事業費：537/917億円) (維持管理費：38/38億円)		(事業) (事業全体) 1,048/1,048億円 (走行時間短縮便益：801/801億円) (走行経費減少便益：215/215億円) (交通事故減少便益：32/32億円)	
感度分析の結果：残事業（事業全体）について感度分析を実施 (事業) 交通量変動：B/C=1.8(交通量+10%) B/C=1.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.6(事業費+10%) B/C=2.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.7(事業期間+10%) B/C=1.8(事業期間-10%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間削減が見込まれる。【42,962万人時間/年→42,878万人時間/年 約2%削減】 ・南信地域から新幹線駅、空港等へのアクセス向上が見込まれる。 【豊橋駅160分→100分、浜松駅150分→120分、中部国際空港160分→140分】 ②物流効率化の支援 ・南信地域から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【160分→110分】 ③国土地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・国道152号の交通不能区間を解消する。 ④個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信地域連携ビジョン」を支援。 ・遠山温泉郷などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・飯田市立病院（三次医療施設）への搬送時間60分圏域が拡大。 ⑥災害への備え ・浜松市道等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約41千t/年(約0.3%)削減。【15,375千t/年→15,334千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約3t/年(約20%)削減。【15.15t/年→12.16t/年】 ・SPM排出量が約0.2t/年(約19%)削減。【0.81t/年→0.66t/年】						
関係する地方公共団体等の意見 ・青崩峠道路は、通行不能区間を解消し地域交流の促進等に重要な役割を果たすことが期待されており、長野県をはじめとする関係3県5市9町12村の首長で構成される三遠南信道路建設促進期成同盟会より早期整備の要望（平成17年6月16日）を受けている。 ・県知事の見解： ○三遠南信自動車道は、高速交通ネットワークの拡大はもとより、長野・愛知・静岡3県の交流促進や地域経済の活性化、さらに救急医療圏の拡大や災害時の代替機能確保など、本県の骨格となる極めて重要な道路であると認識。 ○急峻な地形が多い本県における道路整備は、トンネルや橋梁等の構造物が多く含まれ、通常に比べ工事費が増高することから費用便益比が低い数値となるのは必然であり、単にこの数値にとらわれることなく、現行の便益計算方法に含まれない効果についても適切に評価することが必要であると考える。 ○地元飯田市をはじめとした沿線市町村からも、早急な整備を熱望されているところであり、長野県と						

しては、「事業継続」を図るとともに、積極的な予算確保と早期完成に向けた事業の推進を強く要請する。

・浜松市長の意見：

- 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
- 今後は早期整備に向けて、22年度以降の安定的な予算確保及び事業推進を切望する。
- 費用便益比(B/C)のみならず、災害時における孤立集落、救急医療など安全・安心な生活を守る道路であるとともに、高速サービス向上による広域交流や地域間の活性化につながる重要な道路であるので、今後ともご支援をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
高齢者人口割合が天龍村、大鹿村で50%を超え高齢化が進展

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・環境アセスメント評価書の縦覧が完了
- ・小嵐IC〔仮称〕～水窪北IC〔仮称〕について、測量、道路設計を推進
- ・事業進捗率は26%、用地取得は未着手。(平成21年度末 見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

小嵐IC～水窪北IC間L=6.0kmについて、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

トンネルズリの有効利用、工事用道路ルートの見直しにより、コスト縮減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道19号恵中拡幅（延伸） <small>けいちゅうかくふく</small>		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県恵那市大井町雀子ヶ根 <small>えなしおおいちゆうすずめこがね</small> 至：岐阜県中津川市茄子川 <small>なかつがわしなすびがわ</small>				延長	3.0km
事業概要 一般国道19号は、愛知県名古屋市中熱田区を起点とし、長野県長野市に至る延長約259kmの主要幹線道路である。このうち、恵中拡幅（延伸）は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域活性化の支援を目的とした延長3.0kmの4車線化事業である。						
H12年度事業化		S52年度都市計画		H12年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費		約150億円		事業進捗率		76%
計画交通量		32,700台/日		供用済み延長		1.0km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体) (残事業)	1.5 5.1	40/164億円 事業費：31/151億円 維持管理費：8.7/13億円		204/248億円 走行時間短縮便益：161/202億円 走行経費減少便益：40/42億円 交通事故減少便益：2.8/4.4億円	
感度分析結果 感度分析結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.6（交通量-10%） B/C=5.6（交通量+10%） 事業費変動：B/C=4.7（事業費+10%） B/C=5.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.1（事業期間-10%） B/C=5.1（事業期間+10%）						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約132,592万人時間/年→約132,580万人時間/年】 ・交通容量が増加し、混雑度の低減が見込まれる。【混雑度2.4→1.0】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在。【東鉄バス（中津川線）】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の恵那市・中津川市間のアクセス向上が見込まれる。 ③安全な生活環境の確保 ・現道等の渋滞が緩和されることにより、追突による死傷事故件数の減少が見込まれる。 【34件/km→15件/km】 ④個性ある地域の形成 ・恵那峡県立自然公園、恵那峡温泉、中津川公園などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・中央自動車道の通行止め時に代替路線となる。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量が約83千t/年（約0.1%）削減。【18,025千t/年→17,942千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約438t/年削減（約0.5%）削減。【84,830t/年→84,392t/年】 ・SPM排出量が約39t/年削減（約0.6%）削減。【7,063t/年→7,024t/年】						
関係する地方公共団体等の意見 ・東濃5市（多治見市、土岐市、瑞浪市、恵那市、中津川市）で構成される「東濃5市東西幹線道路整備促進協議会」より、整備促進要望を受けている。 ・県知事の意見： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。						

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・ 恵那市、中津川市において、工業立地や大規模商業施設の立地が増加している。
 ・ また、東海環状自動車道東回り区間の完成（H17.3.19）により、交通量が増加しており、整備促進が求められる。（センサス交通量H17:38,400台/日、H11:33,800台/日、H2:26,700台/日）

事業の進捗状況、残事業の内容等
西諏訪交差点から深沢交差点の区間1.0kmが4車線完成供用済みである。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 ・ 全体事業での進捗率は約76%、用地買収の進捗率は100%である。
 ・ 恵那市大井町雀子ヶ根～西諏訪交差点 L=2.0kmについて、完成4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
橋梁部のボックスカルバートへの構造変更等により、コスト縮減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらない。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号坂祝バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：岐阜県加茂郡坂祝町大針 至：岐阜県各務原市鵜沼東町		延長	7.6km			
事業概要	坂祝バイパスは、中濃地域と岐阜地域を結ぶ国道21号の交通渋滞の緩和、沿道環境の改善、危険箇所の回避、地域活性化の支援を目的として計画された延長約7.6kmの道路である。						
H2年度事業化	S61年度都市計画決定		H6年度用地着手	H11年度工事着手			
全体事業費	約508億円		事業進捗率	54%		供用済延長	4.3km(暫定)
計画交通量	38,800台/日						
費用対効果分析結果	B/C	総費用	(事業費)	総便益	(事業費)	基準年	
	(事業全体)	2.5	192/510億円	744/1,272億円	(事業全体)	平成21年	
	(事業費)	3.9	事業費：175/492億円 維持管理費：17/17億円	走行時間短縮便益：661/1,125億円 走行経費減少便益：60/104億円 交通事故減少便益：24/43億円			
感度分析の結果	交通量変動：B/C=5.0(交通量+10%) B/C=3.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.5(事業費+10%) B/C=4.3(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.7(事業期間+10%) B/C=4.0(事業期間-10%)						
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約91万人時間/年→約48万人時間/年 約48%削減】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【岐阜南部横断ハイウェイ】 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。【各務原市⇄美濃加茂市64分→50分】 ③災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成17年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ④災害への備え ・名神、中央道、東海環状道の代替路線を形成する。 ・現道の防災対策必要箇所を回避可能。【要対策箇所：4箇所】 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約3千t/年（約0.1%）削減。【5,219千t/年→5,216千t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約13t/年（約0.1%）削減。【19,837t/年→19,824t/年】 ・SPM排出量が約1t/年（約0.1%）削減。【1,804t/年→1,803t/年】 ・平成17年度道路環境センサス区間1028において夜間騒音値の低減が見込まれる。【74dB→69dB】						
関係する地方公共団体等の意見	・坂祝バイパスは、高規格道路と連携し広域的ネットワークを形成することにより、沿線地域における都市間連携の強化や地域を活性化させることが期待されており、各務原市をはじめとする関係8市6町の首長で構成される整備促進期成同盟会より早期整備の要望（平成21年6月17日）を受けている。 ・県知事の見解： ○対応方針（案）「事業継続」について異議なし。 ○事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。						
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」することは「妥当」である。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・美濃加茂市～各務原市間は圏域唯一の2車線区間となっており、主要渋滞ポイントが3箇所存在（太田本町4交差点、鵜沼宝積寺町交差点、鵜沼東町交差点） ・沿道環境の悪化（H18道路環境センサスで騒音観測値が要請限度を上回っている） ・落石、土砂崩れの危険（過去20年間で6件発生） ・産業拠点と交通の要衝を接続（各務原市～美濃加茂市周辺には航空機関連メーカー、工業団地など産業拠点が立地し、美濃加茂市は国道21号、国道41号、東海環状自動車道が接続する交通の要衝）						
事業の進捗状況、残事業の内容等	・用地取得率は約51%（平成21年度末見込み） ・全体の事業進捗率は約54%（平成21年度末見込み）						
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	大針IC～勝山IC間(L=3.3km)について、早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。						
施設の構造や工法の変更等							

トンネル断面および擁壁の構造形式の見直しによりコスト縮減を図る予定。

対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。
事業概要図	

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 高山下呂連絡道路 一般国道41号 石浦バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：岐阜県高山市久々野町久々野 至：岐阜県高山市千島町				延長	9.2km
事業概要： 高山下呂連絡道路は、岐阜県高山市から下呂市に至る延長約50kmの地域高規格道路である。そのうち一般国道41号石浦バイパス（1工区、2工区）は、高山市久々野町から千島町に位置し、宮崎区間における道路の信頼性や安全性の確保、及び高山市街流入部の渋滞緩和等を目的とした事業である。						
H12、15年度事業化 H12年度都市計画決定 H16年度用地着手 H1年度工事着手						
全体事業費	約425億円		事業進捗率	9%	供用済延長	0.0km
計画交通量	20,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.5 (事業) 1.7	総費用 (事業) / (事業全体) 292 / 331億円 事業費：270/309億円 維持管理費：23/23億円	総便益 (事業) / (事業全体) 495 / 495億円 走行時間短縮便益：439/439億円 走行経費減少便益：48/48億円 交通事故減少便益：7.7/7.7億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=1.8 (交通量+10%) B/C=1.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C=1.5 (事業費+10%) B/C=1.9 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C=1.6 (事業期間+10%) B/C=1.8 (事業期間-10%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約75万人時間/年→約20万人時間/年 約82%削減 ※宮高山バイパス断面約7万人時間/年→約2万人時間/年 約71%削減】 ・主要渋滞ポイントの渋滞解消・緩和が期待される。【主要渋滞ポイント2箇所】 ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【高山下呂連絡道路】 ・一之宮町、久々野町から高山市中心部へのアクセス向上。 ③個性ある地域の形成 ・高山市～下呂間の連絡性が向上し、広域観光周遊ルート形成が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・宮崎の冬場の交通難所が解消することにより、大野分署から一之宮支所間の所要時間が7分短縮する。【救命率が約2倍に向上】 ・大野分署から高山赤十字病院（三次医療施設）までの冬期の救急車移動時間短縮が見込まれる。【約28分→約18分】 ⑤安全な生活環境の確保 ・厳しい道路線形を有する峠区間を回避することができ、交通事故件数の大幅な減少が期待される。【曲線半径100m未満の急カーブ5箇所、i=約6%の急勾配2箇所を回避】 ⑥災害への備え ・岐阜県地域防災計画（平成18年3月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する現国道41号の代替路を形成する。 ・現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。【要対策箇所1箇所、要点検箇所5箇所】 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11.7千t/年（約2.1%）削減。【548.8千t/年→537.2千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約77.4t/年（約3.0%）削減。【2,599.4t/年→2,522.0t/年】 ・SPM排出量が約7.8t/年（約3.4%）削減。【230.0t/年→222.2t/年】						

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 3市で構成される国道41号下呂・高山間車線強化促進期成同盟会が、飛騨地域の大動脈として使命の達成とより安全で快適な道路として機能するよう当事業の促進を国に要望
- ・ 県知事の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 事業の実施にあたっては、本県と十分協議していただくとともに、一層のコスト縮減に努められたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 冬期は積雪・路面凍結等により走行速度が低下。移動時間増加に伴い救急医療活動の遅延が発生。
- ・ 東海北陸道、中部縦貫道の延伸などにより「飛騨高山」への観光来訪者は年々増加。また、下呂温泉の宿泊客数は横ばいであるが、北陸方面からの観光客は大幅に増加。
- ・ 交通事故が引き続き多発しており、今年度も既に6件の車両横転事故が発生。

事業の進捗状況、残事業の内容等

事業進捗率9%、用地取得率37%(平成21年度末見込み)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・ トンネルのジェットファン規格見直しによるトンネル断面縮小、ジェットファン台数見直し、新技術・新工法の採用によりコスト縮減を図る予定。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 ^{しずおかとうざい} 静岡東西道路 一般国道1号 静岡バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：静岡市清水区興津東町 至：静岡市駿河区丸子二軒家				延長	24.2km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道1号静岡バイパスは、地域高規格道路「静岡東西道路」の一部を構成し、交通混雑の緩和、沿道環境の改善、交通事故の削減等を目的に、全線暫定供用後の4車線立体化を実施している。</p>							
S43年度事業化		S49年度～H19年度 都市計画決定		S45年度用地着手		S46年度工事着手	
全体事業費	約1,600億円		事業進捗率	46%		供用済延長	9.9km
計画交通量	69,200台/日						
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体)2.6 (機轉)5.1		総費用：(機轉)/(事業全体) 677/1,695億円 (事業費：621/1,639億円) 維持管理費：56/56億円		総便益：(機轉)/(事業全体) 3,474/4,465億円 (走行時間短縮便益：2,572/3,379億円) (走行経費減少便益：743/883億円) (交通事故減少便益：159/204億円)		基準年： 平成21年
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動：B/C=5.2(交通量+10%) B/C=5.1(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.7(事業費+10%) B/C=5.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.9(事業期間+10%) B/C=5.3(事業期間-10%)</p>							
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約5,590万人時間/年→約5,255万人時間/年 約6%削減】 ・静岡BP全線4車線立体化整備により、静岡BP全線通過所要時間の短縮が見込まれる。【56分→24分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡市中心部から特定重要港湾清水港へのアクセス向上が見込まれる。【39分→22分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。【静岡東西道路】 <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面区間を立体化することで、通過交通と域内交通が分散し、交通事故の削減が期待される。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡県地域防災計画（平成10年2月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約141千t/年（約1%）削減。【10900千t/年→10759千t/年】 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約707.8t/年（約1.3%）削減。【56,581.1t/年→55,873.3t/年】 ・SPM排出量が約67.1t/年（約1.5%）削減。【4,466.6t/年→4,399.5t/年】 ・清水地区において騒音対策を含めて夜間騒音値の低減が見込まれる。【69dB→65dB】 <p>⑧他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡市のみちづくり（平成18年3月策定）、静岡県のみちづくり（平成21年3月策定）に位置づけられている。 							
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号静岡バイパスは、東西間の交通円滑化により静岡市と隣接自治体間の連携を強化するとともに、地域経済の発展並びに地域住民の利便性の向上に貢献する極めて重要かつ、必要不可欠な社会基盤であり、これまで毎年、「国道1号バイパス（清水藤枝間）建設促進期成同盟会」、「高規格道路整備促進静岡藤枝地域議員連盟（旧：国道1号バイパス清水藤枝間整備促進地域議員連盟）」及び「国道1号バイパス整備促進委員会」が国に早期整備の要望を行っている。 ・静岡市長の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○静岡市の目指すまちの姿である「活発に交流し価値を創り合う自立都市」を実現するには、全線4車線化の整備（清水地区の平面区間の立体化、暫定2車線区間の4車線化）が必要。 ○平成21年度に引き続き、平成22年度についても静岡バイパスの事業継続をお願いしたい。 							

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 静清バイパスの慢性的な渋滞
- ・ 静清バイパスの沿道環境
- ・ 静清バイパスを取り巻く物流ネットワーク
(新東名及び中部縦貫自動車道の建設が進み、清水港は第2バースが平成20年度に事業化された)

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成19年度に八坂IC～鳥坂IC間の4車線立体化及び昭府地区の暫定2車線立体化を供用し、清水立体区間は平成20年1月25日に都市計画変更を行った。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

静清バイパス全線4車線立体化の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

トンネル断面の見直しによりコスト縮減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。
 ※供用済延長は、4車線立体化延長である。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道1号藤枝岡部IC関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	白：静岡県藤枝市仮宿 至：静岡県藤枝市岡部町入野				延長	2.1km
事業概要	一般国道1号藤枝岡部IC関連は、静岡県藤枝市仮宿から同市岡部町入野に至る延長2.1kmの一般国道1号であり、新東名高速道路と一般国道1号藤枝バイパスを直結する道路である。					
H7年度事業化	H3年度都市計画決定	H9年度用地着手	H16年度工事着手			
全体事業費	約313億円	事業進捗率	80%	供用済延長	0km	
計画交通量	6,100台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 1.3 (事業費) 6.5	総費用： (事業費) 68/346億円 (事業費) 60/338億円 (維持管理費) 7.8/7.8億円	総便益： (事業費) 442/442億円 (走行時間短縮便益) 343/343億円 (走行経費減少便益) 81/81億円 (交通事故減少便益) 18/18億円	基準年： 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=8.6(交通量+10%) B/C=5.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.0(事業費+10%) B/C=7.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.4(事業期間+10%) B/C=6.6(事業期間-10%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約169万人時間/年→約162万人時間/年 約4.4%削減】 ②物流効率化の支援 ・焼津港(水揚げ高全国2位、魚市場取扱量の約6割が三大都市圏へ出荷)へのアクセス向上により、水産物の流通の利便性が向上。 ・新東名藤枝岡部IC～国道1号藤枝バイパス間指定道路(重さかつ高さ)ないため、当該道路を指定道路化することにより大型車の交通を確保。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・既県道における大型車のすれ違い困難区間を解消。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量が約8.5千t/年(約0.3%)削減。【2983.4千t/年→2974.9千t/年】 ⑤生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約42t/年(約0.3%)削減。【14,131.5t/年→14,089.5t/年】 ・SPM排出量が約4.2t/年(約0.4%)削減。【1,160.4t/年→1,156.2t/年】 ⑥他プロジェクトとの関係 ・新東名(整備中)と国道1号藤枝BPを接続する道路として一体的に整備。					
関係する地方公共団体等の意見	・藤枝岡部IC関連は新東名高速道路と直結する道路であり、定時性・速達性の向上と広域的な交流の促進、新東名高速道路へのアクセス交通を生活道路から排除されることが期待されるとともに、事業化後に本事業周辺において、第2次藤枝市国土利用計画が策定されており、早期整備が期待されている。 ・県知事の意見： ○本箇所の整備は、新東名高速道路の供用に合わせた整備の必要性が高いことから、引き続き整備の促進に努めていただきたい。					
事業評価監視委員会の意見	「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	・高速道路へ接続するアクセス路の機能不足 ・製造品等企業の進出 ・緊急時のネットワークの脆弱性					

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度までは地盤改良工及び橋梁下部工を実施しており、平成21年度より橋梁上部工に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

新東名高速道路（御殿場JCT～引佐JCT）の進捗状況を踏まえつつ、鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

盛土区間の縦断線形及び軟弱地盤対策工の見直しによりコスト縮減を図る予定。

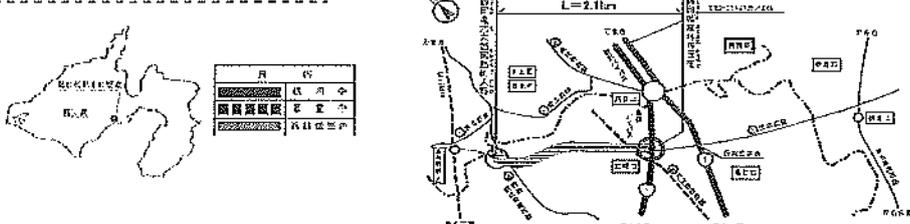
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考える。

事業概要図



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：静岡県浜松市天竜区佐久間町河合 至：静岡県浜松市北区引佐町東黒田	延長	27.9km		
事業概要 三遠南信自動車道は飯田市・浜松市を結ぶ全長約100kmの路線であり、東名・新東名・中央道を高速ネットワークで連絡することで災害に強い道路網の構築、地域医療サービスの向上、観光・交流における地域間連携等の地域間の強化、三遠南信地域の秩序ある開発や発展に寄与する道路である。その一部を構成する佐久間道路・三遠道路は、奥三河、北遠地域の高速サービス提供、災害に強い地域間ネットワークの構築、沿線地域開発及び地域交流支援の連携強化に資する延長27.9kmの道路である。					
H5年度事業化		H 都市計画決定	H13年度用地着手		H15年度工事着手
全体事業費	約 1,400 億円	事業進捗率	50%	供用済延長	0km
計画交通量	10,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C : (事業費) 1.2 (事業) 2.5	総費用 : (事業費)/(事業全体) 641/1,365億円 事業費 : 566/1,290 億円 維持管理費 : 75/ 75 億円	総便益 : (事業費)/(事業全体) 1,586/1,586億円 (走行時間短縮便益 : 1306/1306億円) (走行経費減少便益 : 221/221億円) (交通事故減少便益 : 58/ 58億円)	基準年	平成21年
感度分析の結果 : 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C=4.3 (交通量 +10%) B/C=2.1 (交通量 -10%) 事業費変動 : B/C=2.3 (事業費 +10%) B/C=2.7 (事業費 -10%) 事業期間変動 : B/C=2.4 (事業期間 +10%) B/C=2.6 (事業期間 -10%)					
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。 【約35,123万人時間/年→約29,716万人時間/年 約15%削減】 ・北遠地域・奥三河地域からJR浜松駅・中部国際空港・富士山静岡空港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区～JR浜松駅100分→60分、中部国際空港170分→100分、富士山静岡空港150分→90分】 ②物流効率化の支援 ・北遠地域・奥三河地域から重要港湾三河港、御前崎港へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間町～三河港 110分→70分 御前崎港 170分→110分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・飯田市と浜松市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成。 ・並行する国道473号等のすれ違い困難区間の回避可能。 ④地域連携の強化 ・高速道路IC60分圏域拡大により、三遠南信地域の広域的な交流を促進。 【奥三河地域IC60分圏人口カバー率 74%→100% 北遠地域のIC60分圏人口カバー率90%→100%】 ⑤個性ある地域の形成 ・三遠南信地域一体での活性化を目的とした「三遠南信連携ビジョン」を支援。 ・西遠地域や東三河地域に多くある観光施設へのアクセス向上が期待され、地域振興(浜名湖観光圏整備計画)に寄与。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・奥三河地域、北遠地域から浜松市の聖隷三方原病院(三次医療施設)へのアクセスが向上。 【浜松市天竜区佐久間地区→聖隷三方原病院 75分→45分】 ・国道152号等の線形不良区間の回避、現道における通過交通の減少により安全性が向上。 ⑦災害への備え ・国道152号等の事前通行規制区間の回避可能。 ⑧地球環境の保全					

- ・ Co2排出量が約27千t/年（約0.1%）削減。【29,044千t/年→29,017千t/年】
- ⑨生活環境の改善・保全
- ・ NO2排出量が約144t/年（約0.1%）削減。【130,070t/年→129,926 t/年】
 - ・ SPM排出量が約15t/年（約0.1%）削減。【11,138t/年→11,123t/年】

関係する地方公共団体等の意見

- ・ 2008年11月に静岡、愛知、長野3県の県境地域32市町による「三遠南信地域連携ビジョン推進会議」(SENA)が発足し、三遠南信自動車道建設による地域間交流拡大が期待されている。
- ・ 県知事の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。
- ・ 浜松市長の意見：
 - 対応方針（案）「事業継続」について異議なし。
 - 今後は早期整備に向けて、22年度以降の安定的な予算確保及び事業推進を切望する。
 - 費用便益比(B/C)のみならず、災害時における孤立集落、救急医療など安全・安心な生活を守る道路であるとともに、高速サービス向上による広域交流や地域間の活性化につながる重要な道路であるので、今後ともご支援をお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 過疎化、高齢化の進行、新たな高規格幹線道路の供用(東海環状、伊勢湾岸等)
- ・ 市町村合併により、浜松市が政令指定都市に移行したことで当該地域の連携強化が重要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 用地取得率は約90%(平成21年度末見込み)
- ・ 平成20年度より佐久間IC～東栄IC間の工事に着手

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

佐久間IC～引佐JCT(L=27.9km)の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

IC構造の見直し、道路線形の見直し、鋼橋における少数主桁の採用などによりコスト縮減を図る予定。

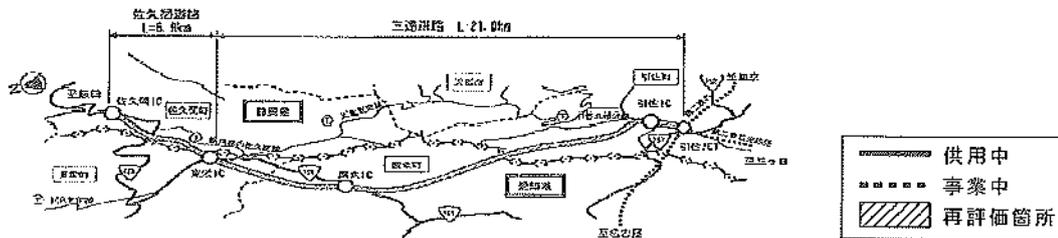
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、当初の事業の必要性・重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス		事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町		区分	一般国道	主体	中部地方整備局
延長						9.2km
<p>事業概要</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町を起点とし、同県同市野依町に至る延長約9.2kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋東バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>						
H4年度事業化	S61年度都市計画決定		H7年度用地着手		H14年度工事着手	
全体事業費	約459億円		事業進捗率	76%	供用済延長	2.3km (暫定供用済み)
計画交通量	37,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業総) 6.8 (機専) 25.0	総費用 (機専) / (事業総) 106 / 485 億円 事業費：82 / 461 億円 維持管理費：24 / 24 億円	総便益 (機専) / (事業総) 2,646 / 3,304 億円 走行時間短縮便益：2,167 / 2,715 億円 走行経費減少便益：343 / 428 億円 交通事故減少便益：136 / 161 億円	基準年 平成21年		
<p>感度分析の結果</p> <p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=27.5(交通量+10%) B/C=22.6(交通量-10%) 事業費変動：B/C=23.2(事業費+10%) B/C=27.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=23.4(事業期間+10%) B/C=26.3(事業期間-10%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,821万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【豊鉄バス：二川線(国道1号利用)】 ・浜松市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約195分→約154分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浜松市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約68分→約60分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。【豊橋浜松道路】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・浜松市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約89分→約77分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・湖西市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約54分→約34分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約26千t/年(約1%)削減。【13,518千t/年→13,492千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約52.8t/年(約73%)削減。【72.8t/年→20.0t/年】 ・SPM排出量が約2.7t/年(約72%)削減。【3.8t/年→1.1t/年】 						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。 						

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・幹線道路および豊橋市街地の交通混雑
 ・西遠地域との交流・連携
 ・物流の効率化
 ・地域プロジェクトの進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約76%（平成21年度末 見込み）
 ・用地取得率は、約75%（平成21年度末 見込み）
 ・七根IC～野依IC間：L=2.3km 平成19年2月26日に暫定2車線供用。
 ・東細谷IC～七根IC間：L=6.9km 用地買収及び改良工事を実施中。

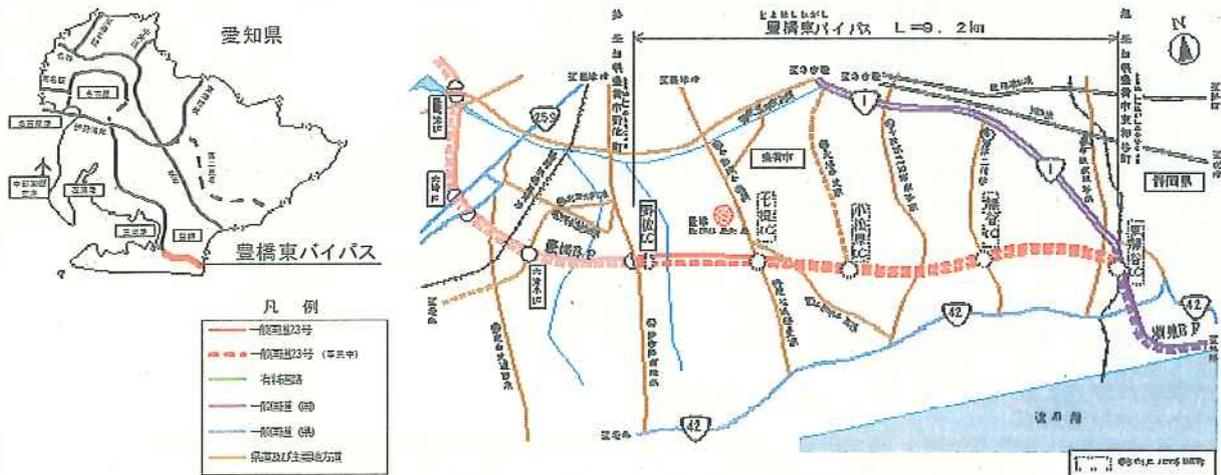
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
全線暫定2車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
函渠工の構造見直しによりコスト縮減を図る予定。

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路、豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町		延長	17.6km		
事業概要	<p>一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町を起点とし、同県豊川市為当町に至る延長約17.6kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。豊橋バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援を目的として事業を推進しています。</p>					
S48年度事業化	S49、S61、H3年度都市計画決定	S50年度用地着手	S55年度工事着手			
全体事業費	約1,392億円		事業進捗率	78%	供用済延長	13.4km (暫定供用済み)
計画交通量	50,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	事業全体 3.5 事業費 11.9	(事業費/事業全体) 288/1,969 億円 事業費：242/1,923億円 維持管理費：46/46 億円	(事業費/事業全体) 3,413/6,826億円 走行時間短縮便益：2,711/5,601億円 走行経費減少便益：446/828 億円 交通事故減少便益：256/396 億円	平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=13.1(交通量+10%) B/C=10.7(交通量-10%) 事業費変動：B/C=10.9(事業費+10%) B/C=13.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=11.1(事業期間+10%) B/C=12.7(事業期間-10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約44,967万人時間/年→約43,236万人時間/年 約4%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：豊橋市今橋町(15.1km/h)、国道23号：豊橋市新栄町鳥瞰(18.3km/h)、豊橋市吉前町(18.4km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：サンライズバス(国道23号利用)、豊鉄バス：豊橋市民病院(国道23号利用)、豊鉄バス：卸団地線(国道23号利用)】 ・田原市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約176分→約109分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・蒲郡市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約42分→約20分】</p> <p>③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【豊橋市土地区画整理事業施工中：4地区、計画中：1地区】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【豊橋浜松道路】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックス、国際自動車産業交流都市計画を支援する。 ・田原市からラゲーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約55分→約37分】</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・田原市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約50分→約33分】</p> <p>⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約86千t/年(約1%)削減。【13,578千t/年→13,492千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約68.0t/年(約62%)削減。【109.7t/年→41.7t/年】 ・SPM排出量が約3.5t/年(約61%)削減。【5.8t/年→2.3t/年】</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が、未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。</p>					

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・幹線道路および豊橋市街地の交通混雑
 ・三河港の発展
 ・地域産業支援プロジェクトの進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約78%（平成21年度末見込み）
 ・用地取得率は、約98%（平成21年度末見込み）
 ・前芝IC手前約1km区間：平成21年3月25日に暫定3車線供用。
 ・豊橋港IC～神野新田IC間：L=1.8km 改良・橋梁工事を実施中。
 ・神野新田IC～豊川橋南IC間：L=2.7km 立体化工事を実施中。
 ・豊川橋南IC～前芝IC間：L=2.8km 橋梁工事を実施中。
 ・前芝IC～東三河IC間：L=4.2km 改良工事を実施中。

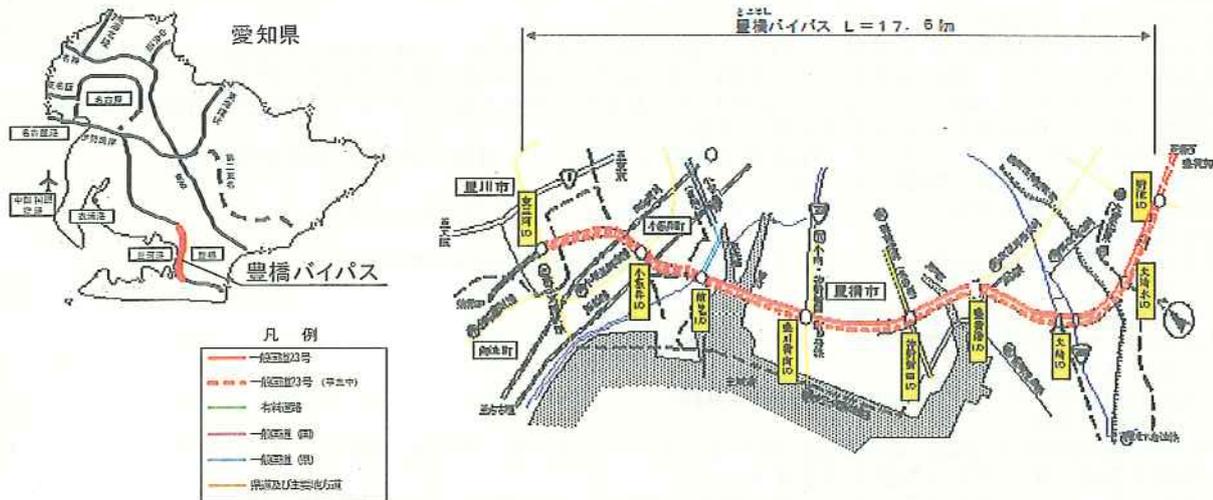
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
地盤改良の見直し、橋梁構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

対応方針 ； 事業継続

対応方針決定の理由
以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 蒲 郡バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊川市為当町 至：愛知県額田郡幸田町芦谷				延長	15.0km
事業概要	<p>一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町を起点とし、愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。蒲郡バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河湾利用の物流交通の効率化、東三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。</p>					
H9、H19年度事業化	H3年度都市計画決定		H15年度用地着手		H18年度工事着手	
全体事業費	約965億円		事業進捗率	16%		供用済延長 0km
計画交通量	37,500台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (事業費) 2.7	総費用 (事業費/事業全体) 644/808 億円 事業費：605/770 億円 維持管理費：39/39 億円	総便益 (事業費/事業全体) 1,746/1,746億円 走行時間短縮便益：1,437/1,437億円 走行経費減少便益：141/141 億円 交通事故減少便益：168/168 億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.0(交通量+10%) B/C=2.4(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.5(事業費+10%) B/C=3.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.5(事業期間+10%) B/C=2.9(事業期間-10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,453万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道23号：蒲郡市竹谷町前浜(19.2km/h)、蒲郡市竹谷町油井(19.2km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス東部：ラナー蒲郡線、西蒲豊橋線、西蒲病院循環線、病院丸山線(国道23号利用)】 ・小坂井町から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約113分→約90分】</p> <p>②物流効率化の支援 ・西尾市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約92分→約64分】</p> <p>③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。【蒲郡市土地区画整理事業施工中：3地区】</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】 ・日常活動圏の中心都市（幸田町～豊橋市）へのアクセス向上が見込まれる。【約61分→約34分】</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・「東三河地方拠点都市地域」基本計画、総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・西尾市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約58分→約42分】</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・蒲郡市から豊橋市民病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約19分】</p> <p>⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画（平成21年6月策定）において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。</p> <p>⑧地域環境の保全 ・CO2排出量が約38千t/年(約1%)削減。【13,530千t/年→13,492千t/年】</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約7.7t/年(約10%)削減。【76.2t/年→68.5t/年】 ・SPM排出量が約0.5t/年(約10%)削減。【4.1t/年→3.6t/年】</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・国道23号蒲郡バイパス建設推進協議会が事業促進を要望。 ・県知事の意見： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。</p>					

事業評価監視委員会の意見
「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・幹線道路および蒲郡市街地の交通混雑
 ・三河港の発展
 ・観光施設の進展

事業の進捗状況、残事業の内容等
 ・全体事業進捗率は、約16%（平成21年度見込み）
 ・用地取得率は、約25%（平成21年度見込み）
 ・東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1km 平成19年度に事業化。
 ・蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9km 用地買収及び改良工事を実施中。

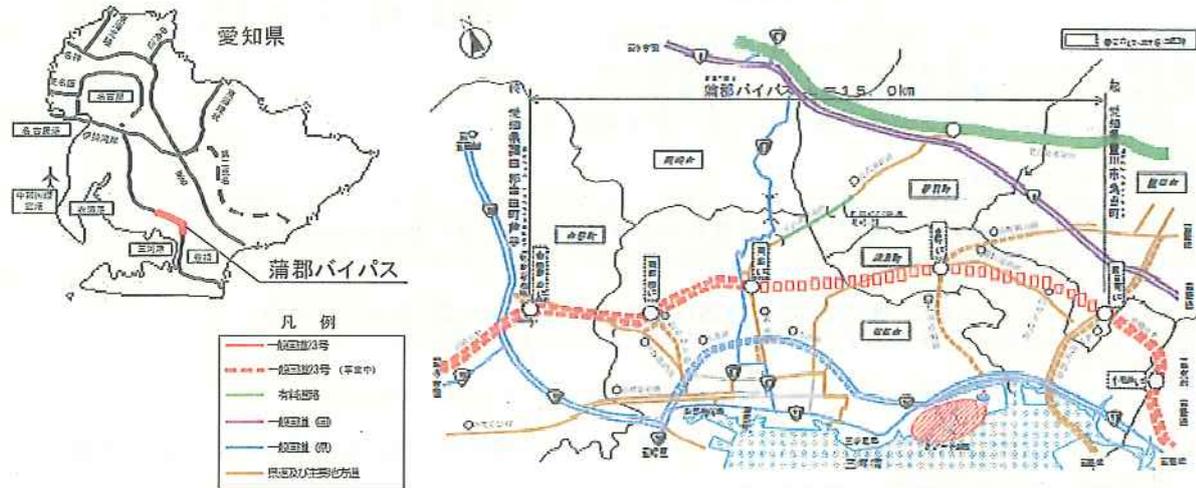
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 東三河IC～蒲郡IC間：L=9.1km、蒲郡IC～幸田芦谷IC間：L=5.9kmについて、暫定2車線供用の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等
 トンネル断面の見直し、水路横断構造の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

対応方針 : 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県額田郡幸田町芦谷 至：愛知県西尾市南中根町		延長	14.6km		
事業概要	<p>一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷を起点とし、同県西尾市南中根町に至る延長約14.6kmの道路で、名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。岡崎バイパスは、国道1号、国道23号の幹線道路の交通改善、三河港の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援、三河湾の観光振興支援を目的として事業を推進しています。</p>					
S55年度事業化	S50～51年度都市計画決定	S55年度用地着手	S61年度工事着手			
全体事業費	約860億円	事業進捗率	80%	供用済延長	14.6km (暫定供用済み)	
計画交通量	42,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業経費) 2.6 (事業) 6.5	総費用 (事業)/ (事業全体) 172/1,279 億円 (事業費：134/1,241億円) 維持管理費：38/38 億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 1,121/3,331億円 (走行時間短縮便益：840/2,645億円) 走行経費減少便益：176/426 億円 交通事故減少便益：105/260 億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.3(交通量+10%) B/C=5.9(交通量-10%) 事業費変動：B/C=6.1(事業費+10%) B/C=7.1(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=6.1(事業期間+10%) B/C=7.0(事業期間-10%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,740万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：安城市八帖帖字大通(18.3km/h)、安城市尾崎帖大塚(14.7km/h)】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【名鉄バス：上郷線、岡崎・坂戸線、矢作・市民病院線(国道1号利用)】 ・蒲郡市から中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。【約94分→約77分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(刈谷市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約106分→約53分】) <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。【西尾市土地区画整理事業施工中：3地区】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。 ・高浜市からラグーナ蒲郡へのアクセス向上が見込まれる。【約73分→約41分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幸田町から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約25分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約61千t/年(約1%)削減。【13,553千t/年→13,492千t/年】 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約17.4t/年(約21%)削減。【82.4t/年→65.0t/年】 ・SPM排出量が約0.7t/年(約17%)削減。【4.2t/年→3.5t/年】 					
関係する地方公共団体等の意見	<p>・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。</p> <p>・県知事の見解： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。</p>					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・ 幹線道路および岡崎市街地の交通混雑
- ・ 部品製造工場等の集積
- ・ 三河港の発展
- ・ 観光施設の進展

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 全体事業進捗率は、約80% (H21年度末見込み)
- ・ 用地取得率は、約100% (H21年度末見込み)
- ・ 幸田芦谷IC～安城西尾IC：暫定2車線供用。
- ・ 西尾東IC～安城西尾IC間：L=5.5km 橋梁部の下部工工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

全線4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

連続高架橋の構造形式の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路名豊道路 一般国道23号 知立バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県安城市城ヶ入町 至：愛知県豊明市阿野町			延長	16.4km
事業概要					
一般国道23号知立バイパスは、愛知県安城市城ヶ入町を起点とし、同県豊明市阿野町に至る延長約16.4kmの道路で名古屋都市圏と豊橋間を結ぶ地域高規格道路の一部区間です。知立バイパスは、国道1号、23号の幹線道路の交通改善、三河港利用の物流交通の効率化、西三河地域の地域振興支援等を目的として事業を推進しています。					
S47年度事業化	S47、S49年度都市計画決定	S48年度用地着手	S48年度工事着手		
全体事業費	約725億円	事業進捗率	91%	供用済延長	16.4km (暫定供用済み)
計画交通量	54,200台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業総額) 4.2 (経費) 10.0	総費用 (経費) (事業総額) 152/1,074 億円 事業費：94/1,016 億円 維持管理費：58/58 億円	総便益 (経費) (事業総額) 1,514/4,461 億円 走行時間短縮便益：1,473/3,758 億円 走行経費減少便益：23/463 億円 交通事故減少便益：17/240 億円	基準年	平成21年
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=11.2(交通量+10%) B/C=8.8(交通量-10%) 事業費変動：B/C=9.4(事業費+10%) B/C=10.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=9.7(事業期間+10%) B/C=10.2(事業期間-10%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約43,615万人時間/年→約43,236万人時間/年 約1%削減】 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【国道1号：安城市東栄町三丁目(12.5km/h)、国道23号：安城市高棚町新池(11.8km/h)、安城市榎前町井杭山(9.2km/h)】 ・幸田町から県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。【約119分→約83分】					
②物流効率化の支援 ・豊明市から重要港湾三河港へのアクセス向上が見込まれる。【約120分→約51分】					
③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【知立市、刈谷市、安城市土地区画整理事業施工中：8地区】					
④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり。【名豊道路】					
⑤個性ある地域の形成 ・豊明市からJAあいち三河幸田憩いの農園へのアクセス向上が見込まれる。【約47分→約36分】					
⑥安全で安心できるくらしの確保 ・刈谷市から安城更生病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。【約27分→約20分】					
⑦災害への備え ・愛知県地域防災計画(平成21年6月策定)において第一次緊急輸送路に位置づけられている。 ・並行する国道1号の代替路を形成する。					
⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約24千t/年(約1%)削減。【13,516千t/年→13,492千t/年】					
⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量が約10.9t/年(約10%)削減。【106.2t/年→95.3t/年】 ・SPM排出量が約0.6t/年(約10%)削減。【5.6t/年→5.0t/年】					
関係する地方公共団体等の意見					
・10市5町で構成される名豊道路建設推進協議会が未供用区間の早期完了、交通混雑区間の立体化および4車線化を要望。 ・県知事の意見： ○対応方針(案)「事業継続」について異議なし。 ○名豊道路は物流の軸であり、国道1号のバイパスとしての整備効果が発揮されるよう、全線の継続的な事業促進を図っていただき、早期の効果発現をお願いしたい。 ○事業実施にあたっては一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。					
事業評価監視委員会の意見					
「事業継続」することは「妥当」である。					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等					

- ・幹線道路および知立市街地の交通混雑
- ・三河港の発展
- ・観光施設の進展
- ・沿線地域の開発振興
- ・自動車関連産業の発展

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・全体事業進捗率は、約91%（平成21年度末見込み）
- ・用地取得率は、約100%（平成21年度末見込み）
- ・芦池IC～野田IC間：L=1.9km 平成21年1月21日に高架4車線供用。
- ・安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km 橋梁部の下部工工事を実施中。
- ・和泉IC～芦池IC間：L=3.9km 橋梁部の上部工工事を実施中。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

安城西尾IC～和泉IC間：L=2.6km、和泉IC～芦池IC間：L=3.9kmについて完成高架4車線の早期供用に向けて鋭意事業推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

連続高架橋の構造形式の見直し等によりコスト縮減を図る予定。

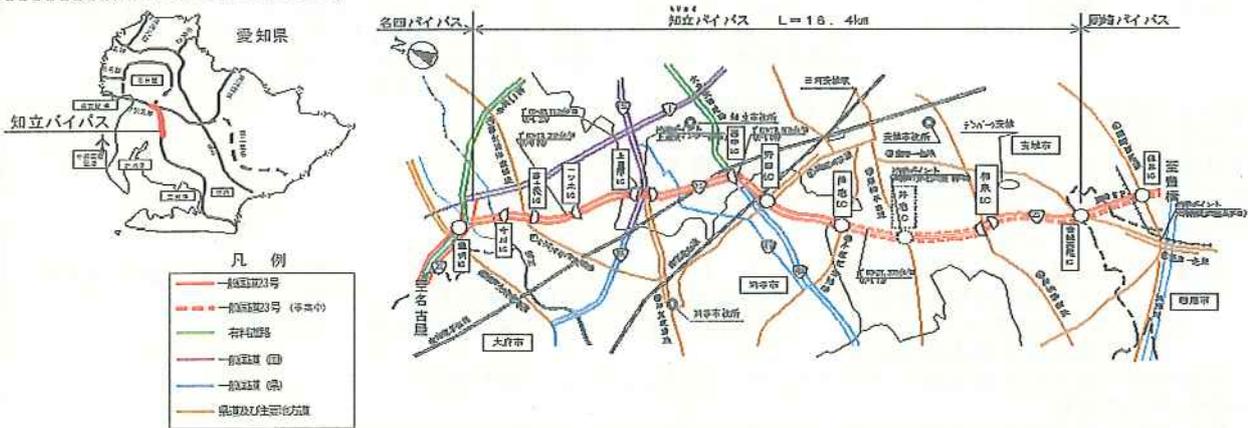
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の点を勘案し、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部				延長	6.9km
事業概要 ： 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市・湖南市・栗東市・草津市・大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。栗東水口道路Ⅱは一般国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を図ると共に、名神高速道路へのアクセスを改善し、物流の効率化を支援することを目的に計画された道路である。						
H12年度事業化		H3年度都市計画決定		H12年度用地着手		H13年度工事着手
全体事業費		479億円		事業進捗率		約44%
計画交通量		23,700～39,200台/日		供用済延長		6.2km
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業費)	(事業費/事業全体) 224/466億円		(事業費/事業全体) 1,070/1,799億円		
	(事業)	事業費：197/439億円 維持管理費：27/27億円		走行時間短縮便益：991/1,683億円 走行経費減少便益：61/92億円 交通事故減少便益：18/24億円		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=5.3(交通量+10%) B/C=4.3(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.4(事業費+10%) B/C=5.2(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.6(事業期間+20%) B/C=5.0(事業期間-20%)						
事業の効果等 ①地域の活性化 ・沿線工業団地～名神高速道路とのアクセス性向上により、新たな工場立地や地域経済の活性化が期待。 ・名神高速道路ICの10分圏域が拡大。(圏域内に5工業団地が追加) ・名神高速道路IC～工業団地(近江水口テクノパーク)の所要時間が短縮。(28分→10分：18分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県希望が丘文化公園：観光客入込客数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～第三次医療施設(大津赤十字病院)の所要時間が短縮。(54分→39分：15分短縮) ④沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(湖南市三雲西～石部北：昼間73dB、夜間74dB) ⑤日常生活圏中心都市である大津市へのアクセス向上 ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮。(72分→58分：14分短縮)						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成20年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会(野洲市、大津市、草津市、守山市、栗東市、湖南市より構成)より早期整備の要望を受けている。 ・平成20年8月、地域高規格道路甲賀湖南道路整備促進期成同盟会(甲賀市、湖南市、栗東市より構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。						

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、「国道1号栗東水口道路Ⅱ」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線の栗東市、湖南市は人口、自動車保有台数ともに大きく増加しており、また沿線では数多くの工業団地の立地が進み、事業所や飲食店など店舗が増加しているため、慢性的な交通混雑が発生している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までに野洲川渡河部までの6.2km供用済みであり、用地取得は100%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

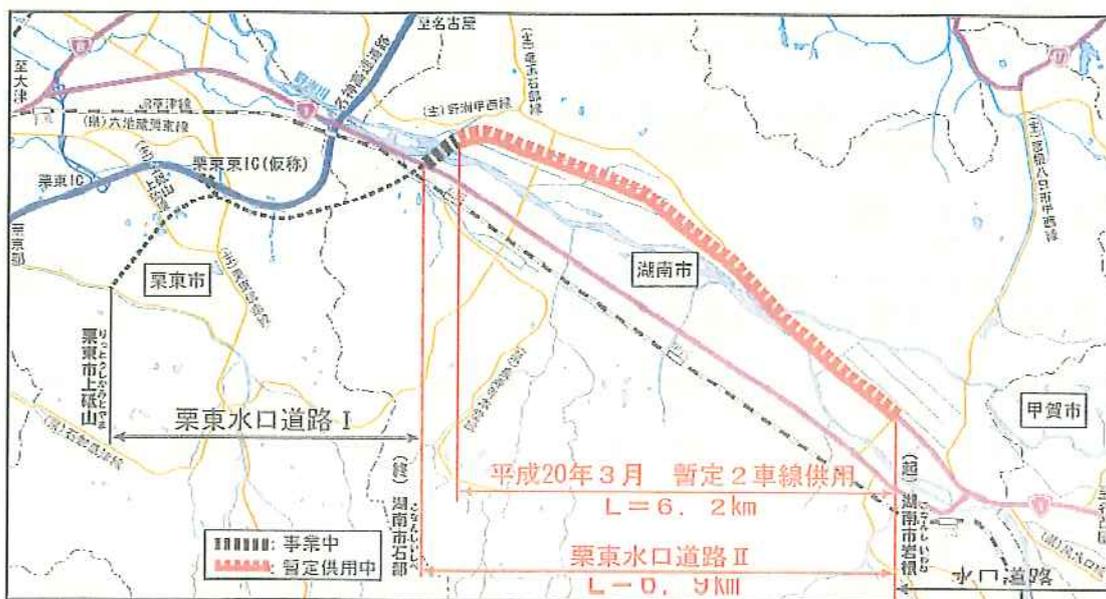
事業名	地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県湖南市岩根 至：滋賀県湖南市石部	延長	6.9km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道8号 野洲栗東バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局												
起終点 自：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原	延長 4.7km													
事業概要 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点として、富山、金沢、福井の主要都市を通過し京都市に至る延長約600kmの主要幹線道路である。滋賀県湖南地域の一般国道8号では、沿道人口の増加等に伴い慢性的に交通混雑が発生しており、交通事故も増加している。野洲栗東バイパスは、一般国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を図るために計画された道路である。														
S57年度事業化 H12年度都市計画決定 用地未着手 工事未着手														
全体事業費 290億円 事業進捗率 約3% 供用済延長 0.0km														
計画交通量 35,300～42,100台/日														
費用対効果分析結果	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">基準年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(事業全体) 1.8</td> <td style="text-align: center;">(概算)/(事業全体) 226/ 239億円</td> <td style="text-align: center;">(概算)/(事業全体) 424/ 424億円</td> <td style="text-align: center;">平成21年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(概算) 1.9</td> <td style="text-align: center;">事業費： 208/ 220億円 維持管理費： 18/ 18億円</td> <td style="text-align: center;">(走行時間短縮便益： 416/ 416億円 走行経費減少便益： 16/ 16億円 交通事故減少便益： -8.3/-8.3億円)</td> <td></td> </tr> </table>	B/C	総費用	総便益	基準年	(事業全体) 1.8	(概算)/(事業全体) 226/ 239億円	(概算)/(事業全体) 424/ 424億円	平成21年	(概算) 1.9	事業費： 208/ 220億円 維持管理費： 18/ 18億円	(走行時間短縮便益： 416/ 416億円 走行経費減少便益： 16/ 16億円 交通事故減少便益： -8.3/-8.3億円)		
B/C	総費用	総便益	基準年											
(事業全体) 1.8	(概算)/(事業全体) 226/ 239億円	(概算)/(事業全体) 424/ 424億円	平成21年											
(概算) 1.9	事業費： 208/ 220億円 維持管理費： 18/ 18億円	(走行時間短縮便益： 416/ 416億円 走行経費減少便益： 16/ 16億円 交通事故減少便益： -8.3/-8.3億円)												
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.0(交通量 +10%) B/C=1.7(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.7(事業費 +10%) B/C=2.1(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.8(事業期間+20%) B/C=2.0(事業期間-20%)														
事業の効果等														
①日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・野洲市～大津市の所要時間が短縮。(39分→28分：11分短縮) ②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県希望が丘文化公園：観光入込客数：682,300人/年) ③高度医療施設へのアクセス向上 ・野洲市～第三次医療施設(済生会滋賀県病院)の所要時間が短縮。(20分→8分：12分短縮) ④交通安全の確保 ・一般国道8号の交通渋滞を嫌い通学路や生活道路に進入している車両のバイパス等への転換が期待。 ⑤沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。 (野洲市小篠原：昼間71dB、夜間72dB、栗東市大橋4丁目2：昼間75dB、夜間76dB、栗東市大橋1丁目5：昼間74dB、夜間74dB)														
関係する地方公共団体等の意見														
地域から頂いた主な意見等： ・平成20年8月、大津湖南地域幹線道路整備促進協議会(野洲市長、大津市長、草津市長、守山市長、栗東市、湖南市長より構成)より事業促進の要望を受けている。														
県知事の意見														
・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 ・なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。														
事業評価監視委員会の意見														
審議の結果、「国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。														

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線の野洲市、守山市、栗東市では、人口が著しく増加している。また、自動車保有台数の伸び率は全国、近畿の平均をともに上回っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに全線の路線測量が完了し地元設計協議を進めている。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、橋梁構造の見直しや、新技術・新工法の活用によりコスト縮減に努める。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道8号 <small>やすりつとう</small> 野洲栗東バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県野洲市小篠原 至：滋賀県栗東市手原		延長 4.7km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県高島市勝野 至：滋賀県大津市北小松			延長	6.5km	
事業概要	<p>一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっている。小松拡幅は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、交通騒音の改善、観光振興等による地域の活性化を目的に計画された道路である。</p>					
S45年度事業化	S50年度都市計画決定 (大津市域) S51年度都市計画決定 (高島市域)	S45年度用地着手	S47年度工事着手			
全体事業費	190億円	事業進捗率	約23%	供用済延長	2.0km	
計画交通量	21,900台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.2 (事業) 4.4	総費用 (事業) / (事業全体) 144 / 306億円 事業費：120 / 278億円 維持管理費：24 / 28億円	総便益 (事業) / (事業全体) 630 / 683億円 走行時間短縮便益：577 / 625億円 走行経費減少便益：49 / 52億円 交通事故減少便益：4.5 / 5.4億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=5.3(交通量+10%) B/C=3.5(交通量-10%) 事業費変動：B/C=4.0(事業費+10%) B/C=4.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=4.2(事業期間+20%) B/C=4.7(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。 (大津市北小松：昼間76dB、夜間76dB、高島市鶴川：昼間73dB、夜間72dB)</p> <p>②地域の活性化 ・沿線への観光入込客数は増加しており、アクセス性向上により観光入込客数の増加が期待されるなど、地域の活性化に寄与。 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (近江舞子水泳場、マキノ高原：観光入込客数：718,100人/年)</p> <p>③高度医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設(大津赤十字病院)への所要時間が短縮。(79分→76分：3分短縮)</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： ・H21年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(大津市長、高島市長、大津市議会議員、高島市議会議員より構成)より早期整備の要望を受けている。</p>					
県知事の意見	<p>・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「国道161号小松拡幅」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。</p>					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	周辺地域では、人口が著しく増加している。また、自動車保有台数の伸び率は全国、近畿の平均をともに上回っている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに2.0km供用済みであり、用地取得は約60%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業実施にあたり、ランプと側道の形状の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

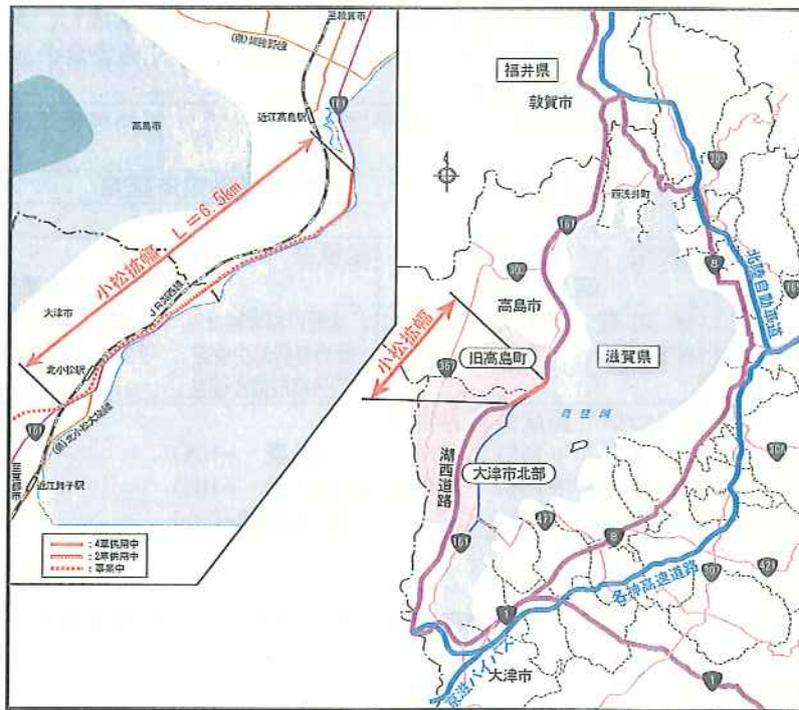
再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

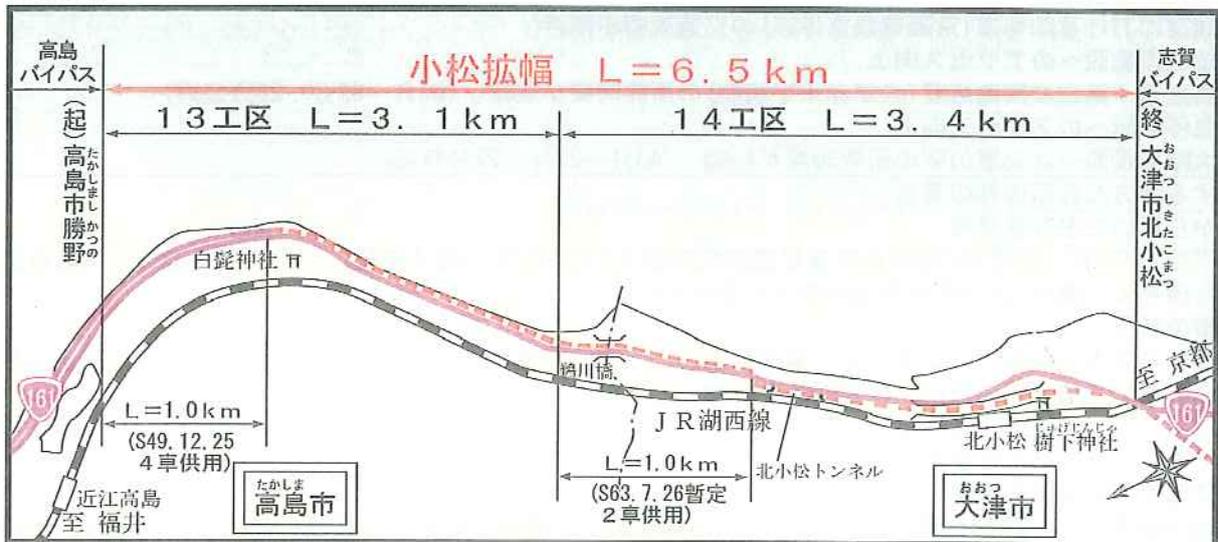
事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 小松拡幅	事業 一般国道	事業 国土交通省 主体 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県高島市勝野 至：滋賀県大津市北小松		延長 6.5km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：滋賀県大津市坂本本町 至：滋賀県大津市横木一丁目		延長	11.0km		
事業概要	<p>一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える幹線道路である。西大津バイパスは名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部を構成し、大津市～湖北地域の所要時間を大幅に短縮するとともに、一般国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興等による地域の活性化を目的に計画された道路である。</p>					
S42年度事業化	S47年度都市計画決定 H元年度変更	S44年度用地着手	S45年度工事着手			
全体事業費	1,030億円	事業進捗率	約90%	供用済延長	11.0km	
計画交通量	39,500～72,200台/日					
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.2 (事業) 4.2	総費用： (事業) / (事業全体) 90 / 2,737億円 事業費：53 / 2,685億円 維持管理費：38 / 52億円	総便益： (事業) / (事業全体) 375 / 3,180億円 走行時間短縮便益：28 / 2,438億円 走行経費減少便益：251 / 559億円 交通事故減少便益：97 / 184億円	基準年： 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=4.6(交通量 +10%) B/C=3.7(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=3.9(事業費 +10%) B/C=4.4(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=4.0(事業期間+20%) B/C=4.3(事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①地域の活性化 ・人口が増加し製造品出荷額が伸びている大津市北部と京阪神地域及び名神高速道路とのアクセス向上により、地域の活性化が期待。</p> <p>②主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (延暦寺：観光入込客数：546,800人/年)</p> <p>③踏切道の交通改善 ・現道における踏切道(京阪電鉄京津線)の交通改善が期待。</p> <p>④高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～第三次医療施設(大津赤十字病院)の所要時間が短縮。(90分→62分：28分短縮)</p> <p>⑤特急停車駅へのアクセス向上 ・大津市役所～JR堅田駅の所要時間が短縮。(43分→21分：22分短縮)</p>					
関係する地方公共団体等の意見	<p>地域から頂いた主な意見等： ・平成21年7月、国道161号改良整備促進期成同盟会(大津市長、高島市長、大津市議会議長、高島市議会議長より構成)より早期整備の要望を受けている。</p> <p>県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、「国道161号西大津バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。</p>					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
<p>周辺地域では、近年の区画整理事業等により、人口が著しく増加しており、自動車保有台数の伸び率も全国、近畿の平均をともに上回っている。</p> <p>また、平成17年8月に湖西道路が無料化されたことにより、既供用区間、国道161号とも交通量が増加している。</p>	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
<p>現在までに全線暫定2車線(一部4車線)供用済みであり、用地取得は100%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。</p>	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
<p>引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p>	
施設の構造や工法の変更等	
<p>事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

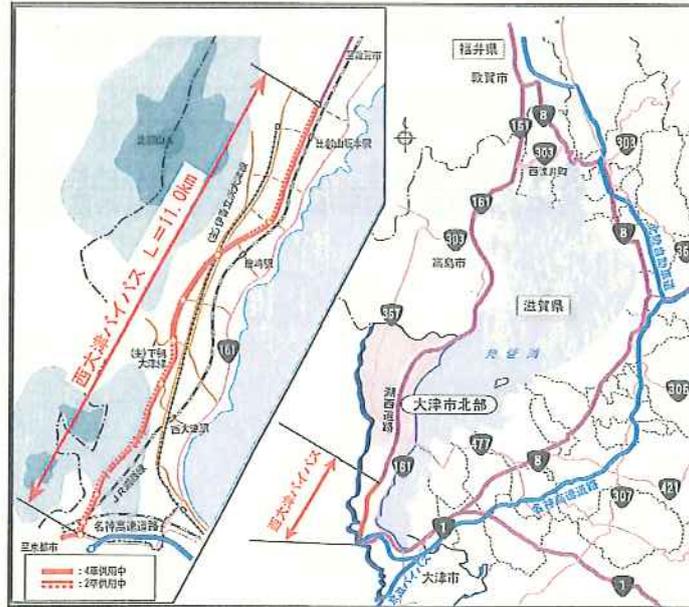
担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

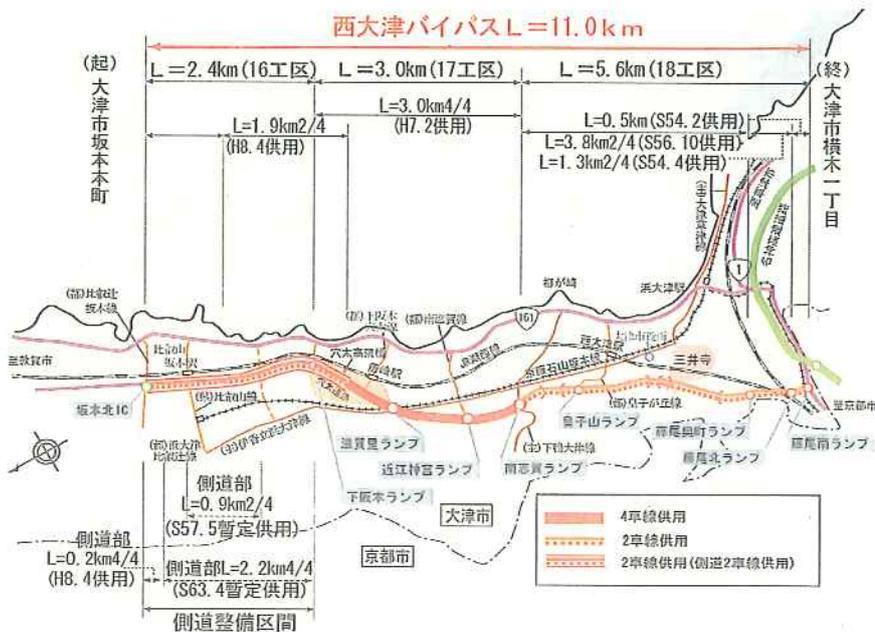
事業名 地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県大津市坂本本町 至：滋賀県大津市横木一丁目	延長 11.0km	

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道307号 信楽道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局	
起終点	自：滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至：滋賀県甲賀市信楽町勅旨			延長	2.9km		
事業概要	一般国道307号は、京阪神地域と甲賀、東近江、湖東地域を結ぶ延長約110kmの幹線道路で、甲賀市内においては日常生活を支える重要な役割を果たしている。信楽道路は、新名神高速道路へのアクセス強化、交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るために計画された道路である。						
H12年度事業化(1工区)	都市計画決定なし		H17年度用地着手	H19年度工事着手			
H16年度事業化(2工区)							
全体事業費	80億円		事業進捗率	約15%		供用済延長	0.08km
計画交通量	11,000~16,000台/日						
費用対効果分析結果	B/C (事業) 1.6 (事業) 1.9	総費用 (事業) / (事業全体) 61 / 75億円 事業費：50 / 64億円 維持管理費：11 / 11億円	総便益 (事業) / (事業全体) 117 / 117億円 走行時間短縮便益：110 / 110 億円 走行経費減少便益：5.5 / 5.5 億円 交通事故減少便益：1.4 / 1.4 億円	基準年 平成21年			
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.4(交通量 +10%) B/C=1.5(交通量 -10%) 事業費変動：B/C=1.8(事業費 +10%) B/C=2.1(事業費 -10%) 事業期間変動：B/C=1.8(事業期間+20%) B/C=2.0(事業期間-20%)						
事業の効果等	①新名神高速道路へのアクセス強化 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加や特産品の出荷増が見込まれ、地域活性化が期待。 ・信楽ICや各方面への交通輻輳の解消が期待。 ・新名神高速道路へのアクセス向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県立陶芸の森：観光入込客数：372,300人/年) ②高度医療機関へのアクセス向上。 ・信楽町～第三次医療施設（済生会滋賀県病院）の所要時間が短縮。 (57分→30分：27分短縮 [新名神高速道路の効果を含む]) ・第三次医療施設の30分圏域が拡大。(甲賀市信楽町中心部が30分圏域となる) ・新名神高速道路へのアクセス強化が図られ、所要時間の定時性確保に寄与。						
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・平成21年10月、国道307号改良促進協議会(枚方市、京田辺市、井手町、城陽市、宇治田原町、甲賀市、日野町、東近江氏、愛荘町、甲良町、多賀町、彦根市の首長、議長より構成)より整備推進の要望を受けている。 県知事の意見： ・滋賀県管内の事業について、全て事業継続という対応方針(案)になっていることから、引き続き、事業効果の早期発現のため、整備促進をお願いしたい。 ・なお、事業を推進するにあたっては、事業箇所の詳細な説明とともに、コスト縮減についても徹底して取り組んでいただきたい。						
事業評価監視委員会の意見	審議の結果、「国道307号信楽道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	沿線の甲賀市では、人口及び自動車保有台数が全国に比べ高い伸び率を示している。						
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに0.08km供用済みであり、用地取得は約14%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。						

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等……)
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。

施設の構造や工法の変更等……)
事業実施にあたり、歩道幅員の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。

対応方針 : 事業継続

対応方針決定の理由……)
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

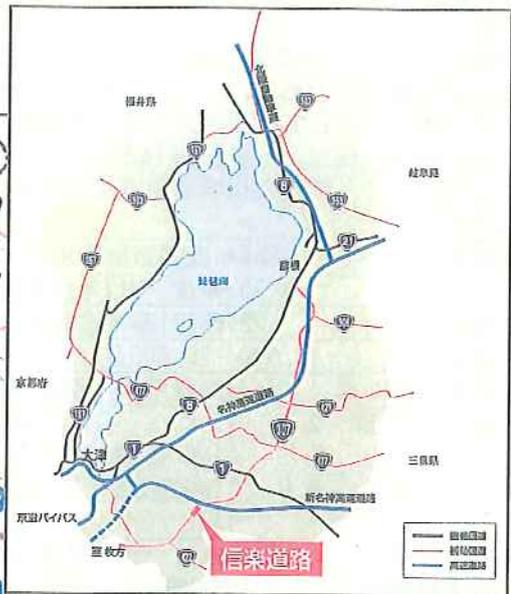
再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

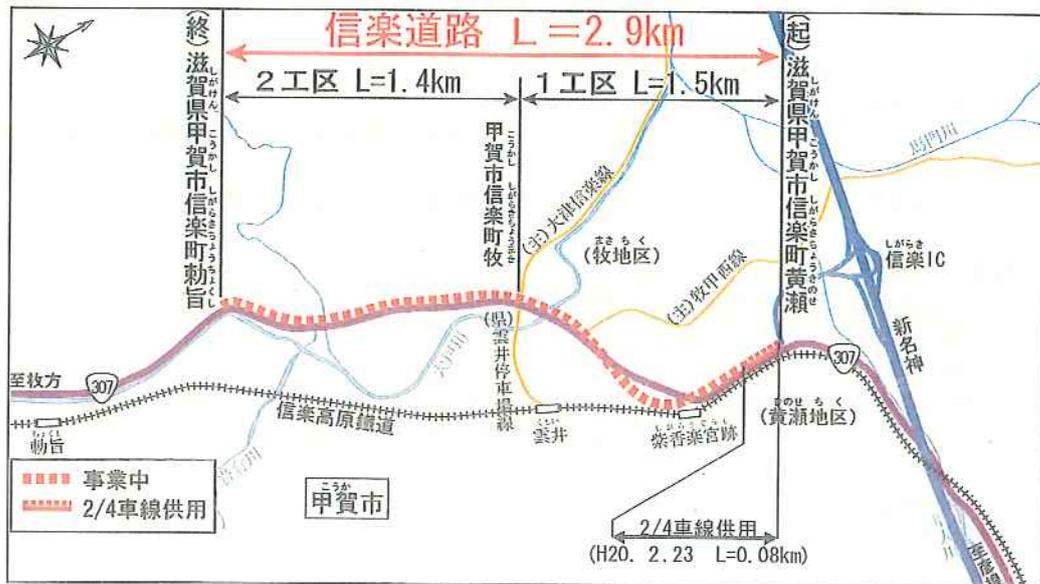
事業名 一般国道307号 信楽道路	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：滋賀県甲賀市信楽町黄瀬 至：滋賀県甲賀市信楽町勅旨	延長 <div style="text-align: right; font-weight: bold;">2.9km</div>	

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府相楽郡精華町柘榴 至：京都府木津川市相楽	延長	4.6km		
事業概要 一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る延長約120kmの主要幹線道路である。このうち大阪府門真市～京都府木津川市間の約20kmは、地域高規格道路「学研都市連絡道路」として、関西文化学術研究都市と大阪市および関西国際空港などを結ぶ重要な役割を担っている。精華拡幅は、一般国道163号の精華町から木津川市にかけての交通混雑を緩和し交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセス性の向上や地域間交流の活発化を目的に計画された道路である。					
H2年度事業化	S56年度都市計画決定 (S57年度、H17年度変更)	H12年度用地着手	工事未着手		
全体事業費	224億円	事業進捗率	約3%	供用済延長	0.0km
計画交通量	13,000～26,800台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (事業) 2.5	総費用 (事業)/ (事業全体) 183/194億円 事業費：165/176億円 維持管理費：18/18億円	総便益 (事業)/ (事業全体) 466/466億円 走行時間短縮便益：401/401億円 走行経費減少便益：52/52億円 交通事故減少便益：13/13億円	基準年	平成21年
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.3(事業費+10%) B/C=2.8(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.4(事業期間+20%) B/C=2.7(事業期間-20%)					
事業の効果等 ①関西国際空港へのアクセス向上 ・関西文化学術研究都市(けいはんなプラザ)～関西国際空港の所要時間が短縮。 (100分→80分：20分短縮 [学研都市連絡道路等の効果を含む]) ②地域間交流の活発化 ・沿道の商業施設や公園等へのアクセス性が向上し、大阪都心部と京都府南部の地域間交流の活発化が期待。 ③日常生活圏中心都市である大阪市へのアクセス向上 ・精華町役場～大阪市役所の所要時間が短縮。 (75分→64分：11分短縮 [学研都市連絡道路等の効果を含む]) ④拠点開発プロジェクト等の支援 ・関西文化学術研究都市サード・ステージ・プラン、精華町第4次総合計画、第1次木津川市総合計画を支援。 ⑤防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道163号の防災点検要対策箇所(山田川橋)が解消。					
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成21年7月、関西文化学術研究都市建設推進協議会（関西経済連合会会長、京都府知事、大阪府知事、奈良県知事、京都商工会議所会頭、大阪商工会議所会頭、奈良県商工会議所会頭、関西文化学術研究都市推進機構理事長より構成）より早期完成の要望を受けている。 ・平成21年10月、一般国道163号整備促進期成同盟会（木津川市長、生駒市長、四條畷市長、精華町長より構成）より精華拡幅の早期完成の要望を受けている。 府知事の意見： ・対応方針(案)のとおり、引き続き事業を推進し、早期の完成に努められたい。					

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、「国道163号精華拡幅」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
精華町、木津川市は宅地開発が進み、人口、自動車保有台数ともに増加しており、精華町柘榴付近における交通渋滞は深刻化している。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までに用地取得は約2%完了。今後残る区間の用地買収及び工事進捗を図る。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

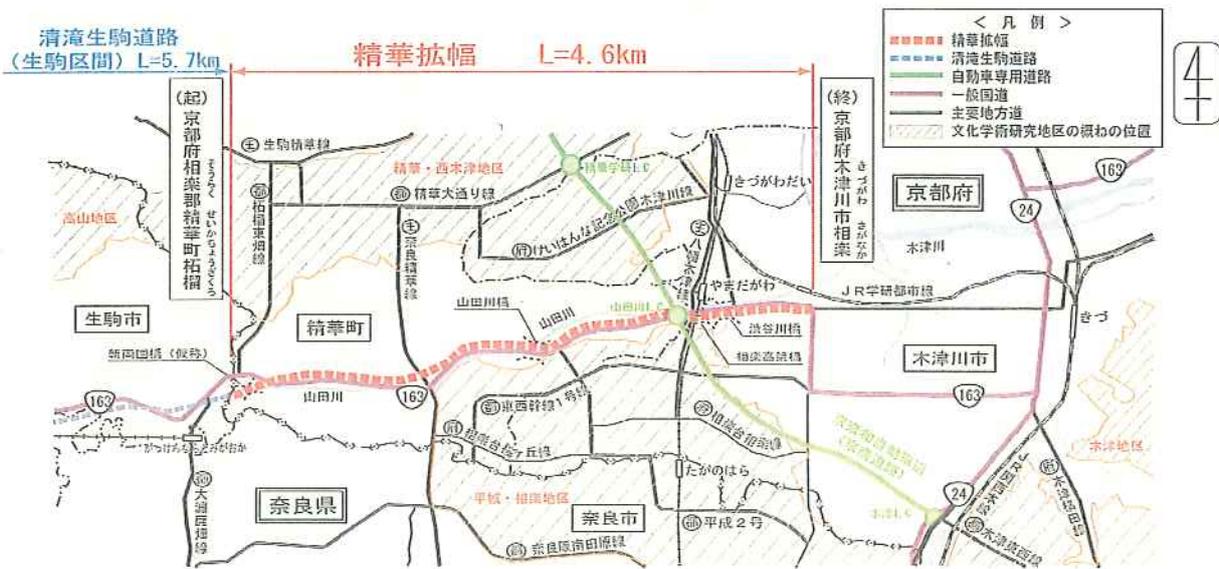
事業名	地域高規格道路 学研都市連絡道路 一般国道163号 精華拡幅	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：京都府相楽郡精華町柘榴 至：京都府木津川市相楽	延長	4.6km		

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道28号 洲本バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県洲本市炬口 至：兵庫県洲本市納			延長	6.0km	
事業概要 一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る総延長約190kmの主要幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。						
S60年度事業化		S57年度都市計画決定		S63年度用地着手		H元年度工事着手
全体事業費	350億円		事業進捗率	約78%	供用済延長	3.6km
計画交通量	9,000～11,000台/日					
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体)1.1 (機専割)2.4	総費用：(機専割)/(事業全体) 69/478億円 (事業費：59/452億円) (維持管理費：10/26億円)	総便益：(機専割)/(事業全体) 163/522億円 (走行時間短縮便益：150/498億円) (走行費用減少便益：12/27億円) (交通事故減少便益：0.89/-3.2億円)	基準年：平成21年		
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.8(交通量+10%) B/C=2.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=2.2(事業費+10%) B/C=2.6(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=2.3(事業期間+20%) B/C=2.3(事業期間-20%)						
事業の効果等 ①災害時の代替路の確保 ・台風時等に一般国道28号が通行止となった場合の代替路を確保。 ・東南海・南海地震時の津波による浸水想定範囲に入っている一般国道28号の代替路を確保。 ②水産業の支援 ・京阪神地域へのアクセス性向上により農林水産品の流通の利便性が向上。 (洲本インター前交差点～洲本市炬口：15分→7分：8分短縮) (南あわじ市は鯛類の漁獲量約368tが近畿1位。) ③主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (大浜海水浴場、洲本温泉等洲本市の観光客入込客数：1,941千人/年) ・洲本インター前交差点～大浜海水浴場への所要時間が短縮。(14分→8分：6分短縮) ④高度医療施設へのアクセス向上 ・洲本インター前交差点～第三次医療施設(兵庫県立淡路病院)への所要時間が短縮。 (兵庫県立淡路病院は淡路島内の救急搬送のうち、約6割を受入。) (13分→7分：6分短縮) ⑤防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道28号の防災点検要対策箇所(洲本市炬口)が解消。						
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成20年7月、兵庫南東部国道連絡会(兵庫県内の18市2町で構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・一般国道28号洲本バイパスは、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。						
事業評価監視委員会の意見 審議の結果、「国道28号洲本バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	洲本市の観光客入込数は、年々減少傾向でしたが近年は横ばい状況。人口については減少傾向であるが1世帯あたりの自動車保有台数は約3台で兵庫県の約1.8倍と多く、自動車への依存度が高くなっている。
事業の進捗状況、残事業の内容等	現在までに3.6km供用済みであり、用地取得は約79%完了。今後残る区間について、用地取得及び工事進捗を図る。
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。
施設の構造や工法の変更等	事業の実施にあたり、幅員構成の見直しや新工法・新技術の活用等、コスト縮減に努める。
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

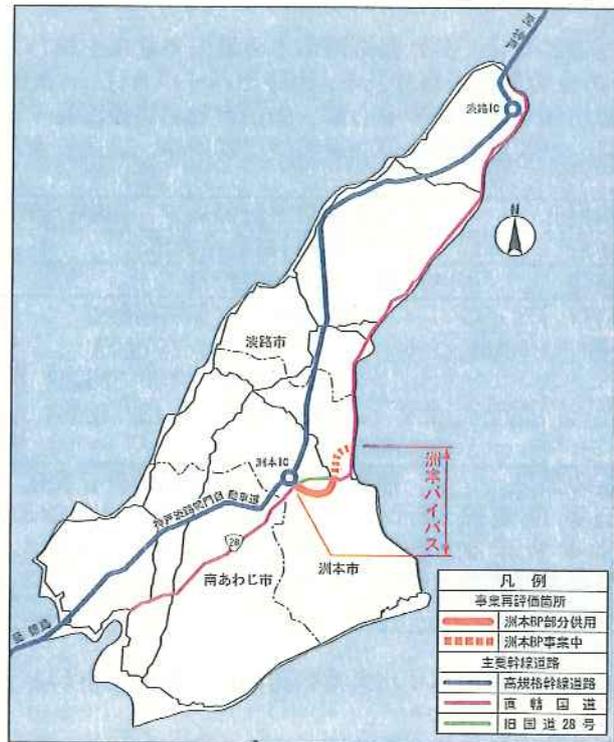
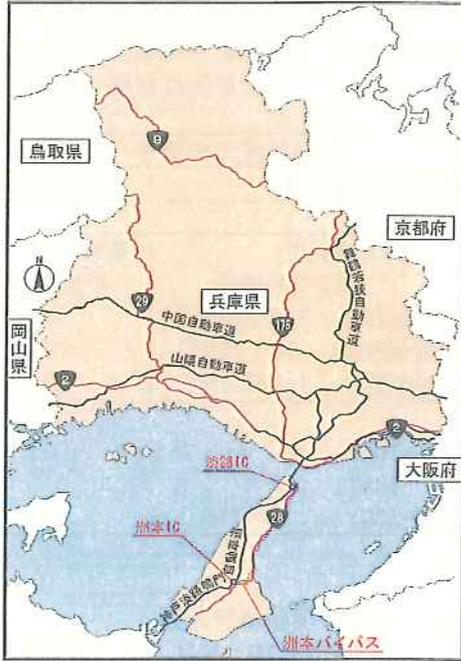
※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

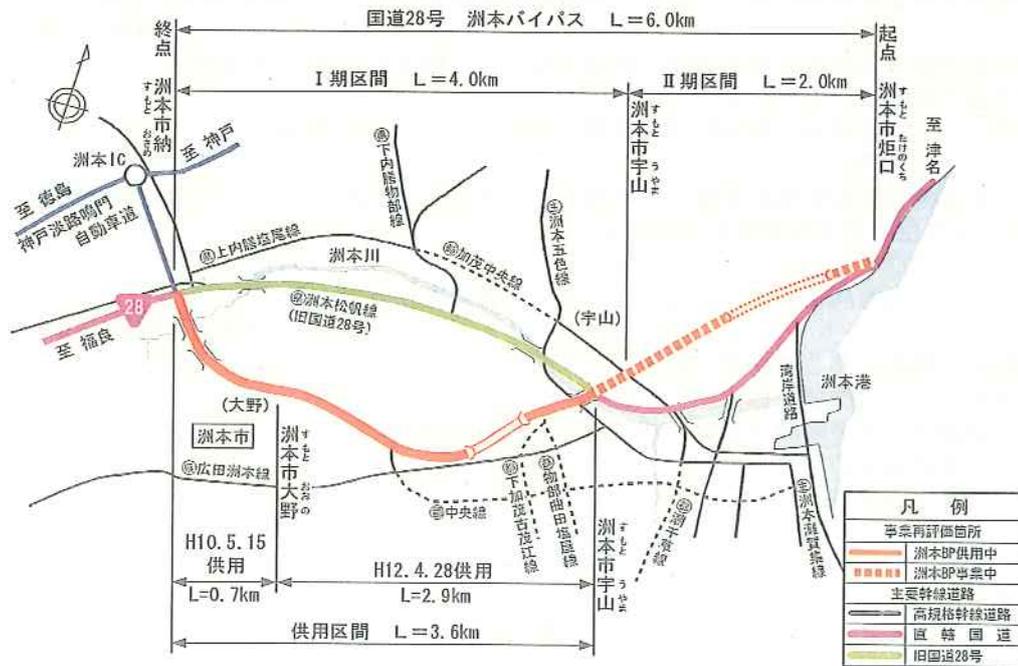
担 当 課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道28号 洲本バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：兵庫県洲本市炬口 至：兵庫県洲本市納	延長 6.0km	

事業概要図
【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名 一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 白：兵庫県姫路市相野 <small>ひめじ あいの</small> 至：兵庫県姫路市林田町六九谷 <small>ひめじ はやしだちようむくだに</small>		延長 6.2km
事業概要 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結び、播磨地域の南北方向の交通流動を受け持つ延長約120kmの主要幹線道路である。姫路北バイパスは、一般国道29号に平行する延長6.2kmのバイパスとして、姫路北部地域から姫路市中心部、山陽自動車道姫路西インターへのアクセス強化により地域活性化を図るとともに、一般国道29号の交通混雑の解消や、交通安全対策、沿道環境の改善等を目的に計画された道路である。		
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H8年度用地着手
H14年度工事着手		
全体事業費	250億円	事業進捗率
計画交通量	13,300～33,300台/日	約40%
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6	総費用 (事業費/維持管理費) 118/244億円
	(事業) 3.4	総便益 (走行時間短縮便益/走行経費減少便益/交通事故減少便益) 396/396億円
		基準年 平成21年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.7(交通量+10%) B/C=3.0(交通量-10%) 事業費変動：B/C=3.1(事業費+10%) B/C=3.7(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=3.0(事業期間+20%) B/C=3.8(事業期間-20%)		
事業の効果等 ①沿道環境の改善 ・一般国道29号のバイパス並行区間は、昼間、夜間ともに騒音レベルが環境基準を超過。 (姫路市石倉：昼間71dB、夜間67dB) ②高度医療施設へのアクセス向上 ・宍粟市役所～第三次医療施設（兵庫県立姫路循環器病センター）の所要時間が短縮。 (89分→76分：13分短縮) ・兵庫県立姫路循環器病センターの30分圏域が拡大し、圏域人口が5千人増加。 ③新幹線駅である姫路駅へのアクセス向上 ・宍粟市役所～JR姫路駅の所要時間が短縮。(89分→76分：13分短縮) ④姫路港へのアクセス向上 ・宍粟市～姫路港の所要時間が短縮し、地場産業の木材業を支援。(91分→78分：13分短縮) (宍粟市の木材生産量は兵庫県内の約4割) ⑤主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (姫路城：観光入込客数：10,518千人/年) ⑥日常生活圏中心都市である姫路市へのアクセス向上 ・母都市姫路市の60分圏域が拡大。 ・宍粟市～姫路市の所要時間が短縮。(87分→74分：13分短縮)		
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： ・平成21年7月、国道29号改良及び姫路北バイパス建設促進協会(姫路市、たつの市、宍粟市、太子町の各町長、議長より構成)より早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： ・一般国道29号姫路北バイパスは、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。		

事業評価監視委員会の意見	
審議の結果、「国道29号姫路北バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	
沿線の人口は減少傾向ですが、自動車保有台数は増加しており、自動車への依存度が高まっている。H5年には姫路城が世界文化遺産に指定され、観光入り込み客数が増加傾向にある。	
事業の進捗状況、残事業の内容等	
現在までに用地取得は約30%完了。今後残る区間の用地買収及び工事進捗を図る。	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等	
引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。	
施設の構造や工法の変更等	
事業実施にあたり、橋梁のライフサイクルコストの検討や新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由	
以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課：道路局 国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

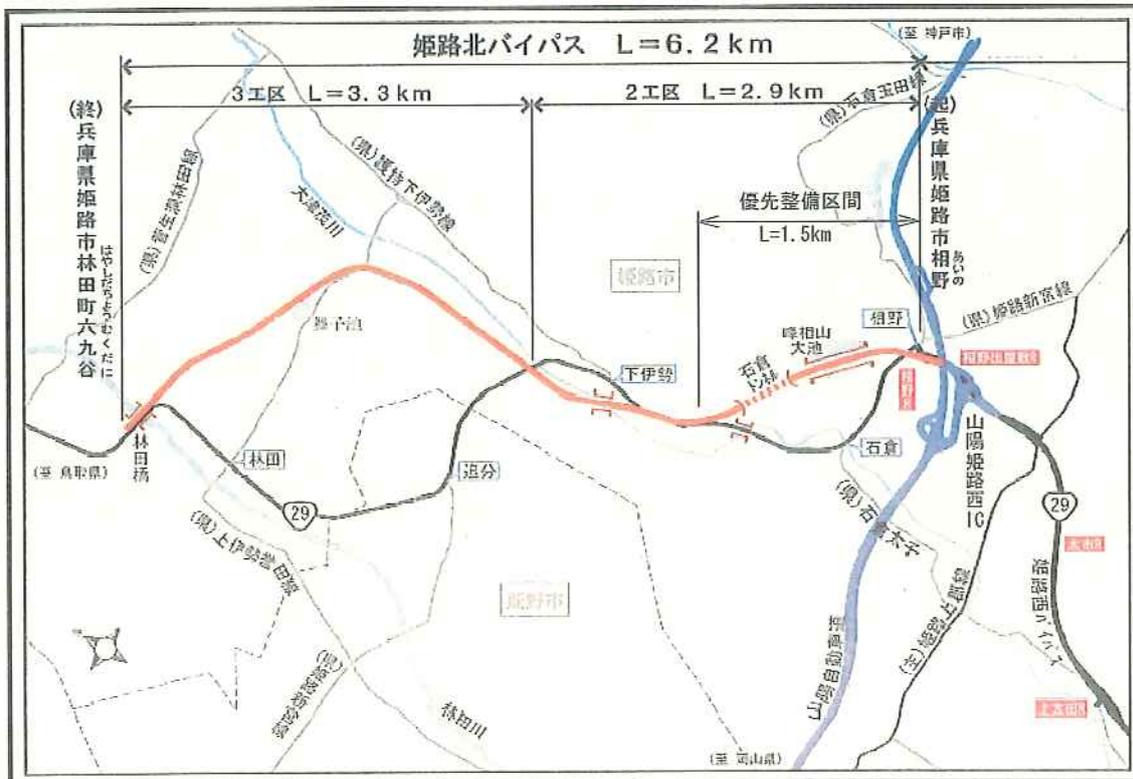
事業名 一般国道29号 <small>ひめじきた</small> 姫路北バイパス	事業区分 一般国道	事業主体 国土交通省 近畿地方整備局
起終点 自：兵庫県姫路市相野 至：兵庫県姫路市林田町六九谷	延長 6.2km	

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自：兵庫県西宮市山口町上山口 至：兵庫県宝塚市栄町3丁目	延長	10.6km		
事業概要	一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由して大阪府に至る延長約180kmの主要幹線道路である。名塩道路は、延長10.6kmの4車線道路であり、現道の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、異常気象時通行規制区間解消などを目的に計画された道路である。				
S60年度事業化	S59年度都市計画決定	S61年度用地着手	S61年度工事着手		
S63年度事業化					
全体事業費	850億円	事業進捗率	約79%	供用済延長	5.5km
計画交通量	30,500～47,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C： <small>(事業全体)</small> 1.4 <small>(事業)</small> 9.1	総費用： <small>(事業)</small> / <small>(事業全体)</small> 148/1,095億円 事業費：125/1,054億円 維持管理費：23/41億円	総便益： <small>(事業)</small> / <small>(事業全体)</small> 1,350/1,513億円 走行時間短縮便益：1,253/1,445億円 走行経費減少便益：81/66億円 交通事故減少便益：17/2.3億円	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=11.3(交通量+10%) B/C=7.2(交通量-10%) 事業費変動：B/C=8.4(事業費+10%) B/C=10.0(事業費-10%) 事業期間変動：B/C=8.7(事業期間+20%) B/C=9.7(事業期間-20%)				
事業の効果等	①交通の円滑化 ・一般国道176号の線形不良区間の解消により、交通安全の確保や交通事故の低減が期待。 ・大型車のすれ違い困難区間(西宮市名塩東久保地区)を解消。 ②交通安全の確保 ・一般国道176号は交通量が多く線形不良のため、歩道設置により通学児童や地域住民の安全確保が期待。 ③異常気象時通行規制区間の解消 ・一般国道176号の異常気象時通行規制区間(連続降雨量160mm)の代替路を形成。 ④災害時の交通確保 ・台風時等に一般国道176号が通行止となった場合の代替路を形成。 ・中国自動車道が通行止となった場合の代替路を形成。 ⑤沿道環境の改善 ・現道のバイパス並行区間では騒音レベルが要請限度を超過。(西宮市塩瀬町名塩：夜間75dB) ⑥地域の活性化 ・沿線への店舗の進出等、生活利便性の向上が期待され、沿線への人口増加や開発促進に寄与。 ⑦特急停車駅へのアクセス向上 ・西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。(15分→8分：7分短縮) ⑧大阪国際空港へのアクセス向上 ・西宮市名塩～大阪国際空港の所要時間が短縮。(30分→23分：7分短縮) ⑨高度医療施設へのアクセス向上 ・西宮市名塩～第三次医療施設(兵庫医科大学病院)の所要時間が短縮。(57分→49分：8分短縮) ⑩防災点検要対策箇所の解消 ・一般国道176号の防災点検要対策箇所(西宮市塩瀬町名塩他16箇所)が解消。				
関係する地方公共団体等の意見	地域から頂いた主な意見等： ・平成21年11月、一般国道176号整備促進期成同盟会(西宮市、宝塚市、川西市より構成)より早期整備の要望を受けている。				

<p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道176号名塩道路は、県にとって重要な路線・区間の整備であり、対応方針(案)のとおり、事業継続が妥当と考えます。事業の早期完成に向け、平成22年度予算の確保をお願いします。 なお、事業実施にあたっては、コスト縮減を図るなど、効率性に配慮願います。 	
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、「国道176号名塩道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針(原案)のとおり継続でよいと判断される。</p>	
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>一般国道176号沿線地域における人口及び自動車保有台数は増加しており、未改良区間では交通渋滞が発生している。</p>	
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>現在までに5.5km(暫定2車線供用含む)供用済みであり、用地取得は約63%完了。今後残る区間の工事進捗を図る。</p>	
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p>	
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>事業実施にあたり、橋梁形式の見直しや新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	
対応方針	事業継続
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の状況を勘案すれば、当初から事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果(平成22年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・防災課
 担当課長名: 深澤 淳志

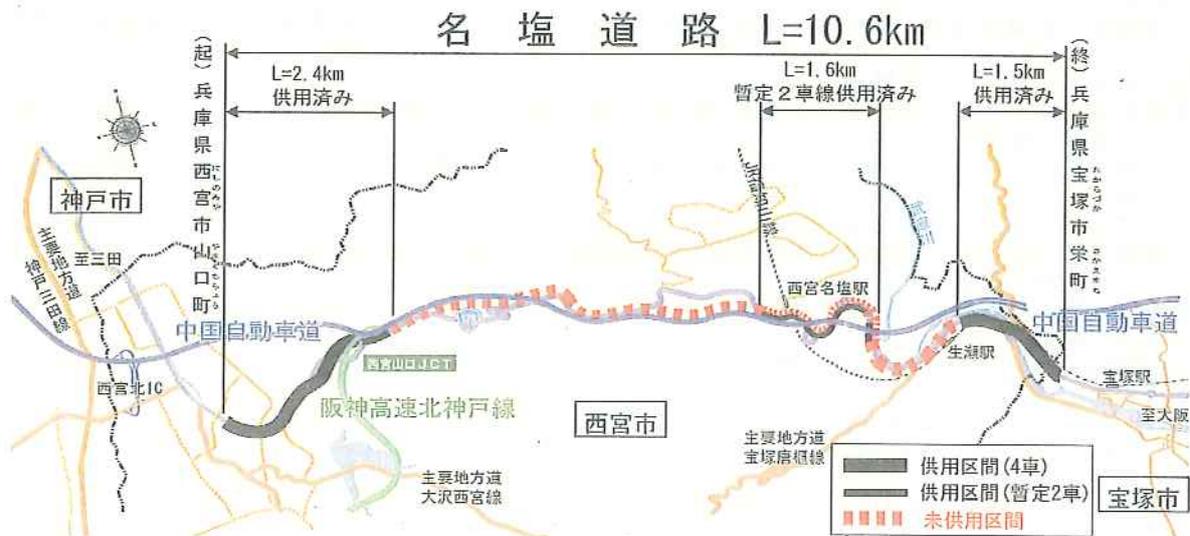
事業名	一般国道176号 <small>なほ</small> 名塩道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自: 兵庫県西宮市山口町上山口 至: 兵庫県宝塚市栄町3丁目			延長	10.6km

事業概要図

【位置図】



【概要図】



再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
 担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道180号 岡山西バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：岡山県岡山市南区古新田 至：岡山県岡山市北区楯津			延長	5.6km	
事業概要	一般国道180号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約170kmの主要幹線道路である。岡山西バイパスは、岡山市内の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした延長5.6kmの道路である。また、地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を構成するものである。					
S54年度事業化	S53年度都市計画決定	S57年度用地着手	S59年度工事着手			
全体事業費	約910億円	事業進捗率	70%	供用済延長	2.5km	
計画交通量	56,200 ~ 77,800 台/日					
費用対効果分析結果	B/C : 1.4 (事業全体) 5.0 (事業)	総費用 : 189 / 1,096 億円 (事業費 : 167 / 1,066 億円 維持管理費 : 21 / 29 億円)	総便益 : 947 / 1,528 億円 (走行時間短縮便益 : 698 / 1,210 億円 走行経費減少便益 : 164 / 191 億円 交通事故減少便益 : 85 / 127 億円)	基準年 : 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C = 6.3 (交通量+10%) B/C = 4.2 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C = 4.6 (事業費+10%) B/C = 5.5 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C = 4.7 (事業期間+20%) B/C = 5.4 (事業期間-20%)					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる (33,278千人・時間/年⇒31,515千人・時間/年 約5%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善 (16.2km/h⇒27.8km/h) ・バス路線の新設による利便性向上や総社駅、倉敷駅から岡山市方面に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ・総社市から岡山駅(新幹線駅)へのアクセスが向上(総社市役所～岡山駅:65分⇒55分) ・玉野市から岡山空港へのアクセスが向上(玉野市役所～岡山空港:110分⇒85分) ②物流効率化の支援 ・総社市から西岡山駅へのアクセスが向上(総社市役所～西岡山駅:50分⇒40分) ・総社市から岡山港(重要港湾)へのアクセスが向上(総社市～岡山港:90分⇒65分) ・農林水産品を主体とする地域:岡山市(桃、ぶどう)、主な出荷先:岡山県内、京阪神方面 ③都市の再生 ・土地区画整理事業と連携(西部第4地区土地区画整理事業(49.0ha)、西部第5地区土地区画整理事業(18.2ha)) ④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(倉敷市～岡山市:75分⇒60分、総社市～岡山市:70分⇒50分) ⑤個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上(吉備津神社等、岡山市・吉備路エリアの入り込み客数(H19):1,760千人/年) ⑥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(総社市役所⇒岡山赤十字病院:35分⇒30分) ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減(4,753件/年⇒4,700件/年 約1%削減) ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約10千t/年(約0.4%)削減(2,548千t/年⇒2,539千t/年) ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量が約4t/年(約0.4%)削減(10,729t/年⇒10,682t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.5%)削減(911t/年⇒907t/年) ⑩救急医療を考慮した効果 ・時間短縮約2分、約2人/年が便益享受【59億円※】 ⑪環境への影響を考慮した効果 ・約10千t/年のCO2削減【5億円※】					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)						

関係する地方公共団体等の意見
 「岡山西バイパスは岡山市中心部への通過交通の流入を抑制するとともに、中心部へアクセスする交通を適切に分散処理するための環状道路（外環状線）の一部として位置づけられております。また岡山操車場跡地等に新たな広域都市機能を集積させる「西部新拠点」地区整備事業においても欠くことのできないものとなっており、早期完成を望みます。」
 一般国道180号岡山県整備促進期成会（岡山市長・岡山市議会議員・総社市長・総社市議会議員・高梁市長・高梁市議会議員・新見市長・新見市議会議員）

岡山市長の意見：
 一般国道180号岡山西バイパスの再評価に係る対応方針（案）について、異議ありません。
 なお、地域高規格道路「岡山環状道路」は、岡山市街地の渋滞緩和や街づくりにおいて非常に重要な道路であると考えており、その一部を構成する一般国道180号岡山西バイパスについては、引き続き整備促進が図られるよう要望します。

事業評価監視委員会の意見
 事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 ・周辺開発の増進や人口増加に伴い、慢性的な渋滞や交通事故が多発している。
 ・国道180号総社一宮バイパスや国道180号岡山環状南道路が事業中であり、また、（県）岡山倉敷線、（県）川入厳井線の4車線化など、岡山西バイパスとの一体的整備が進められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度末で用地買収については概成しており、現在までに古新田～西長瀬間の街路部（4車線）2.5kmが暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 平成21年度末に西長瀬～北長瀬間の街路部（2車線）1.2kmの暫定供用を予定しており、残る区間の工事も実施している。

施設の構造や工法の変更等
 機能分離型支承の採用により、コスト縮減を図っている。【約0.7億円の減少】

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道185号 休山改良		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：広島県呉市本通6丁目 至：広島県呉市阿賀中央6丁目			延長	2.6km	
事業概要 一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約7.2kmの主要幹線道路である。 休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。						
S61年度事業化		S61年度都市計画決定		H1年度用地着手		H6年度工事着手
全体事業費	約450億円		事業進捗率	71%	供用済延長	2.6km
計画交通量	26,100~52,600台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 4.6	(事業費) 103 / 527 億円	(事業全体) 252 / 2,405 億円	平成21年		
	(事業) 2.4	事業費 : 98/516億円 維持管理費 : 5.4/11億円	走行時間短縮便益 : 241 / 1,964億円 走行経費減少便益 : 6.4 / 290億円 交通事故減少便益 : 4.6 / 150億円			
感度分析の結果 ; 残事業について感度分析を実施 交通量変動 : B/C= 2.8 (交通量+10%) B/C= 2.1 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 2.2 (事業費+10%) B/C= 2.7 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 2.2 (事業期間+20%) B/C= 2.7 (事業期間-20%)						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる(約55,855千人・時間/年→約53,767千人・時間/年 約4%削減) ・現道における混雑時旅行速度の改善(13.1km/h→28.7km/h) ・旧国道185号の混雑緩和によるバスの定時制の確保が見込まれる ・呉駅から新幹線駅(東広島駅)へのアクセス向上が期待される(82分→67分) ・呉駅から広島空港へのアクセス向上が期待される(110分→95分) ②物流効率化の支援 ・郷原工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(48分→33分) ・虹村工業団地から呉港(重要港湾)までの所要時間の短縮が見込まれる(32分→17分) ③国土・地域ネットワークの構築 ・呉市と竹原市を最短で連絡(86分→71分) ・呉市川尻町及び安浦町から呉市へのアクセス向上が期待される(川尻支所~呉市役所:44分→29分、安浦支所~呉市役所:55分→40分) ④安全で安心できるくらしの確保 ・呉市阿賀・広、川尻町、安浦地区等(東消防所管内人口約11万人)から高次医療機関(国立呉医療センター)までの所要時間が2分短縮 ⑤安全な生活環境の確保 ・現道等の死傷事故件数の削減が見込まれる(約7,336件/年→約7,257件/年 約1%削減) ⑥災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(H19年3月策定)において第一次緊急輸送道路に位置付けられている ・旧国道185号(呉越峠) 呉市西畑町~東畑町が通行規制時において、代替路線を形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約11千t/年(約0.4%)削減(2,713千t/年→2,702千t/年) ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約37t/年(約0.3%)削減(11,037t/年→10,999t/年) ・SPM排出量が約4t/年(約0.4%)削減(944t/年→940t/年) ⑨環境への影響を考慮した効果 ・約11千t/年のCO2削減【8億円※】 ⑩通行止めを考慮した効果 ・旧国道185号が通行止め時の迂回時間短縮効果【0.3億円※】 ⑪歩行空間における急勾配区間が解消 ・暫定2車線供用前の歩行者・自転車数:810人/日、暫定2車線供用後の歩行者・自転車:1,980人/日 ※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)						

関係する地方公共団体等の意見

休山改良は、国道185号の交通混雑の解消並びに呉周辺地域の東西連携の強化、圏域の一体的な発展に大きな役割を果たすことが期待されており、呉市、東広島市、竹原市、江田島市、熊野町の首長で構成される「休山新道建設促進期成同盟会」から早期整備要望を受けている。

県知事の意見：

中国地方整備局事業評価監視委員会において、一般国道185号休山改良の”事業継続が妥当”と意見集約されたことにつきましては、県として評価できるものと考えています。

休山改良は、平成13年度に暫定2車線供用しておりますが、その後も交通量が増加傾向にあり、朝夕のピーク時には渋滞が発生している状況があります。また、現在整備が進められている東広島呉自動車道との連携による呉市と山陽自動車道とのネットワーク機能の強化も期待されており、今後、東広島呉自動車道の進捗を見極めながら、休山改良の4車線化を図っていく必要があると考えております。

つきましては、今後も事業を継続し、計画的な整備を進めて頂くようお願い致します。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成13年度に暫定供用したことで、旧国道185号（呉越峠）の渋滞緩和とともに交通事故が減少している。しかし、休山改良の周辺では、沿道開発などの周辺状況の変化により、交通量の増加による混雑が生じている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成12年度に用地買収については完了しており、平成13年度に全線暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

用地買収については完了しており、トンネル等の調査・設計を実施している。

施設の構造や工法の変更等

・トンネル掘削量の削減によりコスト削減を行っている。【約1.9億円の減少】。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



事業区間	
供用区間	———
未供用区間	-----
その他
高速道路	
普通国道	———
補助国道	———
主要地方道	———
県道	———
その他道路	———

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課長
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道191号 下関北バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中国地方整備局
起終点	自：山口県下関市筋川町 至：山口県下関市安岡駅前二丁目		延長	6.8 km		
事業概要	<p>一般国道191号は、山口県下関市から広島県広島市に至る延長約296kmの主要幹線道路である。 下関北バイパスは、朝夕の渋滞の解消や交通安全の確保、広域交通ネットワーク形成による観光地へのアクセス性の向上等を目的とした延長約6.8kmのバイパスである。</p>					
H2年度事業化	H2年度都市計画決定	H5年度用地着手		H9年度工事着手		
全体事業費	約720億円	事業進捗率	約61%	供用済延長	2.1 km	
計画交通量	21,300～32,800台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (概算) 4.3	総費用 (概算)/(事業全体) 220 / 778 億円 事業費 : 204 / 759億円 維持管理費 : 16 / 19億円	総便益 (概算)/(事業全体) 949 / 1,048億円 走行時間短縮便益 : 716 / 790億円 走行経費減少便益 : 149 / 164億円 交通事故減少便益 : 85 / 95億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動 : B/C= 5.1 (交通量+10%) B/C= 3.5 (交通量-10%) 事業費変動 : B/C= 4.0 (事業費+10%) B/C= 4.8 (事業費-10%) 事業期間変動 : B/C= 4.2 (事業期間+20%) B/C= 4.5 (事業期間-20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる（約11,294千人・時間/年→約10,073千人・時間/年 約11%削減） ・現道における混雑時旅行速度の改善（13.3km/h→28.4km/h） ・現道国道191号の混雑緩和によりバスの定時制の確保が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定重要港湾である下関沖合人工島へのアクセス向上が見込まれる（下関沖合人工島～下関IC：10分→7分） <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旧豊北町・旧豊浦町から旧下関市へのアクセス向上が期待される（下関市役所～豊浦総合支所：48分→41分） <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川棚温泉等、主要な観光地へのアクセス向上が期待される（川棚温泉：H20入込客数約29万人、下関IC～川棚温泉：47分→37分） <p>⑤安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数の削減（約1,527件/年→約1,432件/年 約6%削減） <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道国道191号は第一次緊急輸送道路に位置付けられている <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約6千t/年(約0.8%) 削減（800千t/年→794千t/年） <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約25t/年(約0.7%) 削減（3,626t/年→3,601t/年） ・SPM排出量が約2t/年(約0.7%) 削減（299t/年→297t/年） ・環境基準を超過する騒音レベルの低下（武久町：昼間74dB→67dB、夜間70dB→60dB、稗田中町：昼間76dB→70dB、夜間71dB→64dB） <p>⑨高次医療施設への救急搬送</p> <ul style="list-style-type: none"> ・吉見地区や安岡地区、垢田地区等から下関厚生病院までの搬送時間が約2分短縮 <p>⑩環境への影響を考慮した効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・約6千t/年のCO2削減【3億円※】 					
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						

関係する地方公共団体等の意見

下関北バイパスは、慢性的な渋滞の解消や交通事故対策をはじめ、地域を支え、救急活動に不可欠な道路網として重要な役割を果たすことが期待されており、下関市長等から構成される「下関市一般国道191号建設整備期成同盟会」により、早期整備の要望を受けている。

県知事の意見：

平成22年度予算に向けた道路事業の再評価にかかる対応方針（案）については、異存ありません。

事業評価監視委員会の意見

事業者から各事業の概要、評価結果及び対応方針（原案）について説明を受け、事業が適切に実施されているか審議を行い、審議の結果、再評価対象の事業は適切に実施されており、事業継続とすることとした事業者の判断は、妥当であると意見集約した。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国道191号（筋川町～安岡駅前二丁目）の沿道地域には区画整理事業等の開発が進められ、朝夕ピーク時の渋滞や交通事故が多発している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、平成17年度までに2.1kmの区間で暫定供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成20年度末で用地買収については95%完了しており、残る区間の工事を実施している。

施設の構造や工法の変更等

機能分離型支承の採用【約1.0億円の減少】。

軽量盛土工法の採用【約0.3億円の減少】。

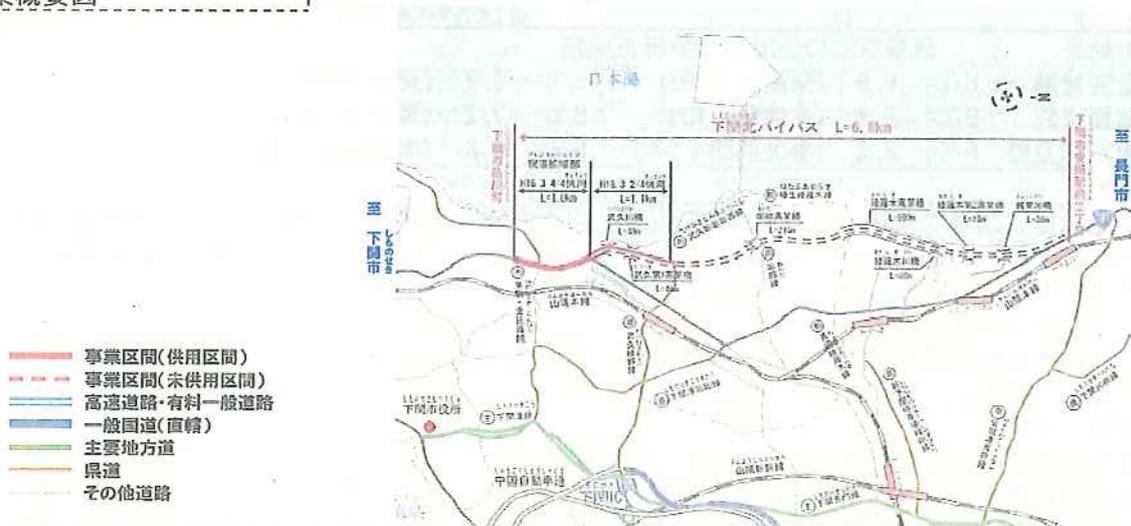
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道11号 徳島インター関連		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県徳島市川内町鈴江北 至：徳島県徳島市川内町竹須賀			延長	0.2km	
<p>事業概要</p> <p>徳島インター関連は、四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT）の整備にあわせ、四国横断自動車道と一般国道11号を接続する事業であり、本インターは、京阪神地方の拠点都市（神戸など）から徳島市に直結される初のインターチェンジとなる。</p> <p>本インターは、徳島中心部などから西日本広域への工業製品や農水産物などの物流効率化や観光振興、救急医療における搬送時間の短縮、緊急輸送道路の機能強化、さらに、並行する一般国道11号等の交通流の円滑化、沿道環境の改善など重要な役割を担う道路である。</p>						
H6年度都市計画決定		H14年度事業化		H18年度用地着手		H21年度工事着手
全体事業費	約83億円		事業進捗率	約72%	供用済延長	0.0km
計画交通量	3,900 台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体) 1.7	(事業費/事業全体) 19/75億円		(事業費/事業全体) 126/126億円		
	(事業) 6.5	事業費：19/75億円 維持管理費：0.32/0.32億円		走行時間短縮便益：104/104億円 走行経費減少便益：16/16億円 交通事故減少便益：5.8/5.8億円		
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量変動：B/C= 6.9（交通量+10%） B/C= 6.2（交通量-10%） ・事業費変動：B/C= 5.9（事業費+10%） B/C= 7.2（事業費-10%） ・事業期間変動：B/C= 6.2（事業期間+1年） B/C= 6.8（事業期間-1年） 						
<p>事業の効果等</p> <p>徳島インターは、国道11号と四国縦貫自動車道・四国横断自動車道が直結することで徳島中心部および、業務系都市機能拠点から西日本広域へのアクセス性向上、ならびに国道11号等の交通流の円滑化、救急医療や災害時の緊急輸送を支える重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道11号の混雑度の削減が見込まれる【混雑度 1.9→0.96 約50%削減】 ・国道11号の渋滞緩和によるバスの定時制向上が見込まれる <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送計画性の精度向上など農林水産品の流通の利便性が向上 ・業務系都市機能拠点から鳴門IC間のアクセス向上が期待される【17分→10分】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京阪神の拠点都市（神戸など）～徳島市間のアクセス向上が期待される【1時間46分→1時間39分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務系都市機能拠点（平石流通センター、今切工業団地等が集積）の発展を支援する ・主要観光地（阿波十郎兵衛屋敷、阿波おどり会館、眉山など）へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鳴門市内から三次医療施設（県立中央病院）へのアクセス向上が見込まれる【34分→30分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路である国道11号の代替路線が拡充することが期待される <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約0.5千t/年削減（約0.1%）削減【648.6千t/年→648.1千t/年】 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出量が約0.8t/年削減（約0.03%）削減【2,489.6t/年→2,488.8t/年】 ・SPM排出量が約0.3t/年削減（約0.1%）削減【207.0t/年→206.7t/年】 						

⑨交通安全性の向上を考慮した効果

- ・交通の分散による国道11号の交通事故減少が期待される

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

- ・本事業の推進にあたっては、徳島県・徳島市より積極的な整備促進要望を受けている。

県知事の意見：

- ・この事業は、建設中の四国横断自動車道の鳴門～徳島間と一般国道11号を接続することから、県と徳島市が本四道路を經由して全国の主要都市と高速道路ネットワークで結ばれ、本県の産業・経済の発展や観光振興、救急医療活動の向上に欠かすことのできない社会資本であるため、引き続き、事業を継続し早期整備を図っていただきたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

特になし

事業の進捗状況、残事業の内容等

用地買収及び工事の推進中、用地進捗率は平成21年10月末現在で92%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

本事業は、接続する四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT（事業主体：西日本高速道路(株)））と連携し整備を進めており、四国横断自動車道（徳島IC～鳴門JCT）の供用目標である平成26年度に向け整備を推進する。

施設の構造や工法の変更等

プレキャスト製品の採用や橋梁の橋長短縮を検討するなど、コスト縮減を図る。

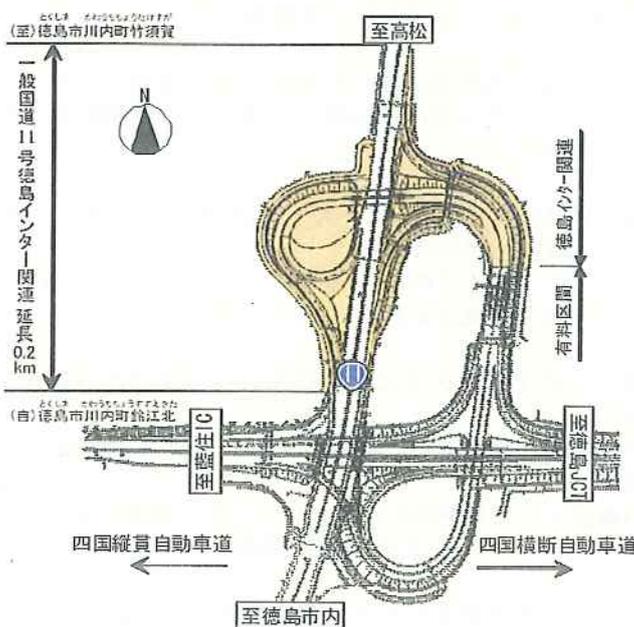
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



【平面図】

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 日和佐道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：徳島県阿南市福井町小野 至：徳島県海部郡美波町北河内			延長	9.3km	
<p>事業概要</p> <p>一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約201kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、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路線である。</p> <p>日和佐道路は国道55号の異常気象時における通行規制を解消し、地域の利便性向上などを図り、地域活性化を支援するものである。また、高規格幹線道路網の空白地帯である四国東南地域にとって重要な役割を担う地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一画を構成する道路であり、交流連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。</p>						
H7年度事業化		H11年度用地着手		H11年度工事着手		
全体事業費	約494億円		事業進捗率	約99%	供用済延長	6.2km
計画交通量	12,100～13,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.6 (限事業) 47.7	総費用 (限事業)/(事業全体) 12/584 億円 事業費：5.5/566億円 維持管理費：6.2/18億円	総便益 (限事業)/(事業全体) 555/957 億円 走行時間短縮便益：481/831億円 走行経費減少便益：57/90億円 交通事故減少便益：16/36億円	基準年 平成21年		
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <p>交通量変動： B/C=53.7(交通量+10%) B/C=42.2(交通量-10%) 事業費変動： B/C=45.5(事業費+10%) B/C=50.1(事業費-10%)</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>日和佐道路は広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、都市間の所要時間の短縮や、事前通行規制区間の解消、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる【約577千人・時間/年→約28千人・時間/年 約95%削減】 ・所要時間の短縮により高速バスの利便性が向上する ・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる【阿南市福井町～由岐駅：11分→8分】 ・美波町から徳島空港へのアクセス向上が見込まれる【102分→96分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美波町から橘港・徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる【美波町～橘港：25分→18分、美波町～徳島小松島港：66分→60分】 ・海部郡における農水産品（阿波尾鶏、伊勢エビ、アワビなど）の流通の利便性の向上が見込まれる <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路阿南安芸自動車道として四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・日常生活圏中心都市間（阿南市と安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成（阿南安芸道路全線供用後）【175分→80分】 ・美波町から日常生活圏中心都市である阿南市へのアクセス向上が見込まれる【25分→18分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する ・観光資源が多くある県南地域へのアクセス向上が期待される <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる【美波町～徳島赤十字病院：66分→60分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現国道55号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・現国道55号が通行止になった場合の代替路線を形成する 						

<ul style="list-style-type: none"> ・現国道55号の防災点検要対策箇所を回避する ・現国道55号の事前通行規制を解消する
<p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約1.6千t/年(約1.4%)削減【約117.2千t/年⇒約115.6千t/年】
<p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NOX排出量が約58t/年(約94%)削減【約61t/年⇒約4t/年】 ・SPM排出量が約5.6t/年(約94%)削減【約5.9t/年⇒約0.3t/年】
<p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日和佐道路利用により交通安全性の向上が期待できる
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>地域から頂いた主な意見等：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県や阿南市など周辺の自治体等から、積極的な整備促進について要望活動が続けられている。 <p>県知事の意見：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この事業は、地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一部を構成し、県南の高速道路空白地帯を解消するものであり、県南地域の発展や活性化、また、南海地震対策や救急救命医療のため、本県にとってなくてはならない道路であることから、引き続き、事業を継続し早期供用を図っていただきたい。
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 ・残事業の12億円に対して、完成までに今後2年かかるというのは、事業費と事業期間が非常にアンバランス。用地の問題とはいえ、効率的な事業展開について今後検討すべきではないか。
<p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年3月 日和佐町と由岐町の合併により美波町が発足、海南町と海部町及び穴喰町の合併により海陽町が発足 ・平成19年9月 県南地域唯一の分娩可能病院の産科が休止、また土曜日の救急患者受け入れも休止となり、医療面の深刻な課題となっている。
<p>事業の進捗状況、残事業の内容等</p> <p>平成19年5月に2工区(由岐IC～美波町北河内間)を部分供用。用地取得率はH21.4で約99%。</p>
<p>事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等</p> <p>未供用区間の完成に向け、引き続き用地・工事の推進を図る。</p>
<p>施設の構造や工法の変更等</p> <p>PCコンボ橋、プレキャスト製品の積極的な採用等によりコスト縮減を図っている</p>
<p>対応方針</p> <p>事業継続</p>
<p>対応方針決定の理由</p> <p>以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。</p>
<p>事業概要図</p>

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道11号 <small>おおちしりと</small> 大内白鳥バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：香川県東かがわ市伊座 至：香川県東かがわ市小砂			延長	9.2km	
事業概要	<p>一般国道11号は、徳島市を起点とし高松市を経て松山市に至る四国の3県都を瀬戸内沿いに連絡する延長約231kmの主要幹線道路であり、経済の交流と地域発展の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も持つ重要な路線である。</p> <p>大内白鳥バイパスは、現道（一般国道11号）で発生している慢性的な交通渋滞や、それに伴う事故多発区間の解消、さらに交通流の円滑化による都市及び病院等の公共施設のアクセス性の向上などにより、地域の文化・経済・産業の発展に資することを目的とした延長約9.2kmのバイパス道路である。</p>					
H12年度事業化	H16年度都市計画決定	H18年度用地買収着手	H20年度工事着手			
全体事業費	約230億円	事業進捗率	約28%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	5,200～23,200台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.8 (事業費) 2.8	総費用 (事業費)/ (事業全体) 116 / 180億円 事業費：107/171億円 維持管理費：9.0/9.0億円	総便益 (事業費)/ (事業全体) 325/325億円 走行時間短縮便益：286/286億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：5.5/5.5億円	基準年	平成21年	
感度分析の結果	<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 3.1 (交通量+10%) B/C = 2.5 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 2.6 (事業費+10%) B/C = 3.1 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 2.6 (事業期間+2年) B/C = 3.0 (事業期間-2年) 					
事業の効果等	<p>大内白鳥バイパスは、東かがわ市街地の交通混雑を解消し、交通安全を確保することや、都市間のアクセスを向上し、日常生活の利便性向上を支援するとともに、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる【902千人・時間/年⇒222千人・時間/年 約75%削減】 現道等において旅行速度の大幅な向上が見込まれる【混雑時：5.0km/h⇒21.0km/h】 現道等における混雑緩和により定時制が見込まれるバス路線が複数存在する 現道等における混雑緩和によりJR三本松駅への所要時間短縮が見込まれる【10⇒6分】 東かがわ市から高松空港への所要時間短縮が見込まれる【54⇒49分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から重要港湾高松港への所要時間短縮が見込まれる【44⇒39分】 東かがわ市から高松卸売市場や京阪神方面への所要時間短縮が見込まれることから、特産品(引田鱈、冬レタス等)の流通向上、鮮度維持による市場価値向上、市場拡大による地場産業発展が期待できる <p>③国土地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から日常活動圏中心都市高松市への所要時間短縮が見込まれる【41⇒37分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市が計画している新しいまちづくり計画(シビックコア整備事業、三本松駅周辺整備事業など)を支援 東かがわ市内の観光施設(ベッセルおおち(22万人/年)、讃州井筒屋敷(11万人/年)等)へのアクセス向上が見込まれることから、地域観光活性化が期待できる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 東かがわ市から三次医療施設香川大学医学部付属病院やその他の高次救急医療施設への所要時間短縮が見込まれる【9⇒5分】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時等に第1次輸送確保路線に指定されている一般国道11号、高松自動車道の代替路線として機能する <p>⑦地球環境の保全</p>					

<ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約18,491t/年(約7.6%)削減【244,063t/年⇒225,572t/年】 	
⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約105.4t/年(約47%)削減【225.3t/年⇒119.9t/年】 ・SPM排出量が約9.8t/年(約46%)削減【21.5t/年⇒11.7t/年】 ・現道の交通量減少、周辺地域の交通円滑化により、騒音レベルの改善が見込まれる 	
⑨その他 <ul style="list-style-type: none"> ・さぬき東街道(県道高松長尾大内線)との一体的整備により、東讃の大動脈としてのネットワーク機能が期待できる 	
関係する地方公共団体等の意見 地域から頂いた主な意見等： <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の推進にあたっては、東かがわ幹線道路整備促進期成同盟会等から積極的な要望活動を受けている。 県知事の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号は本県を東西に貫き、徳島・愛媛両県に通じる本県の幹線道路であり、経済の交流と地域発展の大動脈であるとともに、生活道路としての役割を持つ重要な路線である。しかし、東かがわ市付近においては、交通混雑をきたし、日常生活にも影響を及ぼしている。(H17センサス交通量：約24,000台/日) ・大内・白鳥バイパスは、慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、生活環境の向上や東かがわ市の振興を図る上で、重要な事業となっており、現在、国道318号から県道水主三本松線間の第2工区(L=3.3km)を中心に事業が進められている。 ・今回の事業評価監視委員会において、大内・白鳥バイパスについては、必要性が認められ「事業継続」となっており、その評価に基づき、早期に全線供用が図られることをお願いしたい。 	
事業評価監視委員会の意見 <ul style="list-style-type: none"> ・「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。 ・国の予算が限られる中、事業期間の短縮に向けた検討や取り組みが必要ではないか。 	
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 <ul style="list-style-type: none"> ・平成13年 3月：高松自動車道(板野IC～津田東IC)が開通 ・平成14年 4月：津田町・大川町・志度町・寒川町・長尾町の5町が合併して「さぬき市」となる ・平成14年 7月：高松自動車道(鳴門IC～板野IC)が開通し、神戸淡路鳴門自動車道と接続 ・平成15年 4月：引田町・白鳥町・大内町の3町が合併して「東かがわ市」となる ・平成17年 9月：高松市に塩江町を編入し、新「高松市」となる 	
事業の進捗状況、残事業の内容等 今後の見通し：用地買収・工事等を推進	
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 供用に向けて、工事・用地の推進を図る	
施設の構造や工法の変更等 プレキャスト製品の採用やトンネル内側溝構造の見直し等によりコスト縮減を図る	
対応方針	事業継続
対応方針決定の理由 以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図	

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道55号 大山道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県安芸市下山 至：高知県安芸市河野	延長	2.0km		
事業概要 一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国立公園を経て、高知市に至る延長約216kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、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路線である。 大山道路は、現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避するとともに、高規格幹線道路網等の空白地帯である四国東南地域にとって重要な役割を担う地域高規格道路・阿南安芸自動車道の一部として、地域連携を支援し、高速性、安全性の確保に資するものである。					
H16年度事業化		H18年度用地着手		H20年度工事着手	
全体事業費	約63億円	事業進捗率	約15%	供用済延長	0.0km
計画交通量	11,100台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全) 1.1 (事業) 1.3	総費用 (事業全) 48/58億円 事業費：45/54億円 維持管理費：3.5/3.5億円	総便益 (事業全) 64/64億円 走行時間短縮便益：46/46億円 走行経費減少便益：13/13億円 交通事故減少便益：5.1/5.1億円	基準年	平成21年
感度分析の結果 ：残事業について感度分析を実施 ・交通量変動：B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.2 (交通量-10%) ・事業費変動：B/C= 1.2 (事業費+10%) B/C= 1.4 (事業費-10%) ・事業期間変動：B/C= 1.3 (事業期間+1年) B/C= 1.3 (事業期間-1年)					
事業の効果等 大山道路は広域交流基盤となる地域高規格道路「阿南安芸自動車道」を形成することにより、地域の活性化を支援するとともに、現国道の災害多発箇所を迂回することで災害時の交通途絶を回避し、救急医療や災害時の緊急輸送を支えるなど重要な役割を担う。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【125千人・時間/年→0千人・時間/年 100%削減】 ②物流効率化の支援 ・高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。 【なす出荷量県内7 安芸市1位、安田町3位】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがなされている。(阿南安芸自動車道) ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 (約13,000人(安田町、田野町、奈半利町、北川村、馬路村)) ・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。 ・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。 ・現道等の防災点検要対策箇所が解消される。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が約0.7千t/年(1.8%)削減【約36,514t/年⇒約35,853t/年】 ⑥生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約16.3t/年(約10割)削減【約16.3t/年⇒約0t/年】 ・SPM排出量が約1.6t/年(約10割)削減【約1.6t/年⇒約0t/年】					
関係する地方公共団体等の意見 県知事等の意見： ・大山道路をはじめとする阿南安芸自動車道は、四国8の字ネットワークを形成し地域間連携・物流強化を図るうえで、重要な社会基盤であるとともに、災害時の交通遮断を回避するなど、緊急時の災害輸送等の役割を担う「命の道」となることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。					

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年7月に四国横断自動車道（高知自動車道）の川之江JCT～高知IC間の4車線化事業が全て完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

今後の見通し：工事等を推進

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

供用に向けて、工事の推進を図る

施設の構造や工法の変更等

トンネル断面の縮小やトンネル内路側排水構造の変更等によりコスト縮減を図る。

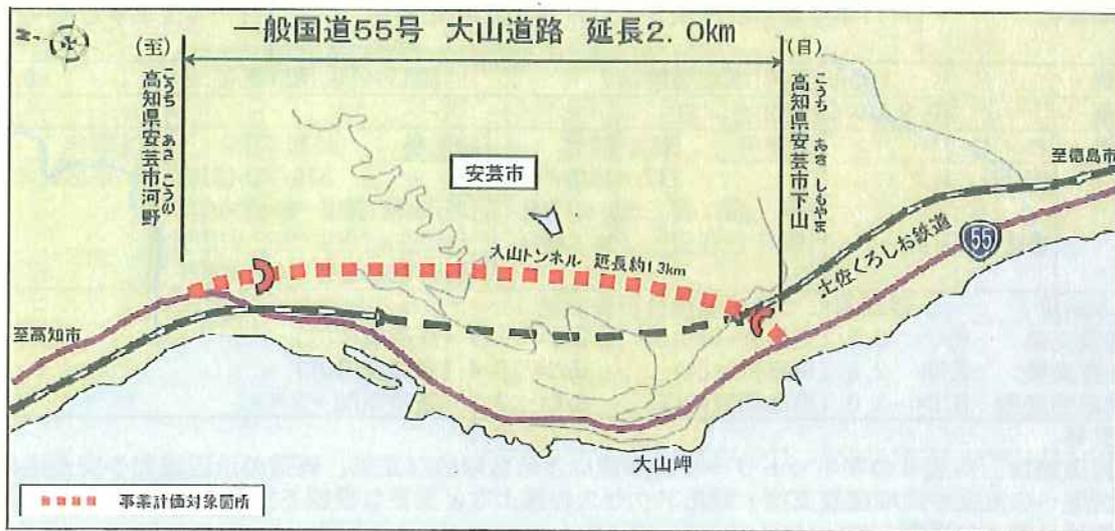
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	高知東部自動車道 一般国道55号 南国安芸道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局	
起終点	自：高知県南国市物部 至：高知県安芸郡芸西村西分	延長	12.5km			
<p>事業概要</p> <p>一般国道55号は、徳島市を起点に室戸阿南海岸国定公園を経て、高知市に至る延長約216kmの幹線道路であり、高知県、徳島県の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤等、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路線である。</p> <p>南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である高知東部自動車道の一部であり、四国横断自動車道と一体的に機能することにより、陸・海・空の玄関口が効果的にネットワークする高速交通体系が形成され、県内外の広域的交通の高速性、安全性の確保に資するものである。</p>						
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H14年度用地着手		
				H15年度工事着手		
全体事業費	約596億円	事業進捗率	約33%	供用済延長	0.0km	
計画交通量	10,900～19,400台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.7	総費用 (事業費/事業全体)	277/479億円	総便益 (事業費/事業全体)	836/836億円
	(事業)	3.0	事業費 維持管理費	258/19億円	走行時間短縮便益 走行経費減少便益 交通事故減少便益	698/97/41億円
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 3.3 (交通量+10%) B/C= 2.7 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 2.8 (事業費+10%) B/C= 3.4 (事業費-10%) 事業期間変動：B/C= 3.0 (事業期間+2年) B/C= 3.0 (事業期間-2年) 						
<p>事業の効果等</p> <p>南国安芸道路は、四国8の字ネットワークの形成による広域的な交流、現道の渋滞緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援・観光アクセスの向上など重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【1,283千人・時間/年→29千人・時間/年 98%削減】 現道国道55号の混雑緩和によるバスの定時性の向上が期待される。 特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～後免駅、51分⇒38分】 高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる。【安芸市～高知龍馬空港、44分⇒30分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知県東部地域において農林水産品の流通の利便性が向上。【なす：全国シェア（高知県：14%（国内1位）平成19年度）、ゆず：全国シェア（高知県：49%（国内1位）平成18年度）（安芸市～園芸流通センター、68分⇒55分）】 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央地方生活圏～安芸地方生活圏間を高規格幹線道路で連絡する。 高知県庁～安芸市役所を最短で連絡する。【78分⇒65分】 香南市主要地域から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【香南市⇒県庁：44分⇒41分、香南市赤岡町⇒県庁：45分⇒42分、香南市香我美町⇒県庁：55分⇒45分、香南市夜須町⇒県庁：54分⇒43分】 <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。【室戸市：ディープシーワールドを核とした産業・観光、奈半利町・安芸市・芸西村：観光振興プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクト、南国市：企業誘致・立地促進プロジェクト】 主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【馬路温泉、阪神キャンプ地、モネの庭マルモッタン、室戸岬、ホエールウォッチング】 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 【高知医療センター：60分圏カバー人口（62.5万人⇒64.5万人）、安芸市～医療センター（66分⇒53分）】 <p>⑥災害への備え</p>						

・災害時に香南市夜須町、芸西村付近における集落の孤立の解消が期待できる。

【人口：香南市夜須町4,100人、芸西村4,200人】

・現国道55号は第1次緊急輸送路に指定されている。

・現国道55号は高知県東部地域唯一の幹線道路でありその代替路線を形成。

⑦地球環境の保全

・CO2排出量が約6.1千t/年(1.5%)削減【約396.6千t/年⇒約390.5千t/年】

⑧生活環境の改善・保全

・NOX排出量が約74.2t/年(約6割)削減【約122.6t/年⇒約48.4t/年】

・SPM排出量が約7.0t/年(約6割)削減【約11.7t/年⇒約4.7t/年】

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・本事業の推進にあたっては、高知東部自動車道整備促進期成同盟会(高知東部自動車道沿線13市町村で構成)、四国の道を考える会(高知県東部、徳島県南部の地元住民代表者)、四国8の字ネットワーク整備促進四国東南部連盟(四国東南部の4期成同盟会)より積極的な整備促進要望を受けている。

高知県知事の意見：

・南国芸芸道路をはじめとする高知東部自動車道は、四国8の字ネットワークを形成し地域間連携・物流機能の強化を図るうえで、重要な社会基盤であるとともに、日常の安全・安心な暮らしを支え、災害時には緊急輸送等の役割を担う「命の道」となることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平成20年7月に四国横断自動車道(高知自動車道)の川之江JCT~高知IC間の4車線化事業が全て完了。

事業の進捗状況、残事業の内容等

2~4工区は現在供用に向けて施工を全面展開で実施。用地取得率はH21年度9月末で約66%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

夜須IC(仮称)~芸西IC(仮称)の区間は暫定2車線供用に向け、引き続き工事の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

インターチェンジの形状及び構造の変更等によりコスト縮減を図る。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道56号 土佐道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 四国地方整備局
起終点	自：高知県高知市棧橋通3丁目 至：高知県高知市朝倉	延長	8.1km		
<p>事業概要</p> <p>国道56号は、高知県高知市を起点に、四万十市、宿毛市、愛媛県宇和島市を経由して松山市に至る、延長約320kmの幹線道路である。高知県、愛媛県の商業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤など日常生活に欠かさない生活道路としての役割を持つ重要な路線である。</p> <p>その大動脈の一部を担う「土佐道路」は、高知市中心部の一極集中型のネットワークによる交通混雑や、中心市街地における路面電車との並走による交通事故を解消するため、県都高知市を流れる鏡川以南の市街地を貫く環状道路として新たに整備された、延長8.1kmの4車線道路である。広域交通を分担し、市街地の交通円滑化を図るとともに、地域間交流の活性化や路面電車と並走する区間の道路混雑による事故の解消など、地域生活の質的向上に欠くことができない道路である。</p>					
S46年度事業化	S46年度都市計画決定 (S51・H7年度変更)	S47年度用地着手	S51年度工事着手		
全体事業費	約527億円 事業進捗率		約99%	供用済延長	8.1km
計画交通量	9,300~39,700台/日				
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.3 (事業) 1.2	総費用 (事業) / (事業全体) 2.4 / 1,188億円 事業費：1.8 / 1,159億円 維持管理費：0.60 / 29億円	総便益 (事業) / (事業全体) 2.9 / 1,586億円 走行時間短縮便益：3.3 / 1,367億円 走行経費減少便益：-0.40 / 170億円 交通事故減少便益：0.00 / 49億円	基準年	平成21年
<p>感度分析の結果：残事業について感度分析を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通量変動：B/C= 1.4 (交通量+10%) B/C= 1.0 (交通量-10%) 事業費変動：B/C= 1.1 (事業費+10%) B/C= 1.3 (事業費-10%) 					
<p>事業の効果等</p> <p>土佐道路は、高知市街地の交通混雑緩和や安全性の向上、救急医療への支援や地域産業支援、観光アクセス向上等の地域活性化等、重要な役割を担う。</p> <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。【約1,146千人時間/年→約570千人時間/年 約50%削減】 現道等における旅行速度の改善が期待される。【高知市朝倉～はりまや1丁目 17.6km/h→18.9km/h】 現道等の混雑緩和による路線バスの利便性向上が見込まれる。 高知市西部から高知駅までの所要時間の短縮が見込まれる。【35分→23分】 高知市西部から高知龍馬空港までの所要時間の短縮が見込まれる。【64分→47分】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知市西部から高知新港までの所要時間の短縮が見込まれる。【53分→36分】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域道路整備基本計画に位置づけのある高知環状道路を形成する。 潮江西部土地区画整理事業との連携が図られている。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 土佐市から日常生活圏中心都市である高知市へのアクセス向上が期待される。【44分→32分】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模イベント(土佐・龍馬であい博)を支援する。 【高知市西部→土佐・龍馬であい博パビリオン会場：35分→23分】 高知城、桂浜、五台山などの主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 公共公益施設(はりまや橋観光バスターミナル)へスムーズにアクセスできる。 【高知市西部→はりまや橋観光バスターミナル：32分→20分】 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知市西部から三次救急医療施設へのアクセス向上が期待できる。 【高知市西部→高知赤十字病院：35分→23分、高知市西部→高知医療センター：47分→29分】 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 高知県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成9年3月策定)において、第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 沿線住民による自主防災組織の立ち上げなど防災意識の向上に寄与している。 					

⑧地球環境の保全

・CO2排出量が約7.7千t-CO2/年(約2.2%)削減【347.2千t-CO2/年→339.5千t-CO2/年】

⑨生活環境の改善・保全

・NO2排出量が約29.5t-NO2/年(約39%)削減【76.2t-NO2/年→46.7t-NO2/年】

・SPM排出量が約2.7t-SPM/年(約38%)削減【7.1t-SPM/年→4.4t-SPM/年】

⑩他のプロジェクトとの関係

・高知県が実施している「みち再生事業」と連携し、一体的な景観形成が図られる。

⑪安全性の向上

・土佐道路周辺の生活道路における交通事故の減少に寄与する。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等：

・本事業の推進にあたっては、一般国道56号バイパス建設促進期成同盟会より積極的な整備促進要望を受けている。

県知事の意見：

・土佐道路は、高知市街地の交通混雑を解消し、交通安全の確保や都市間のアクセス性の向上につながる、住民の日常生活に直結する重要な路線であることから、引き続き事業を継続し、早期全線供用を目指すべきである。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

・平成9年12月 高知西バイパス（I期区間）暫定供用

・平成17年1月1日に高知市、土佐山村、鏡村が合併

・平成20年1月1日に高知市、春野町が合併

事業の進捗状況、残事業の内容等

全線4車線（一部暫定4車線）供用済（H20.3）。用地進捗率はH21.10月末で約99%。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

残事業区間の供用に向け、引き続き用地・工事を推進する。

施設の構造や工法の変更等

新工法（急速施工）を採用し、工事規制による社会的損失を削減。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道201号 行橋インター関連	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：福岡県行橋市吉国 終点：福岡県京都郡苅田町二崎	延長	4.5km		
事業概要	国道201号行橋インター関連は、国道201号の終点部に位置し、国道10号と連絡しており、行橋市及び苅田町の市街地部の交通混雑緩和並びに事業中の東九州自動車道や北九州空港と筑豊地域とを連絡する延長4.5kmの道路である。				
H8年度都市計画決定	H12年度事業化	H17年度用地着手	H21年度工事着手		
全体事業費	約121億円	事業進捗率	約34%	供用済延長	0km
計画交通量	4,200～22,900台/日				
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.6 (概算) 5.3	総費用： (概算)/(事業全体) 60/123億円 (事業費：51/115億円) (維持管理費：8.6/8.6億円)	総便益： (概算)/(事業全体) 318/318億円 (走行時間短縮便益：285/285億円) (走行経費減少便益：29/29億円) (交通事故減少便益：4.1/4.1億円)	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=5.8（交通量 +10%） B/C=5.2（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=4.9（事業費 +10%） B/C=5.8（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=5.2（事業期間+20%） B/C=5.5（事業期間-20%）				
事業の効果等	<p>①交通円滑化の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞損失時間の減少(110万人時間/年→70万人時間/年) ・並行区間(吉国～行事交差点)の旅行速度(18.8km/h→36km/h) ・筑豊地域から行事交差点方面の最大渋滞長(1,150m→410m) ・所要時間の信頼性の向上による便益【約21億円※】 ・沿線に立地する企業活動の円滑化 <p>②地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な物流搬送の効率が向上 ・苅田港～行橋IC(仮称)間の所要時間の短縮(約6分の短縮) ・筑豊地域～苅田港間の所要時間の短縮(約6分の短縮) <p>③救急活動の迅速化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の緩和等により救急活動が迅速化 <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の生活道路への流入減少による安全性の向上 <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道部の夜間大型車交通量の変化(1,324台/日→879台/日) ・現道部の夜間騒音値の低減(71dB→70dB) 				
※は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)					
関係する地方公共団体等の意見	行橋市をはじめとする2市5町で構成される東九州自動車道福岡県北東部建設促進協議会(会長：行橋市長)等により早期整備の要望を受けている。(平成21年7月)				
県知事の意見	一般国道201号行橋インター関連事業について、再評価の結果「当該事業区間の暫定供用に向けて事業を継続すること」とされたことについて、特段の意見はありません。 当該道路は本県の東部地域の主軸となる東九州自動車道行橋インターに直接連絡する道路であり、計画的な事業実施により、行橋インターの完成までには供用をはかること。さらに必要に応じ適切な時期に4車線化の事業を実施されたい。				

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

苅田港周辺での企業立地の増大に伴い、大型貨物車が増加しており、苅田港を連絡する国道201号の2車線区間では慢性的な交通混雑が発生している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約43%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関連機関との協力体制のもと、東九州自動車道の整備に合わせ事業効果を早期発現できるよう、用地買収や工事等の推進を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

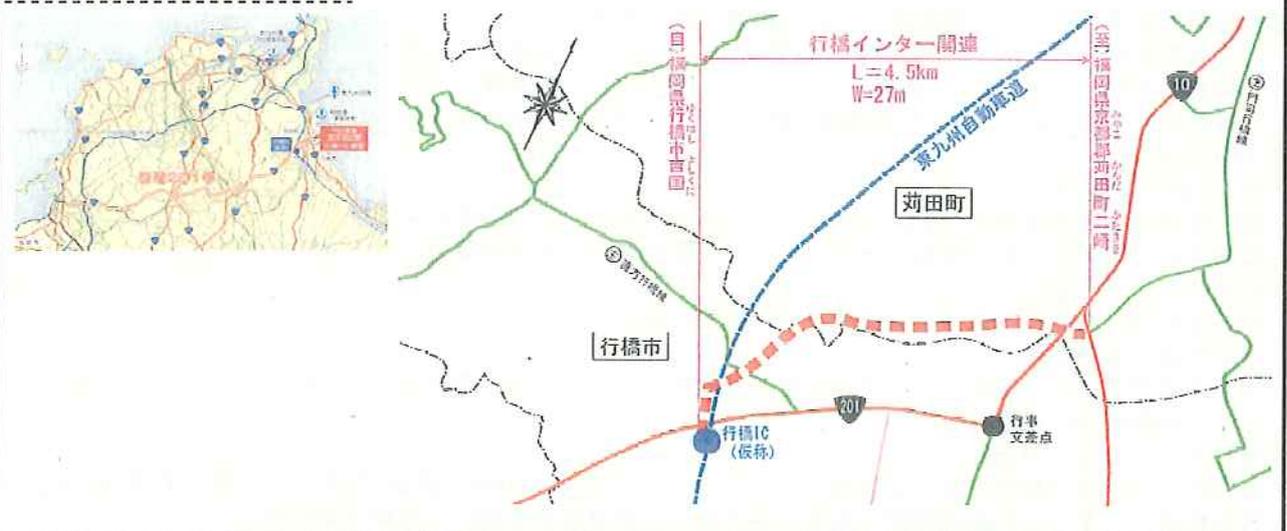
- ・ 当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約99億円】
- ・ 幅員の精査見直し
- ・ 橋梁等構造物と高盛土区間の延長比較によるコスト精査、新技術・新工法の積極的活用の検討及び建設副産物対策等によるコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	西九州自動車道 一般国道497号 伊万里道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：佐賀県伊万里市南波多町府招 終点：佐賀県伊万里市東山代町長浜				延長	6.6km
事業概要 国道497号伊万里道路は、唐津伊万里道路や伊万里松浦道路などとともに西九州自動車道の一区間を構成する延長6.6kmの自動車専用道路であり、伊万里市中心市街地の交通混雑の緩和や、物流拠点である伊万里港とのアクセス確保、及び九州北西部の地域振興に寄与するものである。						
H7年度事業化		H18年度都市計画決定		H一年度用地着手		H一年度工事着手
全体事業費	約249億円		事業進捗率	6%		供用済延長 ー km
計画交通量	20,000～22,000台/日					
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年 平成21年
	(事業全体) 2.0 (機専業) 2.2	(機専業)/(事業全体) 165/182億円 (事業費：153/171億円) 維持管理費：11/11億円		(機専業)/(事業全体) 367/367億円 (走行時間短縮便益：257/257億円) (走行経費減少便益：57/57億円) (交通事故減少便益：53/53億円)		
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.5（交通量+10%） B/C=2.0（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.0（事業費+10%） B/C=2.5（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=1.9（事業期間+20%） B/C=2.6（事業期間-20%）						
事業の効果等 ①物流効率化の支援 ・伊万里港湾地区と福岡方向を結ぶネットワークが概成し、物流効率化を支援 ・松浦港より出荷される「旬あじ」、「旬さば」の販路拡大、商品価値の向上（約30分短縮） ②地域間交流の支援 ・伊万里地域における高速公共交通サービス水準の向上 ③地域開発計画の支援 ・重要港湾伊万里港へと結ぶアクセス道路と有機的に結合し、港の南側玄関口となることによる、港湾エリアの開発計画の支援 ④安心できる暮らしの支援 ・災害時における信頼性の高い緊急輸送ネットワークの形成（H18年：国道202号が7日間全面通行止め） ・救命救急センターへの搬送時間の短縮（伊万里市－唐津赤十字病院：短縮時間約20分） ⑤交通混雑の緩和 ・国道204号の混雑度の低下（1.33→0.72） ・伊万里市街地の渋滞損失時間の減少（41.6万人時間/年→13.9万人時間/年） ⑥交通安全性の確保 ・周辺道路の交通事故削減（214.4件/億台年→106.5件/億台年）						
関係する地方公共団体等の意見 福岡市、唐津市、伊万里市等関係8市8町の首長・議会議長で構成される西九州自動車道建設促進期成会や伊万里市西九州自動車道建設促進期成会（会長：伊万里市長）等より、早期整備の要望を受けている。						
県知事の意見 佐賀県では、地域や産業の活性化のため、地域間の移動時間や距離を短縮するとともに、予定している時間どおりに移動・輸送ができるようになることを目指しており、このため、県内の主要都市を結ぶ走行性の高い広域幹線道路ネットワークの整備が必要です。 今回、再評価がなされた伊万里道路も広域幹線道路ネットワークを形成する道路となっており、引き続き整備を進めていただくようお願いします。						

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

臨海部の工業団地への企業進出等により、製造品出荷額や伊万里市への通勤者の増加が著しい。また重要港湾伊万里港のコンテナ取扱量も急激な伸びを見せており、伊万里市の求心力は高まっている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約6%であり、今年度より設計協議に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

事地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、早期に用地買収に着手し工事等の進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

設計において縦断計画の見直し等のコスト縮減に取組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト縮減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



凡例	
	西九州自動車道(4車線)
	西九州自動車道(2車線)
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	林間道路
	4車線
	2車線



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 阿蘇大津道路	事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	起点：熊本県阿蘇市車 帰 終点：熊本県菊池郡大津町大字 古城	区分		主体	九州地方整備局
				延長	5.3km

事業概要
国道57号阿蘇大津道路は、地域高規格道路である中九州横断道路の一部を担う延長5.3kmの道路であり、並行する国道57号の交通混雑緩和を図り、国際観光拠点である「阿蘇」地域へのアクセスを強化し、活力ある地域づくりに寄与するものである。

H12年度事業化	H一年度都市計画決定	H16年度用地着手	H一年度工事着手
全体事業費	約252億円	事業進捗率	6%
計画交通量	15,700台/日	供用済延長	0km

費用対効果 分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年 平成21年
	(事業全体)	(機専割)/ (機兼割)	(機専割)/ (機兼割)	
	1.7	185/204億円	345/345億円	
	(機専割) 1.9	事業費：176/195億円 維持管理費：8.5/8.5億円	走行時間短縮便益：236/236億円 走行経費減少便益：76/76億円 交通事故減少便益：32/32億円	

感度分析の結果
残事業について感度分析を実施
交通量変動：B/C=2.1（交通量 +10%） B/C=1.6（交通量 -10%）
事業費変動：B/C=1.7（事業費 +10%） B/C=2.1（事業費 -10%）
事業期間変動：B/C=1.8（事業期間+20%） B/C=2.0（事業期間-20%）

- 事業の効果等
- ①交通混雑の緩和
 - ・国道57号の交通量の減少（H17：281百台/日→H42推計値：187百台/日）
 - ②観光による地域活性化
 - ・休日に増大する観光交通の円滑な流れ（H17休日：307百台/日→H42推計値196百台/日）
 - ・休日の交通円滑化の便益【約5.2億円※】
 - ③物流の支援
 - ・広域化する農産品、製造品輸送の支援
 - ④救急医療の支援
 - ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約43,163人、約14分）
 - ・救急医療活動のアクセス向上便益【約8.2億円※】
 - ⑤交通事故の削減
 - ・国道57号の死傷事故件数の減少（68件→45件）
 - ⑥リダンダンシーの確保
 - ・地域住民の安全・安心な暮らしの確保、貨物輸送の安定化

※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）

関係する地方公共団体等の意見
阿蘇市をはじめとする4市8町村で構成される「中九州・地域高規格道路推進期成会（熊本県側）[会長：阿蘇市長]」により早期整備の要望を受けている（平成21年7月）。

県知事の意見：

今般、再評価の対象とされた一般国道57号阿蘇大津道路は、地域高規格道路に指定された中九州横断道路の一部を形成する道路です。

この中九州横断道路は、九州縦貫自動車道及び東九州自動車道とつながり、九州の循環型高速交通ネットワークを形成する路線であるとともに、交通の円滑化、物流の効率化及び地域の活性化等、中九州地域の発展に不可欠な道路です。

そのため、今後とも中九州横断道路について、早期整備に努めて頂きますようお願い申し上げます。

さて、対応方針（案）の「見直し継続（休止）」についてですが、本県としては、平成16年7月の本県提言をはじめ一貫して阿蘇大津道路の事業推進を求めてきたところであり、了承しかねますので、再度ご検討をお願いいたします。

その理由としましては、①上述したように、中九州横断道路の重要性の観点から阿蘇大津道路の必要性は明らかなため、②現道の国道57号では阿蘇大津道路の果たすべき役割を代替することはできないため、③投資効果の早期発現の観点だけで大規模事業の実施の可否を判断するべきではないため、という3点からです。

事業評価監視委員会の意見

- ・ 審議の結果、対応方針（原案）どおり休止し、事業評価手続き上は、事業の必要性を認め「見直し継続」。
- ・ 代替案として、当面、国道57号の4車線化を重点的に進めることとする。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

国際観光拠点の「阿蘇」地域へのアクセス道路である国道57号は観光交通の流入における渋滞が著しい状況（休日混雑度2.1）であり、休日交通量は年々増加傾向にある。また、地元自治体から国道57号の4車線化を優先的に行うように強く求められている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約6%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

国道57号における渋滞問題は深刻さを増しており、当面、国道57号の4車線化を重点的に進めることとする。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約96億円】

対応方針

見直し継続

対応方針決定の理由

阿蘇大津道路については、周辺地域等への整備効果の発現も十分に期待できるものではあるが、投資効果の早期発現、喫緊の課題への早期対応という観点から休止し、事業評価手続き上は、事業の必要性を認め、「見直し継続」とする。代替案として、当面、国道57号4車線化を重点的に進めることとする。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 中九州横断道路 一般国道57号 大野竹田道路		事業	一般国道	事業	国土交通省
起終点	自：大分県豊後大野市大野町田中 至：大分県竹田市大字会々		区分		主体	九州地方整備局
延長						12.3km
事業概要	<p>国道57号大野竹田道路は、地域高規格道路である中九州横断道路の一部を担う延長12.3kmの道路であり、交通利便性の向上や、地域間の連携・交流の支援を図るとともに、沿線地域の産業発展や地域活性化に寄与するものがある。</p>					
H18年度事業化	都市計画決定		H19年度用地着手	H19年度工事着手		
全体事業費	約272億円		事業進捗率	24%	供用済延長	0km
計画交通量	11,800~13,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.3	(概算) / (事業全体) 148/253億円	(概算) / (事業全体) 322/322億円	平成21年		
	(概算) 2.2	事業費：128/233億円 維持管理費：20/20億円	走行時間短縮便益：231/231億円 走行経費減少便益：55/55億円 交通事故減少便益：36/36億円			
感度分析の結果	<p>残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=2.6（交通量+10%） B/C=1.8（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.0（事業費+10%） B/C=2.4（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.0（事業期間+20%） B/C=2.3（事業期間-20%）</p>					
事業の効果等	<p>①リダンダンシーの確保 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、広域なりダンダンシーが確保 ②交通安全性の向上 ・国道57号の平均死傷事故率の減少（現況36.9件/億台和→将来5.7件/億台和） ③医療活動の支援 ・竹田市、豊後大野市から第三次救急医療施設への救急搬送を支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約23,400人、約9分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約3.3億円※】 ・産科・婦人科がなく不安な気持ちで出産を待っている状況（地元の声） ④地域産業の振興 ・輸送における時間コストの削減や生体の品質の確保に寄与 ⑤生活利便性や定住魅力の向上 ・沿線地域から大分市までの所要時間が短縮され日常生活における利便性や定住魅力が向上 ⑥観光産業の支援 ・観光地間のアクセス性が向上し、観光周遊の可能性の拡大および地域の観光産業の進展を支援</p>					
※は供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見	<p>豊後大野市をはじめとする7市5町3村で構成される中九州・地域高規格道路促進期成会（会長：竹田市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年11月）</p>					
県知事の意見	<p>（事業継続という対応方針（案）に対し）意見等はありません。</p>					
事業評価監視委員会の意見	<p>審議の結果、事業継続。</p>					
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等	<p>中九州横断道路（犬飼IC～大野IC）の供用に伴い、沿線地域から大分市への所要時間は短縮しているものの、医療や通勤など大分市との繋がりの強い竹田市においては依然として1時間圏域に達していない状況にある。</p>					
事業の進捗状況、残事業の内容等	<p>平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約24%であり、そのうち、用地進捗率は約70%に達している。</p>					

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるように、用地買収および工事等の進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約59億円】
- ・軟弱な地盤の層が予想以上に深いことが確認されたことによる地盤改良の増加【約6億円増】
- ・インター形式の変更に伴う減【約1.4億円】
- ・橋梁構造の比較検討及び新技術の採用によるコスト縮減【約0.6億円】
- ・用地測量等の実施による精査の結果を踏まえた見直しに伴う用地補償費の減【約4億円】

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：深澤 淳志

事業名	地域高規格道路 <small>みやこのじょうぶし</small> 都城志布志道路 一般国道10号 <small>みやこのじょう</small> 都城道路		事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：宮崎県都城市乙房町 終点：宮崎県都城市五十町		延長	7.7km		
<p>事業概要：</p> <p>国道10号都城道路は、地域高規格道路である都城志布志道路の一部を担う延長7.7kmの道路であり、都城市市街地の交通混雑の緩和や、九州縦貫道や東九州道や物流拠点である志布志港と連結しアクセス性の向上による都城・志布志地域の地域振興に寄与するものである。</p>						
H12年度事業化		H11年度都市計画決定		H13年度用地着手		H18年度工事着手
全体事業費	約250億円		事業進捗率	34%	供用済延長	0km
計画交通量	17,700~22,400台/日					
費用対効果分析結果	B/C	総費用	総便益	基準年		
	(事業全体) 1.9	(事業費) 120/227億円	(事業費) 439/439億円	平成21年		
	(事業) 3.7	(事業費) 107/214億円 (維持管理費) 13/13億円	(事業費) 298/298億円 (走行経費減少便益) 84/84億円 (交通事故減少便益) 57/57億円			
<p>感度分析の結果：</p> <p>交通量変動：B/C=4.2（交通量 +10%） B/C=3.1（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=3.4（事業費 +10%） B/C=4.0（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=3.4（事業期間+20%） B/C=4.0（事業期間-20%）</p>						
<p>事業の効果等</p> <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道10号の交通量の減少（H17：26,803台/日→H42推計値：18,538台/日） <p>②救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都城市から3次医療施設（宮崎市）への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約11,141人、約5分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約13億円※】 <p>③沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都城道路の並行区間（国道10号）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前(H20)：71dB→整備後(H42)：69dB） （夜間 整備前(H20)：66dB→整備後(H42)：64dB） <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道10号（都城道路並行区間）の死傷事故率の減少（整備前(H19)：185.4件/億台キロ→整備後(H42)：84.4件/億台キロ） <p>⑤リダンダンシーの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲斐元地区の冠水時の迂回ルートの確保 ・H17年冠水による被害額（約13億円） <p>※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）</p>						
<p>関係する地方公共団体等の意見</p> <p>都城市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される都城志布志道路建設促進会議（会長：都城市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成20年7月）</p>						
<p>県知事の意見：</p> <p>（事業継続という対応方針（案）に対し）特に意見はありません。</p>						
<p>事業評価監視委員会の意見</p> <p>審議の結果、事業継続。</p>						

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・市町村合併により地域が拡大、旧都城市から三股町・曾於市への通勤通学人口も増加している。
- ・並行する国道10号の交通量は増加している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約34%であり、そのうち用地進捗率は約38%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き残工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- ・当面2車線整備に必要な事業費に見直し【約56億円】
- ・構造形式の見直し等を実施し、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策などにより、着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名：南九州西回り自動車道 一般国道3号 川内隈之城道路		事業：一般国道 区分	事業：国土交通省 主体：九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県薩摩川内市水引町 終点：鹿児島県薩摩川内市都町	延長	10.2km
事業概要： 国道3号川内隈之城道路は、南九州西回り自動車道の一部を担う延長10.2kmの自動車専用道路であり、新たな広域交通を担う高規格幹線道路網として、高速定時性の確保とともに、産業・文化・経済等の発展に寄与するものがある。			
H7年度事業化		H17年度都市計画決定	H18年度用地着手
H19年度工事着手			
全体事業費	約284億円	事業進捗率	28%
計画交通量	14,900～19,100台/日		
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.6	総費用： (事業費)/(事業全体) 156/268億円 事業費：137/250億円 維持管理費：18/18億円	総便益： (減速効果)/(事業全体) 439/439億円 走行時間短縮便益：318/318億円 走行経費減少便益：77/77億円 交通事故減少便益：45/45億円
	(減速効果) 2.8		基準年： 平成21年
感度分析の結果：残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.5（交通量+10%） B/C=2.3（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.6（事業費+10%） B/C=3.1（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.7（事業期間+20%） B/C=3.0（事業期間-20%）			
事業の効果等			
①地域産業の支援 ・時間短縮による農産品、水産品の販売圏域の拡大 ・共同集荷時の農産品の輸送時間短縮（現況：約185分→将来：約125分） ・輸送時間の短縮により、将来的なブリのデイワン市場が拡大（現在：関西市場→将来：名古屋市場、東町漁協のブリ：年間約650t分が拡大） ・製造業企業における高速ネットワークの利活用および物流の円滑化			
②交通安全性の向上 ・当該区間に並行する国道3号の事故発生件数（約3割減少）			
③交通混雑の緩和 ・国道3号の渋滞損失時間の削減（H19：7.5万人時間/年→H42推計値4.6万人時間/年） ・所要時間の信頼性の向上による便益【29億円※】			
④災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ネットワークの確保 ・地域住民の安全・安心の確保			
⑤救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約75,600人、約8分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【0.9億円※】			
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）			
関係する地方公共団体等の意見 出水市をはじめとする10市3町で構成される南九州西回り自動車道建設促進期成会（会長：出水市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成21年8月）			
県知事の意見： 今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に整備すべき事業である。 については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備			

促進に努められるよう、次の事項について意見する。

- 一般国道3号川内隈之城道路は、地域経済の活性化や高速定時性の確保に大きく寄与することから、早期整備に努め、南九州西回り自動車道全線の早期供用を図ること。
- なお、南九州西回り自動車道について、4車線化の整備を行う必要が生じた場合には、速やかにその整備に着手すること。
- 今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。

事業評価監視委員会の意見
 審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等
 当該事業の沿線地区の薩摩川内市は平成16年に合併し、周辺都市（阿久根市、鹿児島市）との結びつきが強まっている。薩摩川内市内の国道3号は、依然として混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等
 平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約28%であり、そのうち用地進捗率は約51%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等
 地元や関係機関との協力体制のもと、事業効果を早期発現できるよう、用地買収および工事等の事業進捗を図っていく。

施設の構造や工法の変更等

- 当面2車線整備に必要な事業費に見直し【92億円】
- 発生土の有効利用として他工区の盛土へ流用するための運搬に伴う増加【約2億円増】
- 盛土部基礎地盤の強度が不足するため、地盤改良の必要が生じたことによる増加【約24億円増】
- 橋梁の支持地盤位置の変更に伴う基礎形式の見直しによる増加【約6億円増】
- 埋蔵文化財調査の追加による増加【約2億円増】
- 用地測量等の実施による精査の結果に伴う用地補償費の増加【約8億円増】
- 道路設計においてもコスト縮減に取り組むとともに、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策等により、着実なコスト低減

対応方針 事業継続

対応方針決定の理由
 以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名： 一般国道10号 <small>しらほま</small> 白浜拡幅	事業区分： 一般国道	事業主体： 国土交通省 九州地方整備局
起終点： 起点：鹿児島県始良郡始良町大字脇元 終点：鹿児島県鹿児島市吉野町字上ノ村	延長： 7.3km	
事業概要： 国道10号白浜拡幅は、交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.3kmの現道拡幅事業（現2車線→計画：4車線）である。		
H19年度事業化	H一年度都市計画決定	H一年度用地着手
H一年度工事着手		
全体事業費	約57億円	事業進捗率
計画交通量	33,600~47,200台/日	供用済延長
費用対効果分析結果	B/C： （事業全体） 2.9 （事業費） 3.0	総費用： （事業費）/（事業全体） 41/42億円 （事業費）：41/42億円 維持管理費：0.00/0.00億円
	総便益： （事業費）/（事業全体） 123/123億円 （走行時間短縮便益）：120/120億円 （走行経費減少便益）：0.38/0.38億円 （交通事故減少便益）：3.0/3.0億円	基準年： 平成21年
感度分析の結果： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1（交通量+10%） B/C=2.4（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.7（事業費+10%） B/C=3.3（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.7（事業期間+20%） B/C=3.3（事業期間-20%）		
事業の効果等		
①交通混雑の緩和 ・国道10号の混雑度が低下（H17平日1.99 → 4車線整備後1.33） ・国道10号の渋滞損失時間の削減（30.0万人時間/年→14.0万人時間/年削減） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約0.6億円※】		
②救急医療活動の支援 ・始良町から鹿児島市の第三次医療施設への救急搬送の支援 ・救急医療活動のアクセスが向上する人口とアクセス時間の短縮（約113,000人、約6分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約11億円※】		
③リダンダンシーの確保 ・降雪による九州縦貫自動車道等の通行止時のリダンダンシーを確保 （九州縦貫自動車道の栗野IC～鹿児島IC間：平成22年1月13日～14日 約32時間全面通行止め）		
④防災機能の向上 ・整備による防災機能の向上により、安心して安全な交通機能を確認		
⑤交通安全性の向上 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置により交通安全性が向上		
⑥物流効率化の支援 ・交通混雑の緩和により、重要港湾「鹿児島港」までのアクセス性が向上し、物流の効率化を支援		
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）		
関係する地方公共団体等の意見： 鹿児島県議会議長をはじめとし構成される鹿児島県議会国道10号整備促進議員連盟より積極的な整備促進の要望を受けている。（平成21年1月22日）		
県知事の意見： 今回、事業評価監視委員会において事業継続とされた一般国道10号白浜拡幅事業は、先般の降雪時において通行止めとなった九州縦貫自動車道の代替道路として大きな役割を果たした国道10号にあって、計画区間に2車線区間が残されており、慢性的な交通渋滞による多大な渋滞損失が発生している。また、異常気象時の通行規制区間や特殊通行規制区間があるなど、県民の安全安心を確保するため、早期に整備すべき事業である。 については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、早期完成を		

図るべきである。

事業評価監視委員会の意見
審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

霧島市や始良町をはじめとする当該路線の周辺地域について、人口及び自動車保有台数は増加傾向にある。当該区間の国道10号は依然として混雑している。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は、事業費ベースで約0.7%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き環境調査や道路詳細設計等を行い、事業進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

道路設計においてコスト縮減に取り組むとともに、護岸構造等に新技術・新工法の積極的な活用による着実なコスト縮減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道220号 新城拡幅 <small>しんじょうかくかく</small>	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局
起終点	起点：鹿児島県垂水市 新城 終点：鹿児島県垂水市 終原 <small>かごしまけんたるみずしんじょう かごしまけんたるみずしくまはる</small>	延長	5.8km		
事業概要	国道220号新城拡幅は、現道拡幅や歩道設置により交通安全性の向上や沿道環境の改善を図ることを目的とした延長5.8kmの道路である。				
S58年度事業化	S61年度都市計画決定	S60年度用地着手	S62年度工事着手		
全体事業費	約155億円	事業進捗率	90%	供用済延長	5.1km
計画交通量	6,800～9,000台/日				
費用対効果 分析結果	B/C： (事業全体) 1.4 (機事業) 1.3	総費用： (機事業)/ (事業全体) 9.9/205億円 （事業費：9.9/205億円 維持管理費：0.00/0.00億円）	総便益： (機事業)/ (事業全体) 13/283億円 （走行時間短縮便益：12/253億円 走行費用減少便益：0.89/25億円 交通事故減少便益：0.12/5.1億円）	基準年： 平成21年	
感度分析の結果	交通量変動：B/C=1.7（交通量 +10%） B/C=1.1（交通量 -10%） 事業費変動：B/C=1.2（事業費 +10%） B/C=1.5（事業費 -10%） 事業期間変動：B/C=1.2（事業期間+20%） B/C=1.4（事業期間-20%）				
事業の効果等	①交通事故の減少 ・交通事故減少による安心感の創出 ・未整備区間では、歩道も車道も狭く、歩行時も自動車通行時も危険を感じる（地元の声） ②安全な通学路の確保 ・歩行者（通学者）の安全性向上 ・子供たちが安心して通行できるようになった（地元の声） ・新城拡幅沿線の小中学生の通学人数（141人） ③交通の円滑化 ・歩道未整備の区間では、自転車・歩行者への配慮のため、速度低下が生じている（地元の声） ④産業活動の支援（観光） ・平日と比較した休日交通量の増加割合（1.02倍） ・垂水市の観光客数（3.3倍） ・休日の交通円滑化の便益【約2.1億円※】 ⑤歩道の整備 ・歩道整備率の増加（H1：5%→H20末：88%） ⑥環境改善（騒音の低減） ・国道220号（垂水市終原）の騒音レベルが環境基準を満足（昼間 整備前（H17）：72dB→整備後（H42）：70dB）（夜間 整備前（H17）：67dB→整備後（H42）：65dB） ⑦良好な歩行空間の確保（植栽帯設置） ・学校周辺の緑が増えてウォーキングする人が増えている（地元の声） ・街路樹が植えられ緑が増え、町並みがきれいになった（地元の声）				
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	垂水市をはじめとする関係首長及び議会議員等で構成される大隅総合開発期成会（会長：鹿屋市長）等により早期整備の要望を受けている。（平成20年7月）				
県知事の意見	今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に				

整備すべき事業である。

については、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備促進に努められるよう、次のように意見する。

- ・一般国道220号新城拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全の確保など、県民の安心・安全を確保する観点から、早期に完成供用を図ること。
- ・今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

垂水市の自動車保有台数は年々増加、さらに、垂水市から鹿屋市への通勤通学人口も増加している。また、事業区間の交通量は年々増加している

事業の進捗状況、残事業の内容等

これまでに、5.1kmを供用しており、平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約90%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、終原地区及び宮脇地区の早期整備を進める。

施設の構造や工法の変更等

- ・用地測量等の実施結果を踏まえた見直し【約15億円】

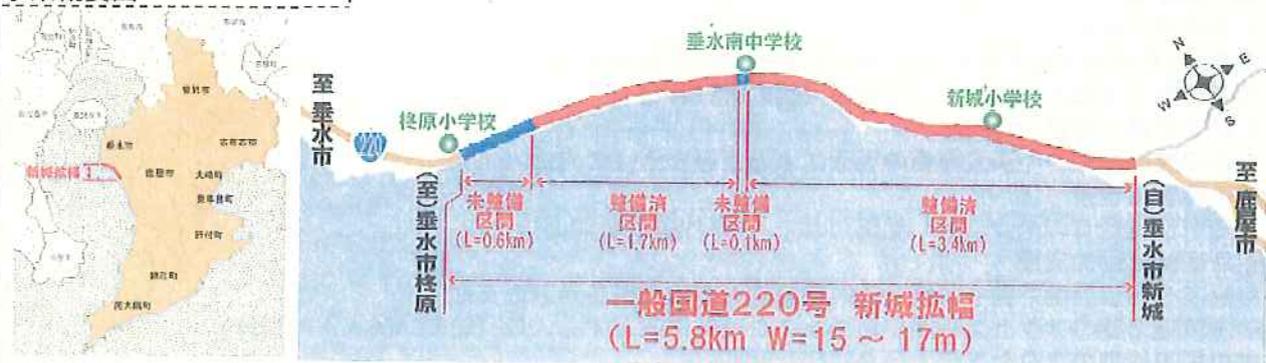
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道226号 <small>ひらかわ</small> 平川道路	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 九州地方整備局	
起終点	起点：鹿児島県鹿児島市平川町字高落 終点：鹿児島県鹿児島市平川町字瀧ノ下	延長	2.3km			
事業概要 国道226号平川道路は、平川交差点から産業道路南入口交差点における交通混雑の緩和等を目的とした延長2.3kmの現道拡幅事業である。						
H9年度事業化		H12年度都市計画決定		H13年度用地着手		
H13年度工事着手						
全体事業費	約117億円	事業進捗率	66%	供用済延長	0km	
計画交通量	19,100～21,700台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体)	1.4	総費用 (事業費/事業全体)	28/118億円	総便益 (事業費/事業全体)	166/166億円
	(事業費)	6.0	事業費	28/118億円	維持管理費	0.00/0.00億円
			走行時間短縮便益	156/156億円	走行経費減少便益	6.8/6.8億円
			交通事故減少便益	3.8/3.8億円	基準年：平成21年	
感度分析の結果 ： 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.2（交通量+10%） B/C=5.0（交通量-10%） 事業費変動：B/C=5.5（事業費+10%） B/C=6.7（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.7（事業期間+20%） B/C=6.4（事業期間-20%）						
事業の効果等 ①交通混雑の緩和 ・国道226号の混雑度が低下（H17平日2.5 → 4車線整備後0.9） ・所要時間の信頼性の向上による便益【約9.8億円※】 ②交通安全性の確保 ・交通混雑の緩和や中央分離帯の設置による交通安全性の向上 ③沿道環境の改善 ・自動車交通騒音の減少（H16 昼間76dB → 4車線整備後69dB） ④救急医療活動の支援 ・指宿市から鹿児島方向への第三次医療施設への救急医療活動の支援 ・救急医療活動のアクセス時間の短縮とアクセスが向上する人口（約22,500人、約12分） ・救急医療活動のアクセス向上便益【約2.3億円※】 ⑤産業活動の支援 ・日本一のかごしまブランド（指宿市のオクラや南九州市のお茶など）の物流を支援 ⑥観光支援 ・指宿市へのアクセス向上による観光行動を支援						
※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）						
関係する地方公共団体等の意見 鹿児島商工会議所会頭をはじめとし構成される国道226号整備促進協議会や、指宿市長をはじめとし構成される指宿地区総合開発期成会より積極的な整備促進が要望されている。（平成21年10月）						
県知事の意見 ： 今回、事業評価委員会において事業継続とされた事業は、当県にとって必要な道路整備であり、早期に整備すべき事業である。 ついては、本県の道路整備の状況を踏まえ、早急に対応方針（案）に基づき方針を決定し、事業の整備促進に努められるよう、次のように意見する。 ・一般国道226号平川道路は、交通混雑の緩和や交通安全の確保など、県民の安心・安全を確保する観点から、早期に完成供用を図ること。 ・今後、再評価に係る意見聴取を行う場合は、貴局の対応方針（原案）を作成する段階で行うこと。						

事業評価監視委員会の意見

審議の結果、事業継続。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

平川道路の区間内の平川交差点改良に伴い、平川交差点における指宿方向の交通混雑の緩和は図られているものの、平川交差点(鹿児島市内方向)や産業道路南入口交差点では依然として慢性的な交通混雑を引き起こしている。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度末の事業進捗率は事業費ベースで約66%であり、そのうち用地進捗率は約96%に達している。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

地元や関係機関との協力体制のもと、今後は、終点から約1.0km区間の暫定供用に向け事業の推進を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・建設発生土の有効利用【約0.3億円】
- ・新技術・新工法の積極的活用による、着実なコスト低減

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上事業の効果、事業評価監視委員会における審議、知事等の意見を踏まえると、事業の必要性、重要性は高いと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：深澤 淳志

事業名	一般国道58号 恩納南バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県恩納村字南恩納 至：沖縄県恩納村字仲泊			延長	6.5km	
事業概要	国道58号は、沖縄本島西側を南北に走る大動脈で、本島中南部の人口集中地域と北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。恩納南バイパスは、美しい海岸線が続き、リゾートホテル、ビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内の観光シーズンにおける交通渋滞緩和、国道58号の交通安全確保及び沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。					
H2年度事業化	都市計画決定不要		H5年度用地着手	H7年度工事着手		
全体事業費	360億円		事業進捗率	55%	供用済延長	4.5km
計画交通量	32,300台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 4.6 (残事業) 5.6	総費用 (残事業)/ (事業全体) 136/387億円 事業費：111/360億円 維持管理費：25/27億円	総便益 (残事業)/ (事業全体) 763/1,789億円 走行時間短縮便益：723/1,687億円 走行経費減少便益：29/82億円 交通事故減少便益：11/20億円	基準年 平成21年		
感度分析の結果	残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=7.3（交通量+10%） B/C=4.1（交通量-10%） 事業費変動：B/C=5.2（事業費+10%） B/C=6.1（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=5.4（事業期間+20%） B/C=5.8（事業期間-20%）					
事業の効果等	①円滑なモビリティの確保 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間渋滞損失時間の削減（約8割削減） （現況：54万人時間/年→将来（整備あり）：12万人時間/年） ②個性ある地域の形成（観光産業の支援） ・沖縄県へ来訪する入域観光客数（年間604万人）、恩納村内への宿泊者数（年間216万人） ・レンタカー交通量の増加等により、観光シーズンの交通量が通常期に比べて約1割増加【約16億円※】 ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間の所要時間が短縮（恩納村リゾート～万座毛間で所要時間が約2割短縮（約4分）） ③安全かつ快適な暮らしの支援 ・現道（南恩納～仲泊間）の年間交通事故死傷者数の削減（約4割削減） （現況：40件/年→将来（整備あり）：26件/年） ・地球環境の保全（CO2排出量の削減：H42時：20.8千t-CO2/年）【約7億円※】 ・地球環境の保全（NO2排出量の削減：H42時：70.9t-NO2/年） ・地球環境の保全（SPM排出量の削減：H42時：6.6t-SPM/年） ※は、供用後50年間の便益額として試算した値（参考値）					
関係する地方公共団体等の意見	恩納南バイパスの整備により、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上が期待されており、地元恩納村等から早期整備の要望を受けている。 県知事の意見： 国道58号恩納南バイパスの再評価につきましては、県といたしましても事業継続することが望ましいと考えています。恩納南バイパスの完成により、恩納村内の交通安全や沿道環境の改善はもとより、開学を予定している沖縄科学技術大学院大学や観光リゾート地への連絡機能が強化され、さらには移動時間の短縮や交通混雑の緩和など、本県の地域活性化及び観光振興に大きく貢献するものと考えています。 つきましては、恩納南バイパスの全線完成供用に向け、整備の促進に特段の配慮をお願いいたします。					
事業評価監視委員会の意見	本事業については、恩納村の交通渋滞緩和を目的としており、必要であることは承知した。事業の投資効果についてもB/Cの全体、残事業とも問題ない					

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじめとして、近年、激しい渋滞が発生している。
⇒交通渋滞の緩和
- ・恩納村における延長あたりの死者数は全国的にも多く、国道58号沿道に民家が密集している中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。
⇒交通安全の確保・沿道環境の改善
- ・恩納村は県内屈指のリゾート地であり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。
⇒観光産業の支援

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約55%、用地買収の進捗率は約93%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成21年11月1日に一部区間暫定2車線で開通し、部分暫定開通の一定の効果も発揮されている。今後は早期事業効果発現を図るため、全線2車線暫定供用に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

施設の構造や工法の変更等

- ・道路幅員や構造形式の見直し【約38億円減】
- ・地質調査の結果、法面对策の追加及び小動物保護の為の環境保護対策の追加等道路構造の部分見直し【約22.5億増】
- ・残土処分計画変更等施工方法の見直し【約25億増】

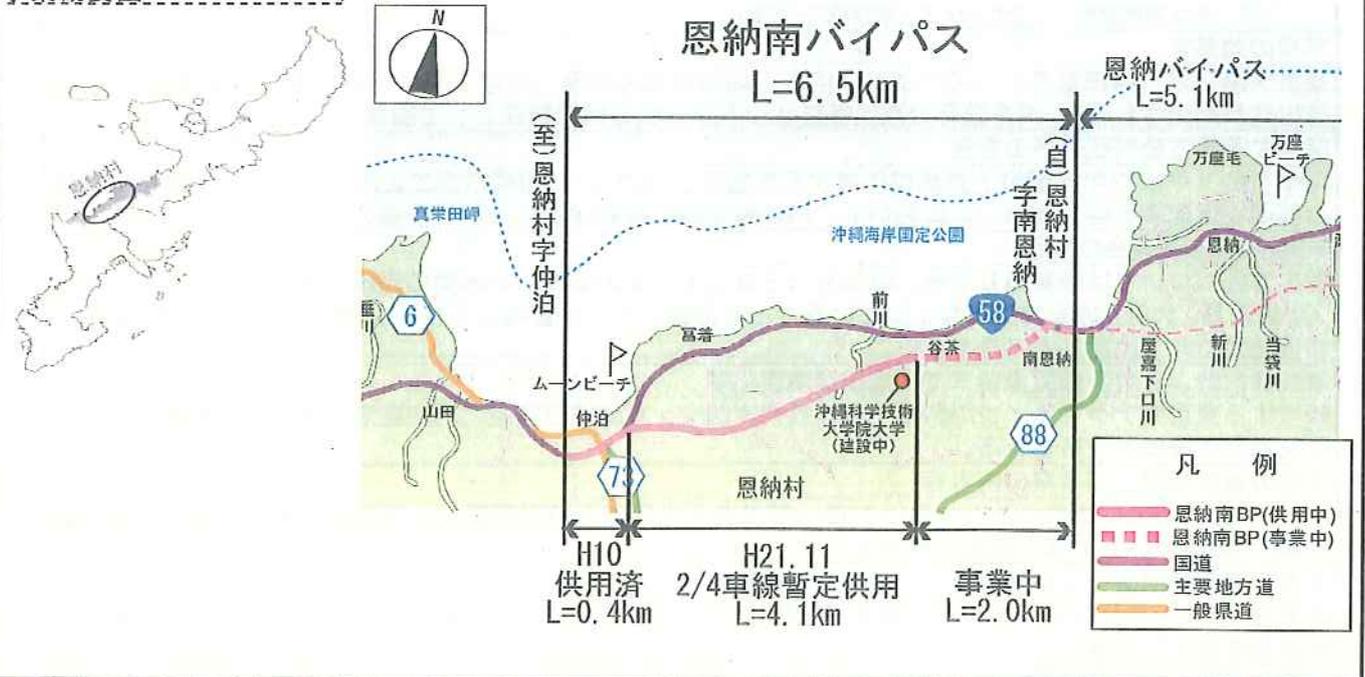
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名	高速川崎縦貫線		事業区分	都市高速道路	事業主体	首都高速道路株式会社	
起終点	自：川崎市川崎区大師河原 至：同市同区浮島町地先				延長	5.5km	
事業概要 本路線は川崎市を縦貫し、川崎市内各地を相互に連絡するとともに、横浜羽田空港線、東京湾岸道路、東京湾アクアライン等の幹線道路と一体となったネットワークを形成する。これにより、業務核都市川崎の育成を図り、川崎市南部地域の環境改善のためにも重要な役割を担う。							
H2年度事業化	H2年度都市計画決定 (H21年度変更)		H2年度用地着手		H2年度工事着手		
全体事業費	5,244億円		事業進捗率	98% (H21年度末見込み)		供用済延長	3.5km
計画交通量	16,000台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用		総便益		基準年	
	(事業全体) 1.1 (残事業) 14.7	(残事業)/(事業全体) 190/7,653億円 （事業費：92/7,398億円 維持管理費：98/255億円）		(残事業)/(事業全体) 2,799/8,573億円 （走行時間短縮便益：2,217/7,225億円 走行経費減少便益：460/1,020億円 交通事故減少便益：122/328億円）		平成21年	
感度分析の結果 【残事業】交通量変動：B/C=13.2~16.2（交通量±10%） 事業費変動：B/C=14.0~15.5（事業費±10%） 事業期間変動：B/C=14.5（事業期間+1年）							
事業の効果等 東京国際空港（羽田空港）へのアクセス向上。地球環境の保全（対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される）。湾岸線等の高速道路ネットワークの代替路線として機能。							
関係する地方公共団体等の意見 川崎市の「平成22年度国の予算編成に対する要望書」（H21.7）、川崎市商工会議所の「川崎市の幹線道路の整備を促進する会」（H21.7）において、川崎縦貫線の整備促進について要望されている。							
事業評価監視委員会の意見 対応方針については原案通り了承。B/Cが1.1となっているのは、この区間の両端に大きなジャンクション（川崎浮島、大師）の事業費が含まれていることも影響していると考えられる。開通後の利用促進を図り、事業効果の向上に努めるべきである。							
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 隣接する東京湾アクアラインの料金引下げ社会実験や、東京国際空港（羽田空港）の再拡張事業など、周辺交通量の増加が見込まれる。							
事業の進捗状況、残事業の内容等 平成21年3月29日に大師ジャンクションの一部である大師出入口が開通し、現在は残事業である大師～殿町間2.0kmについて工事を実施中である。							
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等 高架部・半地下部及びトンネル部の本体構造物はほぼ完成しており、平成22年度の供用に向け、事業は最終段階を迎えている。							
施設の構造や工法の変更等 設計VE提案による換気所の基礎構造・規模の見直し等によりコスト縮減を図った。							
対応方針	事業継続						
対応方針決定の理由	以上より、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。						
事業概要図							

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものである。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名 ： 京都市道高速道路1・2号線（油小路線）	事業区分 ： 都市高速道路	事業主体 ： 阪神高速道路株式会社、京都市
起終点 ： 自：京都市伏見区深草 至：京都市伏見区向島	延長 ： 7.4km	
事業概要 ： 京都市道高速道路1・2号線（油小路線）は、京都市伏見区深草（新十条通）から伏見区向島（第二京阪道路）までの延長7.4kmの自動車専用道路である。本路線は、京都府南部及び第二京阪道路等の広域幹線道路と京都都心方面との連絡を強化するとともに、並行する国道1号など沿線地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。		
H11年度事業化	H4年度都市計画決定（H19年度変更）	H11年度用地着手
		H12年度工事着手
全体事業費 ： 1,105億円	事業進捗率 ： 89%（H21年度末見込）	供用済延長 ： 5.5km
計画交通量 ： 31,300台/日		
費用対効果分析結果	B/C ： (事業全体) 3:0 (残事業) 7.3	総費用 ： (残事業)/ (事業全体) 122/1,274 億円 (事業費)： 103/1,168億円 (維持管理費)： 19 / 106億円
		総便益 ： (残事業)/ (事業全体) 890/3,855億円 (走行時間短縮便益)： 747/3,288億円 (走行経費減少便益)： 114/ 430億円 (交通事故減少便益)： 29/ 137億円
		基準年 ： 平成21年
感度分析の結果		
・残事業のB/Cは 交通量(±10%) 6.6～8.0、事業費(±10%) 6.7～7.9、事業期間(+1年) 7.2		
事業の効果等		
・第二京阪道路との接続による京阪間の連携強化と国道1号等の並行路線の混雑緩和。 ・都市再生緊急整備地域である京都南部油小路沿道地域、京都駅南地域の開発を支援。		
関係する地方公共団体等の意見		
京都市の「平成22年度国家予算要望」(H21.6)、京都府の「平成22年度政府予算に関する要望書」(H21.6)において、油小路線を含む京都高速道路の整備促進について要望されている。		
事業評価監視委員会の意見		
・斜久世橋区間の暫定2車線整備については、計画の見直しであり、結果としてコストが削減されたとの整理を行うこと。 ・油小路線と新十条通が接続されることによる効果について追記すること。		
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等		
・第二京阪道路巨椋池～枚方東間が平成15年3月に、新十条通が平成20年6月に供用。 ・京滋バイパス久御山JCT～大山崎JCT間が平成15年8月に供用。		
事業の進捗状況、残事業の内容等		
上鳥羽～第二京阪間については平成20年1月に供用。現在は残事業である鴨川東～上鳥羽間（斜久世橋工区）について工事を実施中である。		
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等		
今後工事を進め、H22年度に完成予定である。		
施設の構造や工法の変更等		
斜久世橋区間について、京都高速道路の全線整備まで2車線暫定整備とすることとし、コストが削減された。		
対応方針	事業継続	
対応方針決定の理由	・当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。	
事業概要図		

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

再評価結果（平成22年度事業継続箇所）

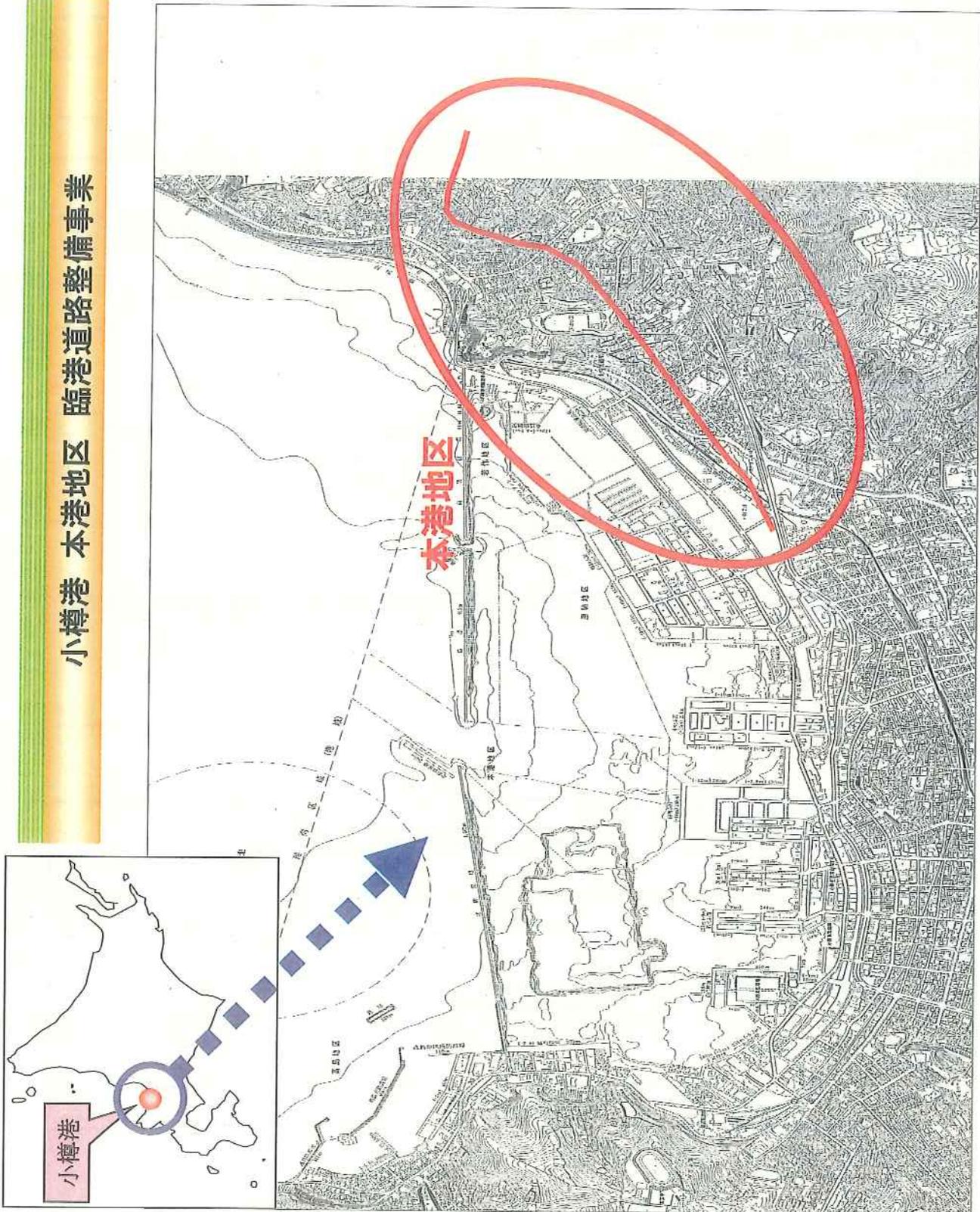
担当課： 有料道路課
担当課長名： 森 昌文

事業名： 大阪府道高速大和川線	事業区分： 都市高速道路	事業主体： 阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市	
起終点： 自：堺市堺区築港八幡町 至：松原市三宅中	延長： 9.7km		
事業概要： 大和川線は、堺市堺区築港八幡町（4号湾岸線）から松原市三宅中（14号松原線）までの延長9.7kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、臨海部と内陸部との連絡を強化するとともに、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。			
H11年度事業化	H7年度都市計画決定 (H16・19年度変更)	H11年度用地着手	
全体事業費	4,393億円	事業進捗率 44% (H21年度未見込)	
計画交通量	31,200台/日	供用済延長 0.0km	
費用対効果分析結果	B/C： (事業全体) 2.0 (残事業) 3.7 総費用： (残事業)/ (事業全体) 2,426/4,428 億円 (事業費： 2,120/4,122億円 維持管理費： 306/ 306億円)	総便益： (残事業)/ (事業全体) 9,018/9,018億円 (走行時間短縮便益： 8,314/8,314億円 走行経費減少便益： 619/ 619億円 交通事故減少便益： 85/ 85億円)	基準年： 平成21年
感度分析の結果： 残事業のB/Cは 交通量(±10%) 3.3~4.1, 事業費(±10%) 3.4~4.1, 事業期間(±1年) 3.6~3.8			
事業の効果等： <ul style="list-style-type: none"> ・都市の再生（都市再生プロジェクトで大阪圏における環状道路の一部として位置づけ） ・臨海部の開発（新工場進出等）を支援 			
関係する地方公共団体等の意見： 大阪府の「平成22年度国の予算ならびに施策に関する提案・要望書」（H21.6）において、大和川線を含む大阪都市再生環状道路の整備について要望されている。また、堺市の「平成22年度国の施策・予算に関する提案・要望書」（H21.7）において、大和川線の円滑な事業推進について要望されている。			
事業評価監視委員会の意見： <ul style="list-style-type: none"> ・三宝JCTの本線規格からランプ規格への変更が交通需要の変化に対応可能であることを示すこと。 ・事業全体での感度分析についても必要ではないか。 			
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等： 常磐西ランプ付近～三宅JCT間の延長4.3kmの区間について事業区分の見直しを行い、有料道路事業から切り離し、一般道路事業に位置付けられた。その後、平成18年度より大阪府・堺市の街路事業と阪神高速道路株式会社との合併施行により整備を進めることとなった。			
事業の進捗状況、残事業の内容等： 用地取得、開削トンネル・シールドトンネル工事を実施中。			
事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等： 今後工事を進め、三宅西～三宅JCT間についてはH24年度に、残る三宝JCT～三宅西間についてもH26年度に完成予定である。			
施設の構造や工法の変更等： 三宝JCT・鉄砲ランプの線形変更、大和川第二ジャンクション（大阪泉北線）との連絡路の廃止。			
対応方針	事業継続		
対応方針決定の理由	・当初からの事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。		
事業概要図			

※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。

事業名 (箇所名)	臨港道路整備事業 (小樽港本港地区)			担当課	本省港湾局計画課			事業 主体	北海道開発局	
				担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	北海道小樽市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	臨港道路縦貫線									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成29年度						
総事業費(億円)	147		残事業費(億円)		22					
目的・必要性	当港では、マリーナや大型商業施設を利用する一般車輛の増加により、港湾貨物車輛と一般車輛との幅輻が著しく、渋滞が発生し、港湾貨物の円滑な輸送や一般車輛の交通に支障をきたしている状況にある。これらの問題を解決し、港湾貨物の効率的な輸送を図るため、臨港道路の整備を実施する。									
便益の主な根拠	陸上輸送コストの削減 (平成20年代後半予測交通量：15,736台/日)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	288	C:総費用(億円)		188	全体B/C	1.5	B-C	100	EIRR (%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	23	C:総費用(億円)		18	継続B/C	1.3			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要 (-10%~+10%)		1.4~1.7		1.1~1.4					
	建設費 (+10%~-10%)		1.5~1.6		1.1~1.4					
	建設期間 (+10%~-10%)		1.5~1.5		1.2~1.3					
事業の効果等	臨港道路の整備に伴い、整備区間における通過所要時間が短縮され、貨物輸送及び旅客移動に要する輸送コストや交通事故損失が削減される。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成16年7月に一部2車線で暫定供用を開始した。 平成21年度末現在 事業進捗率85% 交差点における安全性の対策について、本事業に関わる関係機関と調整を行っている。									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト削減に取り組んでいる。 ・事業間調整により、建設発生土を本プロジェクトの盛土材に活用。 ・本プロジェクトで発生したコンクリート塊を凍上抑制層等に活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・通行車輛の安全性・快適性の向上 ・歩行者の安全性の向上 ・観光拠点へのアクセス向上									

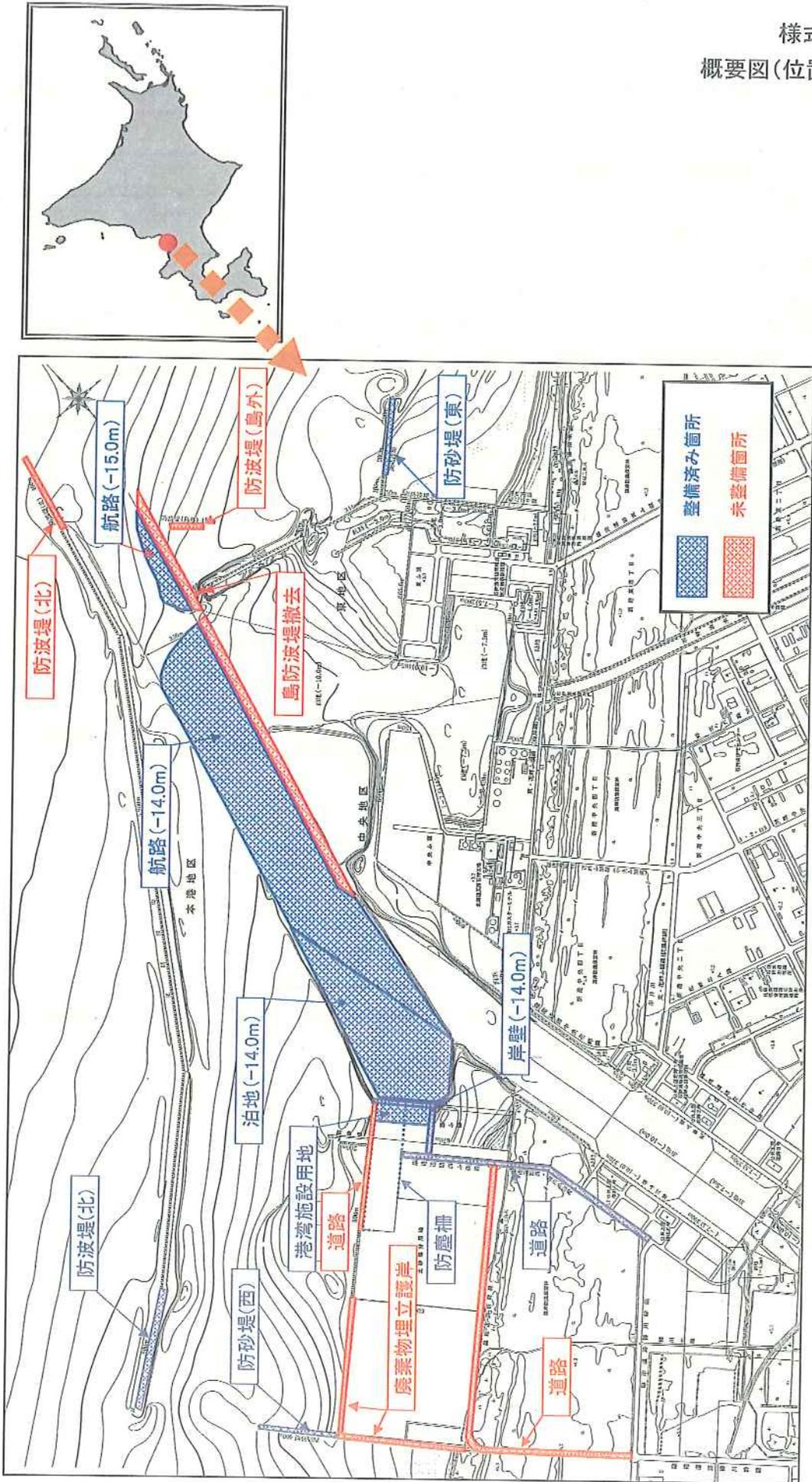
小樽港 本港地区 臨港道路整備事業



事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (石狩湾新港 西地区)		担当課	本省港湾局計画課	事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	北海道小樽市・石狩市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	防波堤(北)、防砂堤(西)、防砂堤(東)、防波堤(島外)、航路(-14m)、泊地(-14m)、航路(-15m)、岸壁(-14m)、港湾施設用地、廃棄物物理立護岸、防塵柵、道路									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	500		残事業費(億円)		172					
目的・必要性	多目的国際ターミナルの整備により、大型バルク船が入港可能となり、物流コストの削減が図られる。									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 平成20年代後半予測貨物量：1,475千トン/年 海難事故の減少 避泊可能回数：3隻									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	696	C:総費用(億円)	552	全体B/C	1.3	B-C	144	EIRR(%)	5.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	248	C:総費用(億円)	146	継続B/C	1.7				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要(-10%~+10%)	1.2~1.4	1.5~1.9							
	建設費(+10%~+10%)	1.2~1.3	1.6~1.9							
感度分析			1.2~1.3		1.7~1.7					
	本プロジェクトの実施により、大型船舶の入港に伴う陸上輸送コストや海上輸送コストの削減が図られる。また、航路・泊地の維持浚渫コストの削減のほか、海難事故の減少が図られる。									
	事業の効果等									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成18年12月に岸壁(-14.0m)が供用を開始した。 平成21年度末現在 事業進捗率66%									
主な事業の進捗の見込み	・本事業に係る関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト削減に取り組んでいる。 ・事業間調整により、浚渫土砂を他事業の建設資材として活用。 ・本プロジェクトで発生した被覆ブロックや石かご等を、防砂堤(東)の建設資材として活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・事業間連携による物流の効率化 ・LNG基地の立地支援 ・港内航行安全性の向上									

石狩湾新港 西地区 多目的国際ターミナル整備事業

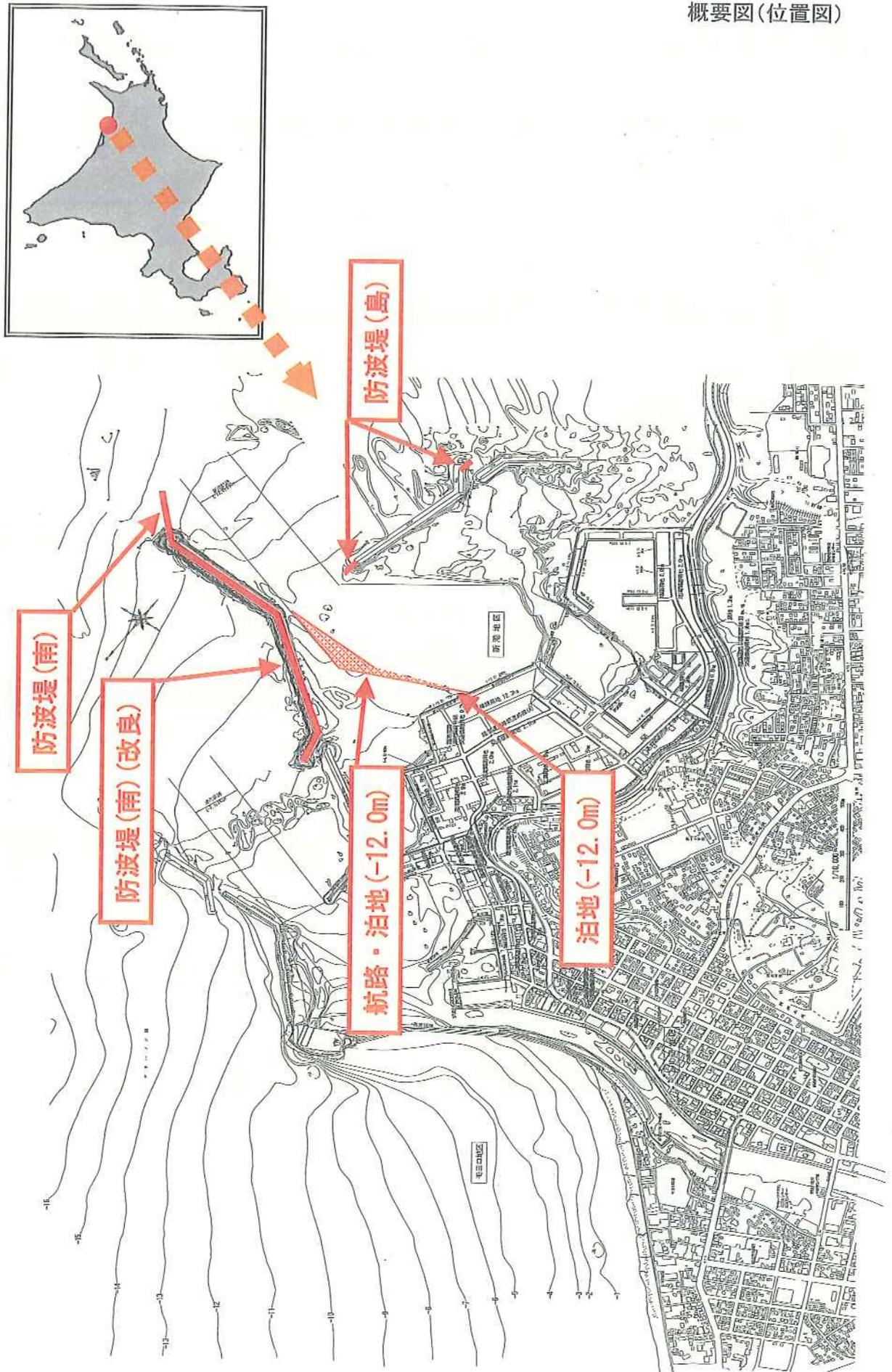
様式-3
概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	防波堤改良事業 (網走港 新港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	北海道開発局				
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	北海道網走市										
該当基準	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										
主な事業の諸元	防波堤(南)(改良)、防波堤(南)、防波堤(島) 等										
事業期間	事業採択	平成20年度	完了	平成34年度							
総事業費(億円)	130		残事業費(億円)		108						
目的・必要性	当該地区の岸壁は、網走港の主要な貨物である石油製品、重油、石炭、原木、石灰石などを取り扱っているが、港内擾乱により利用に支障をきたしていることから防波堤改良によりこれを改善し、利用効率を高め船舶航行の安全性向上を図るものである。										
便益の主な根拠	陸上輸送コストの削減 平成30年代前半予測貨物量：6.0万トン/年 海難事故の減少 避泊可能隻数：2隻										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	159	C:総費用(億円)		103	全体B/C	1.5	B-C	55	EIRR(%)	5.8
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	158	C:総費用(億円)		82	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)		1.4~1.7	1.7~2.1							
	建設費(+10%~-10%)		1.4~1.7	1.8~2.2							
事業の効果等			1.5~1.6		1.9~2.0						
	防波堤の整備により港内擾乱を抑制することで待避コスト削減および陸上輸送コストが削減されるとともに、船舶の係留の安全性向上および背後港湾関連施設等の被害が解消される。また、避難船の避泊水域を確保することで海難事故の損失を回避し、港湾利用の安全性が向上する。										
社会経済情勢等の変化	平成21年7月に、網走港の港湾計画が改定され、荒天時における船舶の安全性にも配慮した防波堤の配置が見直された。同一の目的である防波堤(南)(改良)事業とともに、一体的に実施することが、より高い効果を発揮することが明確であり、関係機関との調整も整ったことから、事業規模を変更した。										
主な事業の進捗状況	平成21年度末現在 事業進捗率17%										
主な事業の進捗の見込み	本事業にかかる関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト縮減に取り組んでいる。 ・本プロジェクトで発生した消波ブロックを、防波堤(南)及び防波堤(島)の建設資材として活用。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。										
その他	(その他の指標による評価) ・事業間連携による物流の効率化 ・荷役安全性の向上 ・港内航行安全性の向上										

網走港 新港地区 防波堤改良事業

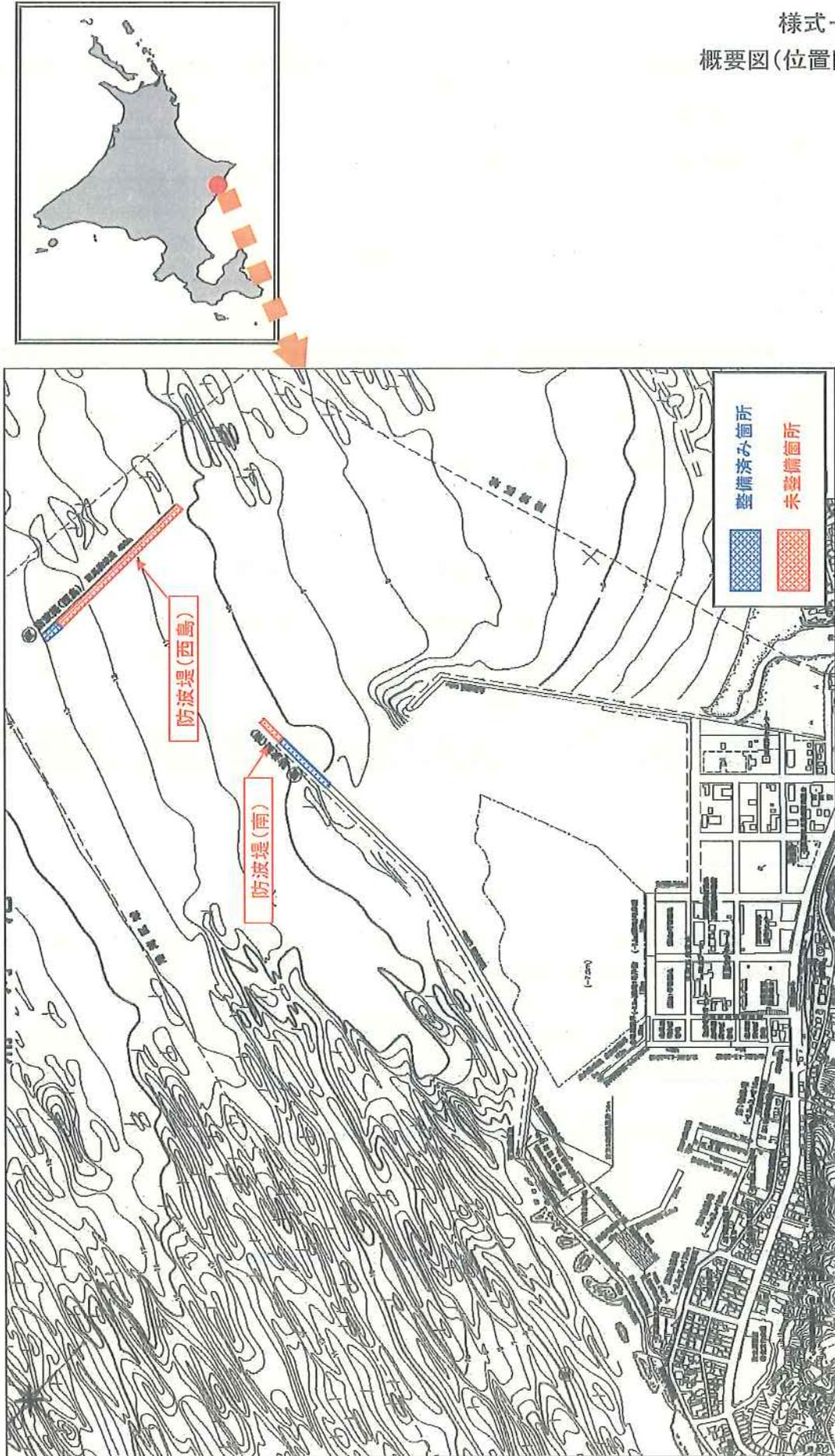
様式-3
概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (浦河港本港地区)		担当課	北海道開発局港湾空港部 港湾計画課		事業 主体	北海道開発局			
			担当課長名	笹島 隆彦						
実施箇所	北海道浦河郡浦河町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(西島)、防波堤(南)									
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	129		残事業費(億円)		63					
目的・必要性	本港は十分な港内静穏度が確保されていないため、港湾利用に種々の支障が生じている。このため、防波堤整備により港内静穏度の向上を図り、岸壁の安全かつ効率的な利用や荒天時における貨物船の安全避泊を可能にする。									
便益の主な根拠	輸送コストの削減 平成20年代後半予測貨物量：131千トン/年 海難の減少 避泊可能隻数：1隻									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	228	C:総費用(億円)	133	全体B/C	1.7	B-C	95	EIRR(%)	6.2
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	111	C:総費用(億円)	52	継続B/C	2.1				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要(-10%~+10%)	1.5~1.9	1.9~2.3							
	建設費(+10%~+10%)	1.7~1.8	1.9~2.4							
	建設期間(+10%~+10%)	1.7~1.8	2.1~2.2							
事業の効果等	防波堤整備により静穏度を確保することで、背後地域の需要に対応した貨物量を取り扱うことが可能となる。また、港内に静穏水域が整備されることで、荒天時の安全な避泊が可能となり、船舶の航行安全性が向上する。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	平成21年度末現在 事業進捗率51%									
主な事業の進捗の見込み	本事業にかかる関係機関との調整は整っている。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	建設副産物の活用によるコスト縮減に取り組んでいる。 ・港内の他プロジェクトで発生した消波ブロックや建設発生土を、防波堤(西島)及び防波堤(南)の建設資材として活用。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	(その他の指標による評価) ・荷役安全性の向上 ・港内航行安全性の向上 ・クルーズ船による観光振興 ・漁業資源の回復									

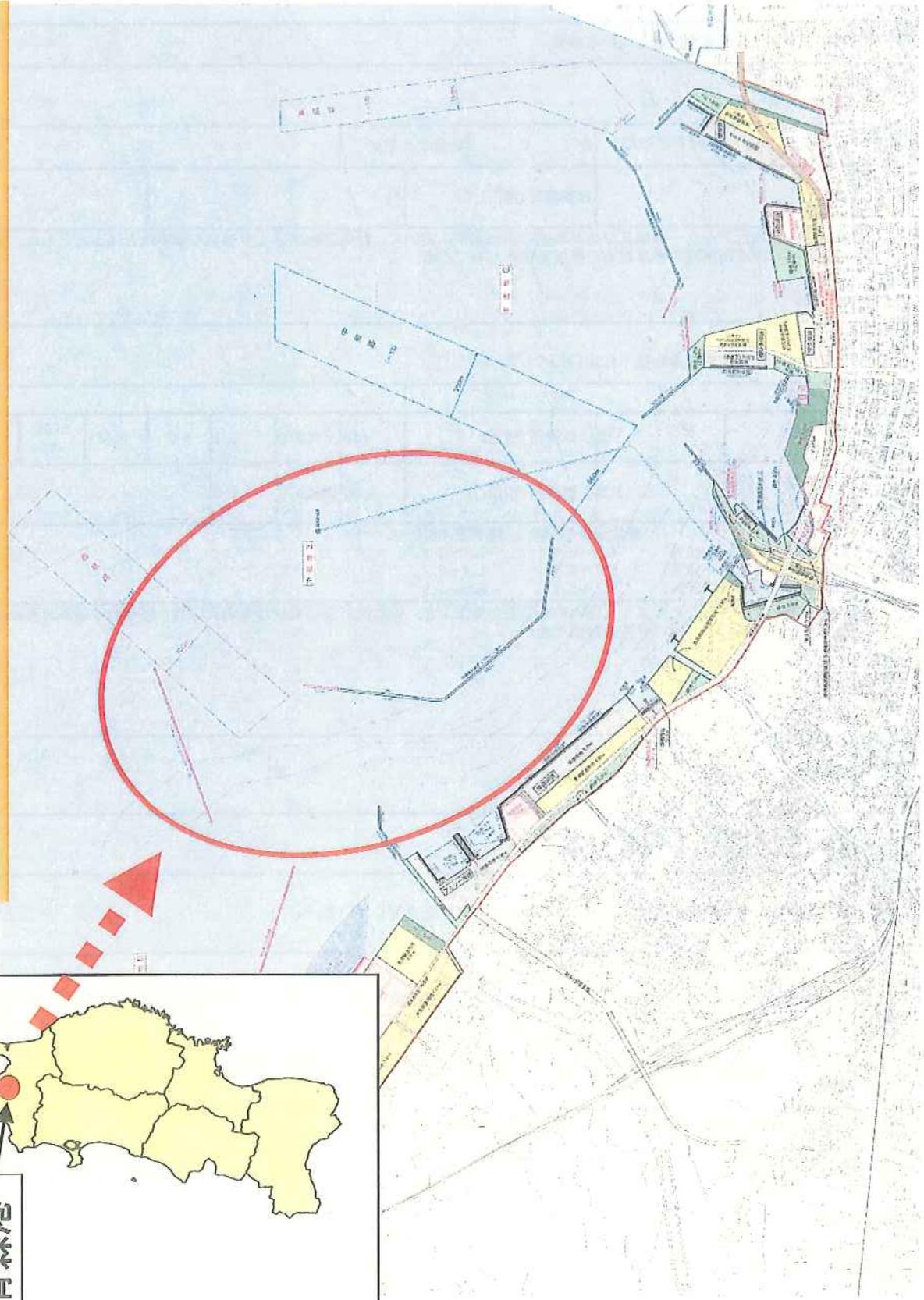
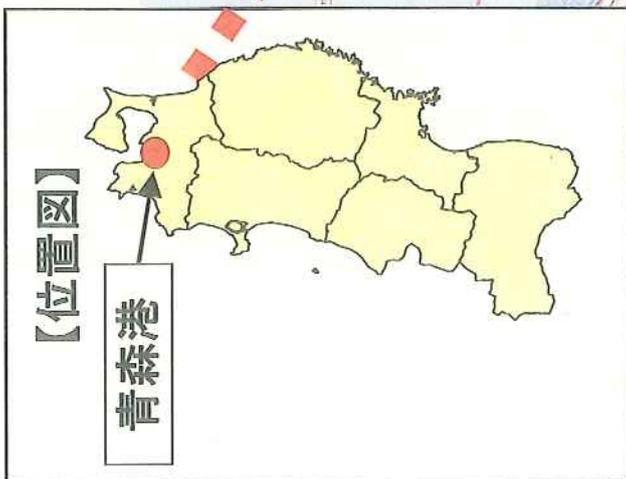
浦河港 本港地区 防波堤整備事業

様式-3
概要図(位置図)



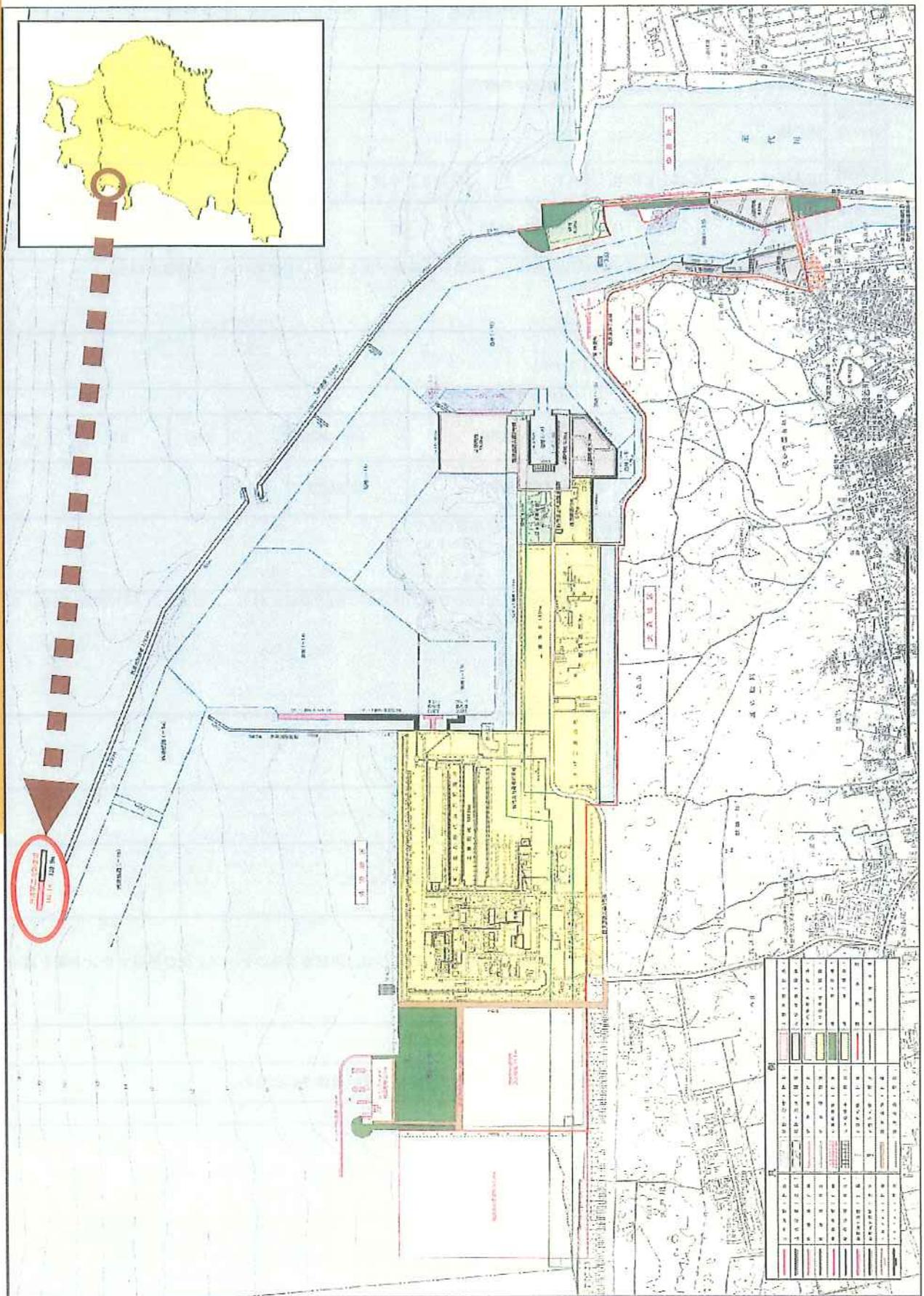
事業名 (簡所名)	防波堤整備事業 (青森港沖館地区・油川地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	青森県青森市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	防波堤(東) 防波堤(第一北)									
事業期間	事業採択	昭和57年度	完了	平成27年度						
総事業費(億円)	393		残事業費(億円)		71					
目的・必要性	青森港沖館地区フェリー埠頭及び公共埠頭の前面水域において、静穏度確保により物流の効率化を図るとともに、同地区背後における高潮時の浸水被害の軽減を図るものである。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成28年予測取扱貨物量:1,204万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	3,170	C:総費用(億円)	619	全体B/C	5.1	B-C	2,551	EIRR(%)	43.6
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	115	C:総費用(億円)	60	継続B/C	1.9				
感度分析			事業全体のB/C	残事業のB/C						
	需 要 (-10%~+10%)		4.9~5.4	1.7~2.1						
	建設費 (+10%~-10%)		5.1~5.2	1.7~2.1						
	建設期間 (+10%~-10%)		5.1~5.1	1.9~1.9						
事業の効果等	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。また、越波による浸水被害を軽減できる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費393億円、既投資額322億円 平成21年度末現在 事業進捗率82%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	地盤改良工法をサンドコンパクションパイル工法から床掘置換工法へ変更したことにより、コスト削減に取り組んでいる。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	特になし									

青森港 沖館地区・油川地区 防波堤整備事業



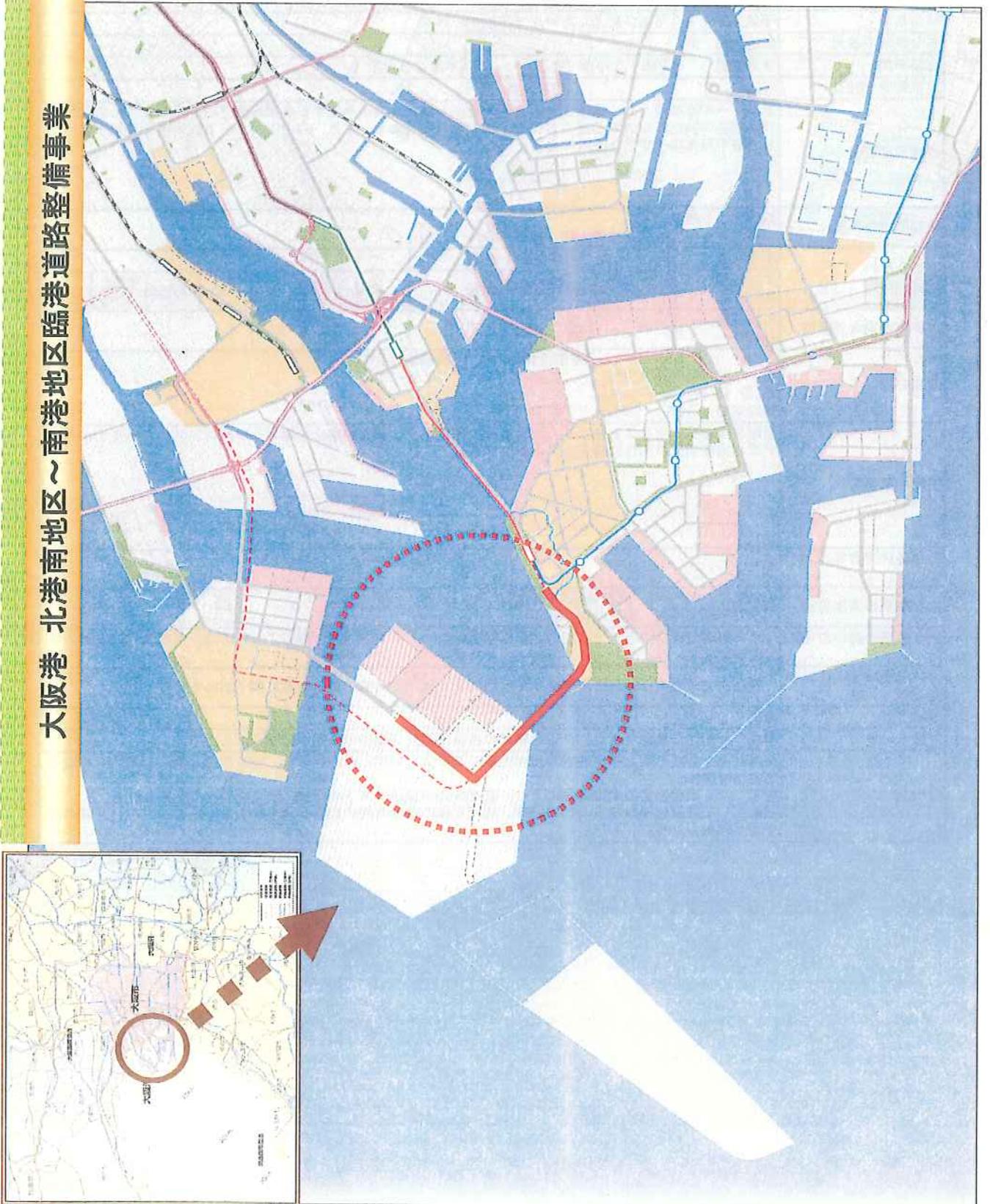
事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (能代港 外港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	東北地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	秋田県能代市								
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業								
主な事業の諸元	防波堤								
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成28年度					
総事業費(億円)	80		残事業費(億円)		28				
目的・必要性	能代港において、不足する港内静穏度を確保し、非効率な輸送形態を解消して物流コストの削減を図る。								
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成29年予測取扱貨物量：21万トン/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	100	C:総費用(億円)	79	全体B/C	1.3	B-C	21	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	40	C:総費用(億円)	23	継続B/C	1.7			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C				
	需要(-10%~+10%)		1.1~1.4		1.6~1.9				
	建設費(+10%~-10%)		1.2~1.3		1.6~1.9				
事業の効果等			1.3~1.2		1.8~1.6				
	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、非効率な輸送形態を解消し、物流コストの削減を図る。また、荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費80億円、既投資額52億円 平成21年度末現在 事業進捗率65%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	防波堤上部工に後部パラベット型スポットリーフを採用することで、防波堤本体のケーソン及び捨石マウンド幅を縮小することにより、コスト削減に取り組んでいる。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	環境：CO ₂ 、NO _x 等の排出量削減								

能代港 外港地区防波堤整備事業



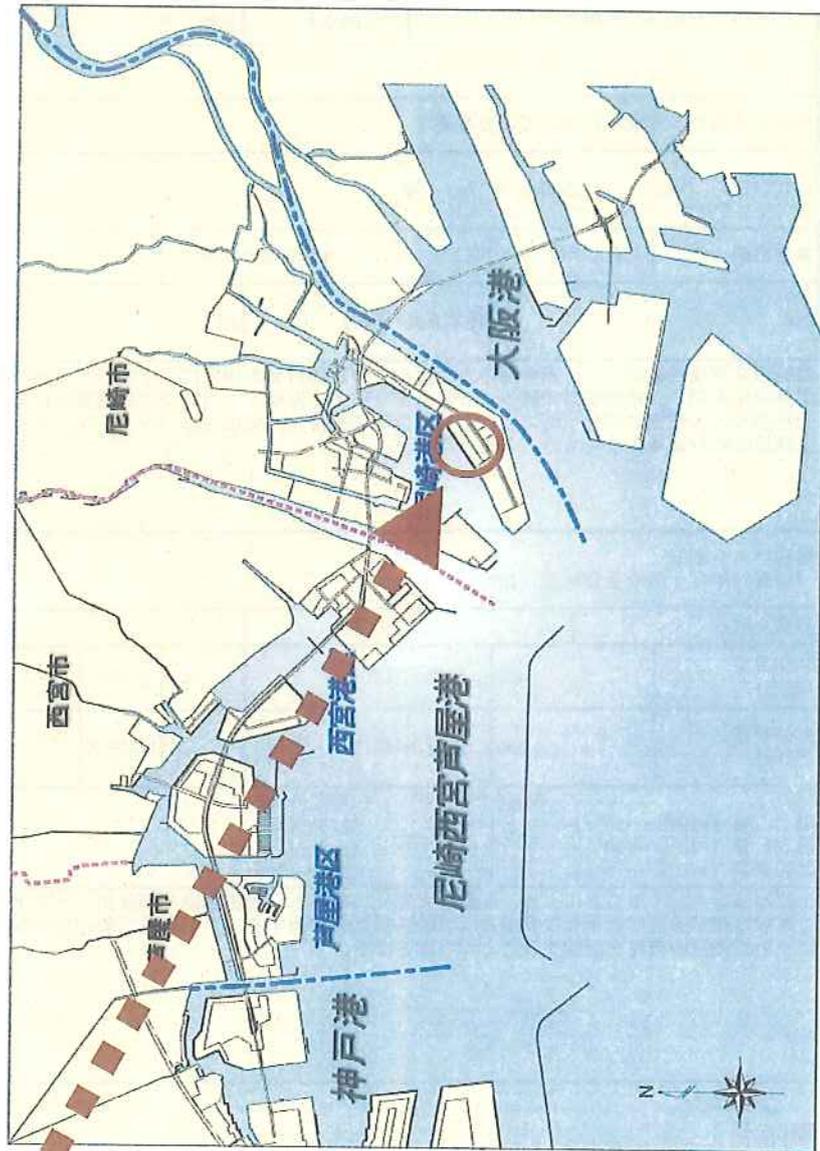
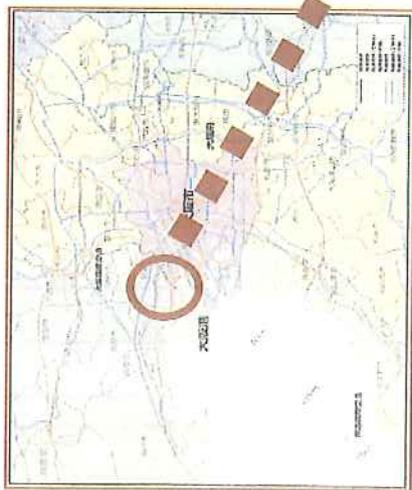
事業名(箇所名)	臨港道路整備事業 (大阪港 北港南地区～南港地区)	担当課 担当課長名	本省港湾局計画課 高橋 浩二	事業 主体	近畿地方整備局
実施箇所	大阪府大阪市				
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業				
主な事業の諸元	臨港道路 等				
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成23年度	
総事業費(億円)	1,066	残事業費(億円)		26	
目的・必要性	スーパー中樞港湾として整備を進める夢洲地区と海貨企業が集積する咲洲地区を結ぶアクセスの整備は、物流機能の強化において必要不可欠なインフラ施設である。また、みなとのネットワークを形成する上でも必要不可欠なインフラ施設である。				
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成54年度予測交通量:39,710台/日)				
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度			
	B:総便益(億円)	3,344	C:総費用(億円)	1,328	全体B/C 2.5 B-C 2,016 EIRR(%) 8.1
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	793	C:総費用(億円)	24	継続B/C 33.6
感度分析		事業全体のB/C	残事業のB/C		
	需 要 (-10%～+10%)	2.3～2.8	30.2～36.9		
	建 設 費 (+10%～-10%)	2.5～2.5	30.6～37.2		
	建設期間 (+10%～-10%)	2.5～2.5	34.0～32.6		
事業の効果等	当該事業を実施することにより、港湾物流の高機能化・集約効率化を進める夢洲コンテナターミナルのアクセス機能強化が図られ輸送コストが削減される。				
社会経済情勢等の変化	特になし				
主な事業の進捗状況	総事業費1,066億円、既投資額1,040億円 平成21年度末現在 事業進捗率98%				
主な事業の進捗の見込み	今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。				
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・現在までに様々な、新技術の開発や活用によりコスト縮減・工期短縮に取り組んでいる。				
対応方針	継続				
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。				
その他	地域社会：背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 安全：周辺道路の混雑緩和により、既存道路の輸送コストの削減、安全性の向上が図られる。 環境：港湾貨物の輸送の効率化等、通行車輛の移動時間の短縮が図られることにより、NOx等の排出量が軽減される。				

大阪港 北港南地区～南港地区臨港道路整備事業



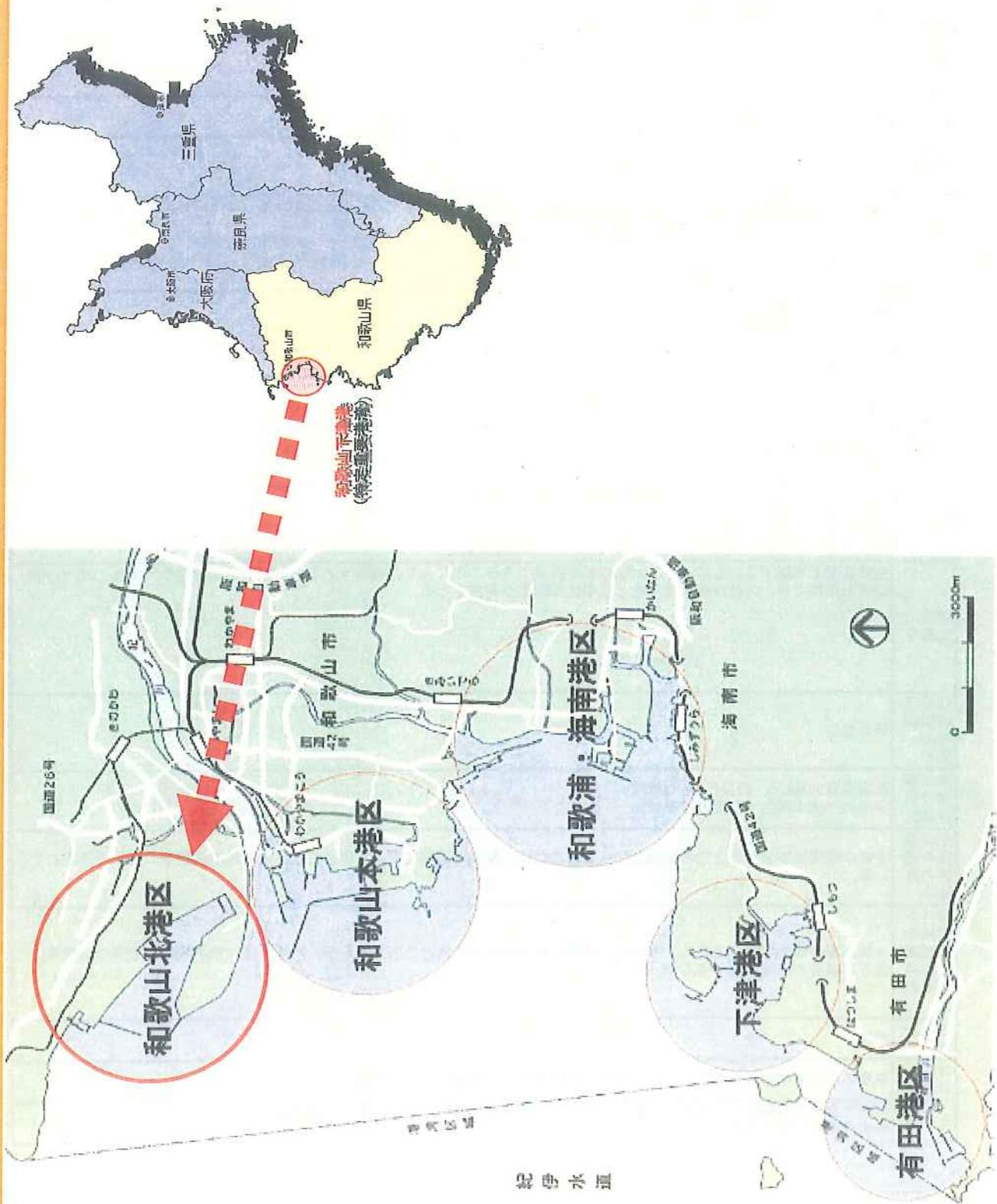
事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (尼崎西宮芦屋港 尼崎地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	兵庫県尼崎市									
該当基準	再評価実施後5年間の経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-12m)(耐震)、航路泊地(-12m)等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成26年度						
総事業費(億円)	204		残事業費(億円)	30						
目的・必要性	<p>尼崎西宮芦屋港において、貨物船の大型化および貨物需要の増大に対応するため同港最大水深となる岸壁を整備し、物流効率化を図り、地域産業の競争力の向上を目指す。併せて、当該岸壁の耐震強化を図ることで、切迫する東南海・南海地震等の大規模地震発生時における物流機能を維持し、地域住民の安全・安心な生活を確保することおよび経済活動を継続的に進められるようにすることを目指す。</p>									
便益の主な根拠	<p>輸送コスト削減 (平成27年度予測取扱貨物量：168万トン)</p>									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	453	C:総費用(億円)	309	全体B/C	1.5	B-C	145	EIRR(%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	396	C:総費用(億円)	32	継続B/C	12.6				
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需 要 (-10%~+10%)		1.3~1.6		11.3~13.8					
	建設費 (+10%~-10%)		1.5~1.5		11.5~14.5					
	建設期間 (+10%~-10%)		1.4~1.5		12.8~12.9					
事業の効果等	<p>当該事業を実施することにより、船舶の大型化に対応し、物流機能の高度化、効率化が図られる。更に、地震時において周辺岸壁が被災した場合に幹線貨物の輸送機能を確保することで経済活動を継続的に進められることが可能となるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。</p>									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	<p>総事業費204億円、既投資額175億円 平成21年度末現在 事業進捗率86%</p>									
主な事業の進捗の見込み	<p>今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p>									
コスト削減や代替案立案等の可能性	<p>・岸壁の耐震化工事にあたって、浚渫土砂を活用することでコスト削減に取り組んできており、今後も、廉価な荷役機械を設置すること等により、コスト削減に取り組んでいくこととしている。</p>									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目的が確認されたため。									
その他	地域社会：騒音、振動の被害軽減									

尼崎西宮芦屋港 尼崎地区多目的国際ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	エネルギー港湾整備事業 (和歌山下津港 北港地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	近畿地方整備局			
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	和歌山県和歌山市									
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業									
主な事業の諸元	防波堤、岸壁(-10m)等									
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成31年度						
総事業費(億円)	303		残事業費(億円)		160					
目的・必要性	和歌山下津港北港地区においては、安定した電力の供給に寄与するため、関西電力和歌山発電所の立地が計画されており、LNG船の寄港にあたり港内の静穏度確保が求められている。大型船舶が入港できることにより、輸送コストの削減が行え、地域産業にとっての効果は大きい。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成48年度予測取扱貨物量：413万トン)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,105	C:総費用(億円)		314	全体B/C	3.5	B-C	791	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	850	C:総費用(億円)		122	継続B/C	7.0			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C					
	需要(-10%~+10%)		3.2~3.9		6.3~7.7					
	建設費(+10%~-10%)		3.4~3.7		6.3~7.7					
事業の効果等	建設期間(+10%~-10%)		3.4~3.7	6.5~7.3						
	当該事業を実施することにより、大型船舶が入港できることにより、輸送コストの削減が可能となる。また、港内の静穏度を確保でき、荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費303億円、既投資額143億円 平成21年度末現在 事業進捗率47%									
主な事業の進捗の見込み	今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	・防波堤の構造形式の工夫によるコスト削減に取り組んできたところであるが、今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費の削減に取り組んでいくこととしている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	地域社会：近畿圏への安定的な電力の供給、企業の進出等による生産拡大、雇用創出 物流効率化：物流機能の効率化・高度化									

和歌山下津港 北港地区 エネルギー港湾整備事業



事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (岩国港 室の木地区)		担当課	本省港湾局計画課	事業 主体	中国地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二						
実施箇所	山口県岩国市									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
主な事業の諸元	岸壁(-12m)、泊地(-12m)等									
事業期間	事業採択	平成1年度	完了	平成23年度						
総事業費(億円)	102		残事業費(億円)	5						
目的・必要性	岩国港において、既存岸壁の水深・延長不足及び背後スペース不足に伴う非効率な輸送を改善し、輸送効率の向上を図ることが必要である。									
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成24年予測取扱貨物量：石炭13.6万トン/年、原木17万トン/年)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	175	C:総費用(億円)	155	全体B/C	1.1	B-C	20	EIRR(%)	4.7
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	174	C:総費用(億円)	14	継続B/C	12.3				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需要：(-10%~+10%)	1.0~1.2	11.1~13.6							
	建設費：(+10%~-10%)	1.1~1.1	12.0~12.7							
	建設期間：(+10%~-10%)	1.1~1.1	12.3~12.3							
事業の効果等	当該事業を実施することにより、船舶の大型化への対応が可能となり、既存施設の能力不足による非効率な輸送が改善され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。									
社会経済情勢等の変化	特になし									
主な事業の進捗状況	総事業費102億円、既投資額97億円 平成21年度末現在 事業進捗率95%									
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の供用開始を予定している。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	地盤改良工の改良材の代替材として銅水砕スラグの有効活用によりコスト縮減に取り組んできたところである。また、埋立材に災害発生土を使用することにより、コスト縮減に取り組んでいくこととしている。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。									
その他	環境： 陸上輸送距離の短縮に伴い、Nox排出量や沿道騒音、振動、交通渋滞の軽減が図られる。 地域社会： 物流の効率化により、背後立地企業の製造コストの削減に寄与することができ、ひいては地域産業の安定・発展が期待される。 国際競争力強化・物流効率化： 背後立地企業の原油から石炭へのエネルギー転換が進み、企業のエネルギーコスト削減に寄与することができ、企業の国際競争力の強化に貢献することができる。									

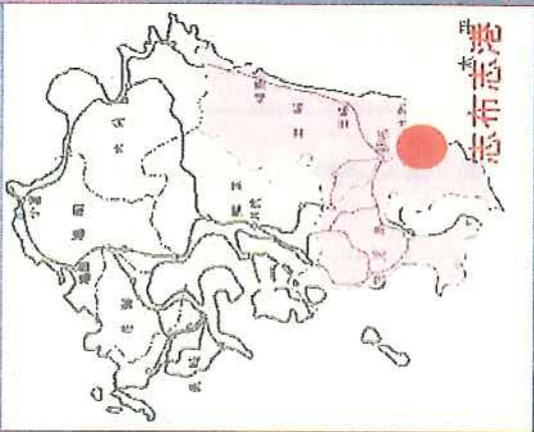
岩国港室の木地区 多目的国際ターミナル整備事業



事業名 (箇所名)	新若戸道路整備事業 (北九州港 洞海地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局				
			担当課長名	高橋 浩二							
実施箇所	福岡県北九州市										
該当基準	事業採択後10年間の経過した時点で継続中の事業										
主な事業の諸元	臨港道路 延長2.3km、4車線										
事業期間	事業採択	平成12年度	完了	平成24年度							
総事業費(億円)	1,000		残事業費(億円)		103						
目的・必要性	当該地区では洞海湾によって若松区側と戸畑区側が分断されており、現在、両区を結ぶ唯一の路線として若戸大橋が存在する。しかし、本路線は慢性的な渋滞が発生しており、円滑な港湾関連交通を阻害している。よって、本事業は若戸断面の交通渋滞を緩和し、港湾物流の円滑化を図るため、洞海湾を横断する新たな道路を整備するものである。										
便益の主な根拠	・走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益 (平成42年予測： 予測交通量 34,800台/日)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	1,420	C:総費用(億円)		1,078	全体B/C	1.3	B-C	342	EIRR (%)	5.3
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	1,420	C:総費用(億円)		97	継続B/C	14.6				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C								
	需要 (-10%~+10%)	1.2~1.4	13.2~16.1								
	建設費 (+10%~-10%)	1.2~1.5	13.4~16.2								
	建設期間 (+10%~-10%)	-	-								
事業の効果等	当該事業を実施することにより、走行時間の短縮、走行経費減少、交通事故減少が図られる。										
社会経済情勢等の変化	特になし										
主な事業の進捗状況	総事業費1,000億円、既投資額897億円 平成21年度末現在 事業進捗率89.7%										
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代前半の完了を予定している。										
コスト削減や代替案立案等の可能性	・新技術・新工法の積極的活用によりコスト削減に取り組んでいる。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。										
その他	地域社会 : 背後の荷主等事業者の物流機能の高度化・効率化が促進され、 地域産業の競争力の向上を図ることができる。 環境 : CO ₂ 、NO _x 等の排出量削減、沿道騒音の軽減 信頼性向上 : リダンタンシーの確保、安定的な港湾物流に寄与										

事業名 (箇所名)	多目的国際ターミナル整備事業 (志布志港新若浜地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	鹿児島県志布志市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
主な事業の諸元	岸壁(-14m)、航路・泊地 (-14m)、防波堤、ふ頭用地、臨港道路 等								
事業期間	事業採択	平成7年度	完了	平成26年度					
総事業費(億円)	675		残事業費(億円)		162				
目的・必要性	志布志港新若浜地区において、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化に対応するために多目的国際ターミナルを整備し、輸送コストの削減、パース待ちの解消や物流の効率化を図り、志布志港背後圏における地域産業の国際競争力の向上を目指す。 また、防波堤の整備に伴う港内静穏度の向上により、港内を航行する船舶や荷役中の船舶の安全確保および荷役作業の効率化を図り、志布志港背後圏の立地企業の物流コスト削減に資する。								
便益の主な根拠	輸送コスト削減 (平成26年予測取扱貨物量(実入り): 67,720TEU/年) 滞船コスト削減 (平成26年予測滞船隻数: 19隻) 海難減少に伴う損失の回避 (平成26年避難可能隻数: 3隻)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	997	C:総費用(億円)	812	全体B/C	1.2	B-C	185	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	604	C:総費用(億円)	165	継続B/C	3.7			
感度分析			事業全体のB/C		残事業のB/C				
	需要 (-10%~+10%)		1.1~1.3		3.3~4.0				
	建設費 (-10%~+10%)		1.2~1.2		3.9~3.4				
	建設期間 (-10%~+10%)		1.2~1.1		3.8~3.6				
事業の効果等	当該事業を実施することにより、コンテナ貨物の増大及び船舶の大型化に対応し、物流機能の効率化が図られる。また、港内の静穏度不足の解消により、航行船舶及び荷役作業の安全性と効率性が確保されるとともに、船舶の海難被害を回避することが可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費675億円、既投資額513億円 平成20年度末現在 事業進捗率76%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	建設コスト削減に向け、新形式防波堤(上部斜面型消波ブロック被覆堤)の導入、同防波堤のケーソン中詰材変更によるコスト削減に取り組んでいる。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	地域社会: 物流機能の効率化、輸送コストの削減、地域産業の国際競争力の向上 安全: 長周期波の影響による荷役障害(係留ロープの切断、防舷材・船体の損傷等)の抑制 環境: CO2、NOx等の排出量削減								

志布志港 新若浜地区 多目的国際ターミナル整備事業

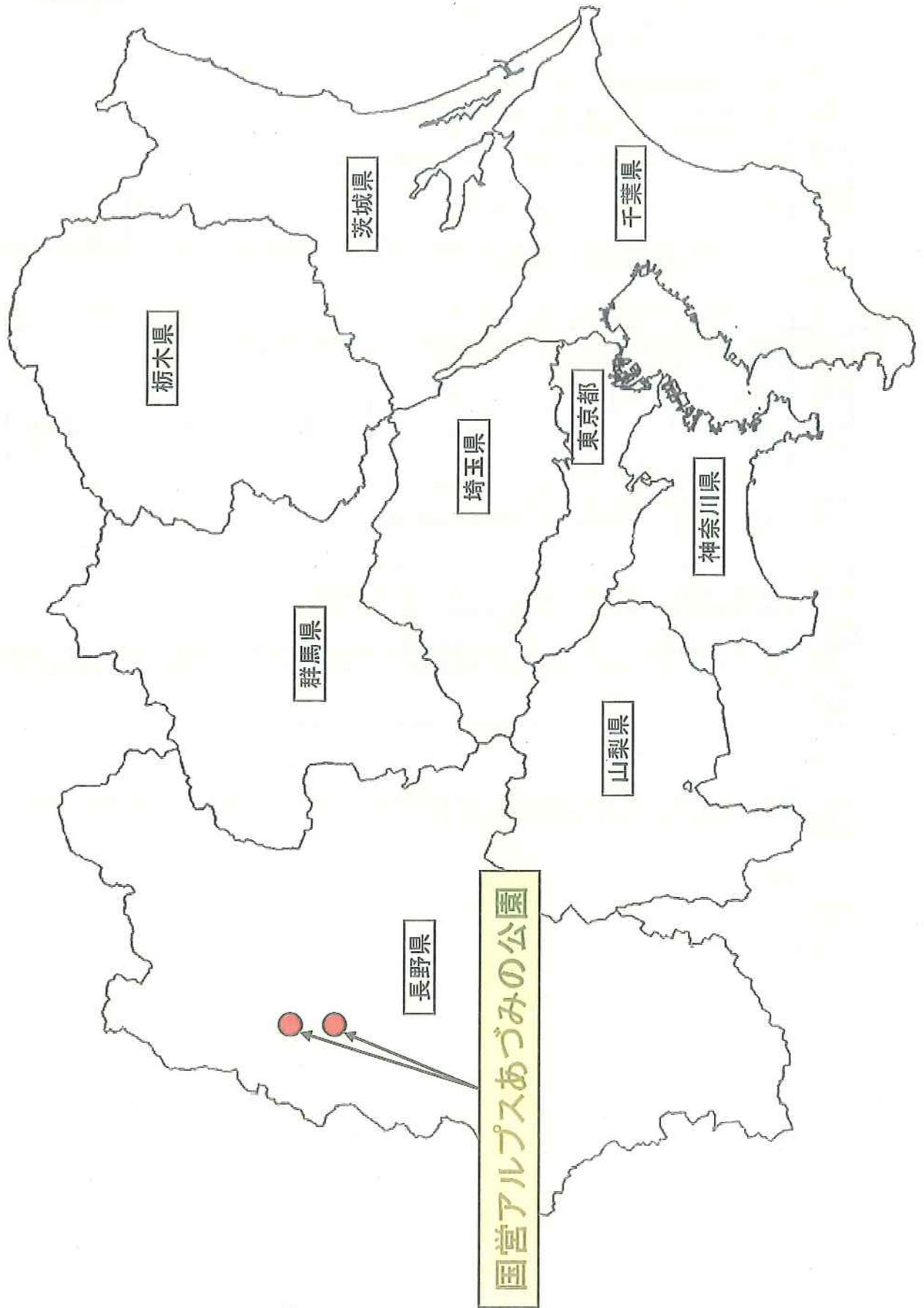


事業名 (箇所名)	防波堤整備事業 (名瀬港立神地区)		担当課	本省港湾局計画課		事業 主体	九州地方整備局		
			担当課長名	高橋 浩二					
実施箇所	鹿児島県奄美市								
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業								
主な事業の諸元	防波堤								
事業期間	事業採択	平成3年度	完了	平成25年度					
総事業費(億円)	251		残事業費(億円)		19				
目的・必要性	名瀬港において、不足する港内静穏度を確保し、旅客及び貨物の待ち時間を解消し安全性や利便性を向上させるとともに、船舶の接岸時作業や荷役作業の安全性を向上させる。								
便益の主な根拠	フェリー旅客待ち時間解消(平成25年予測旅客数:約20万人/年) フェリー貨物(コンテナ)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約32万ト/年) フェリー貨物(自動車)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約57万ト/年) RORO貨物(本港地区・佐大熊地区)待ち時間解消(平成25年予測取扱貨物量:約15万ト/年) 船舶の損傷事故回避(本港地区・佐大熊地区それぞれ)(平成25年:0.4億円/年)								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	508	C:総費用(億円)	350	全体B/C	1.5	B-C	158	EIRR(%)
残事業の投資効率性	B:総便益(億円)	14	C:総費用(億円)	12	継続B/C	1.2			
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C						
	需要(-10%~+10%)	1.3~1.6	1.1~1.2						
	建設費(+10%~-10%)	1.4~1.5	1.1~1.3						
事業の効果等	建設期間(+10%~-10%)		1.5~1.5		1.1~1.2				
	当該事業を実施することにより、港内の静穏度を確保でき、旅客及び貨物の待ち時間解消コストを削減できる。また、船舶航行及び荷役作業の安全性と効率性の確保が可能となる。								
社会経済情勢等の変化	特になし								
主な事業の進捗状況	総事業費251億円、既投資額232億円 平成21年度末現在 事業進捗率92%								
主な事業の進捗の見込み	事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	堤頭部の基礎マウンド造成における形状の見直しやケツ仮置きマウンド材料の流用により石材の量を減らした。 本プロジェクトは地域の経済活動を支える必要不可欠な事業であるが、これに替わる合理的な代替案はないものとする。								
対応方針	継続								
対応方針理由	事業の必要性や要請が高く、十分な事業の投資効果及び進捗の目途が確認されたため。								
その他	地域経済:島民の安定した生活に寄与する。観光収入の増加など、地域経済に寄与する。								

平成21年度再評価(都市整備)

事業名 (箇所名)	国営アルプスあづみの公園	担当課 担当課長名	都市・地域整備局公園緑地・景観課 小林 昭	事業主体	国土交通省 関東地方整備局				
実施箇所	安曇野市、大町市、北安曇郡松川村								
該当基準	再評価実施後10年間が経過している事業								
事業諸元	国営公園整備 : 計画面積 356ha、供用面積105.6ha 国営公園維持管理 : 供用面積105.6ha								
事業期間	事業採択	平成2年度	完了	平成27年度					
総事業費(億円)	600	残事業費(億円)		36					
目的・必要性	「自然と文化に抱かれた豊かな自由区間活動の実現」をテーマに、長野県内をはじめ広く三大都市圏の人々の多様なレクリエーション需要に対応することを目的。								
便益の主な根拠	誘致圏 概ね200km圏内に含まれる都県のうち、利用実態をふまえた圏域を設定 誘致圏人口 4,125万人								
事業全体の投資効率性	基準年度	平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,565	C:総費用(億円)	1,014	全体B/C	1.54	B-C	550	EIRR (%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・土地所有による永続的な保全 ・保全・復元手法やイベントのモデルとして、先導的役割 ・都市近郊の緑を保全するモデルを提示 ・都市公園として、安心して遊べる・散策できる空間の提供 								
社会経済情勢等の変化	入園者数 平成16年度(7月開園) : 188千人→平成20年度 : 280千人 公園利用者の半数は長野県内、残り半数は首都圏、中京圏などが占めている。								
事業の進捗状況	平成2年に事業着手し、平成16年には堀金・穂高地区の一部約27haを供用、平成21年7月には大町・松川地区の一部約79haを供用。平成20年度末までに全体事業費600億円のうち、約94%にあたる564億円を執行している。								
事業の進捗の見込み	森林・溪流を中心としたエリアの整備に移行し、全国開園に向けた整備を進めていく。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	既存の樹林や地形を活かした整備費の抑制、環境負荷の低減や、間伐などで発生する植物性廃棄物をチップ化により園路などへ活用により、コスト削減に取り組んでいく。								
対応方針	継続								
対応方針理由	-								
その他	-								

【 国営アルプスあづみの公園事業 位置図 】



事業名 (箇所名)	沙流川総合開発事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	北海道開発局	
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	沙流郡平取町								
該当基準	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								
事業諸元	重力式コンクリートダム H=56.5m L=622m 総貯水容量 45,800千m ³ 有効貯水容量 44,500千m ³								
事業期間	昭和48年実施計画調査着手/昭和57年建設事業着手								
総事業費(億円)	約573	残事業費(億円)		約378					
目的・必要性	<p>・洪水調節(沙流川、額平川の洪水防御) 沙流川流域は、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成15年8月、平成18年8月に被害の大きな洪水が発生している。 主な洪水実績 S37.8 浸水面積 860ha 死者 1名 床上浸水 118戸 床下浸水 186戸 H15.8 浸水面積 318ha 死者 3名 床上浸水 79戸 床下浸水 83戸 H18.8 浸水面積 140ha 床上浸水 16戸 床下浸水 94戸</p> <p>・流水の正常な機能の維持 ・水道用水の供給 主な渇水実績 沙流川流域の日高町門別地区の水道は、河川流量不足等による取水量減少が近年5カ年において71日間もあるなど取水が不安定である。</p>								
便益の主な根拠	【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：65戸 年平均浸水軽減面積：90ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	839	C:総費用(億円)	634	B/C	1.3	B-C	205	EIRR(%)
事業の効果等	<p>・洪水調節：沙流川流域では、昭和37年8月、昭和50年8月、平成4年8月、平成13年9月、平成15年8月、平成18年8月に被害の大きな洪水が発生している。当該事業の実施により、既設の二風谷ダムとあいまって平取地点において、河川整備計画目標流量6,100m³/sのうち、1,600m³/sを調節し、河道への配分流量を4,500m³/sにする。</p> <p>・流水の正常な機能の維持：既設の二風谷ダムとあいまって平取地点において、おおむね11m³/sを確保する。</p> <p>・水道用水：平取町へ1,200m³/日、日高町へ1,400m³/日を供給する。</p>								
社会経済情勢等の変化	<p>・浸水が想定される区域には、平取町、日高町門別の人口、資産、主要交通機関(JR、国道)などが集積している。</p> <p>・地域市町村等で構成される平取ダム建設促進期成会・日高総合開発期成会は、毎年、平取ダムの建設促進と早期完成を要望している。</p> <p>・平成18年度に「平取ダム地域文化保全対策検討会」を設置し、学識経験者の意見をいただきつつ、アイヌ文化保全対策の具体化に向けた検討を行っている。</p>								
事業の進捗状況	昭和57年4月に建設着手、昭和57年12月に環境影響評価を告示、昭和58年3月に基本計画の策定、その後、平成6年4月に基本計画の一部変更を告示。平成17年11月に河川整備基本方針及び平成19年3月に河川整備計画を変更。平成19年7月に基本計画の一部変更を告示。平成21年3月末、予算執行は進捗率34%である。								
事業の進捗の見込み	平成21年度以降、引き続き付替道路、工事用道路等を進めて、平成28年度に事業完了予定。								
コスト削減や代替案立案等の可能性	堤体の一部構造変更、付替道路橋梁の橋長減、掘削残土の流用などによるコスト削減を図る予定である。								
対応方針	継続								
対応方針理由	本事業の必要性・重要性は変化なく、投資効果も確保されているため、事業を継続することが妥当。								
その他	-								

平成21年8月に評価結果を公表

流域面積 : 沙流川 1,350 km²
 流路延長 : 沙流川 104 km
 流域内市町村 : 沙流川 日高町、平取町の2町

位置図



沙流川流域図

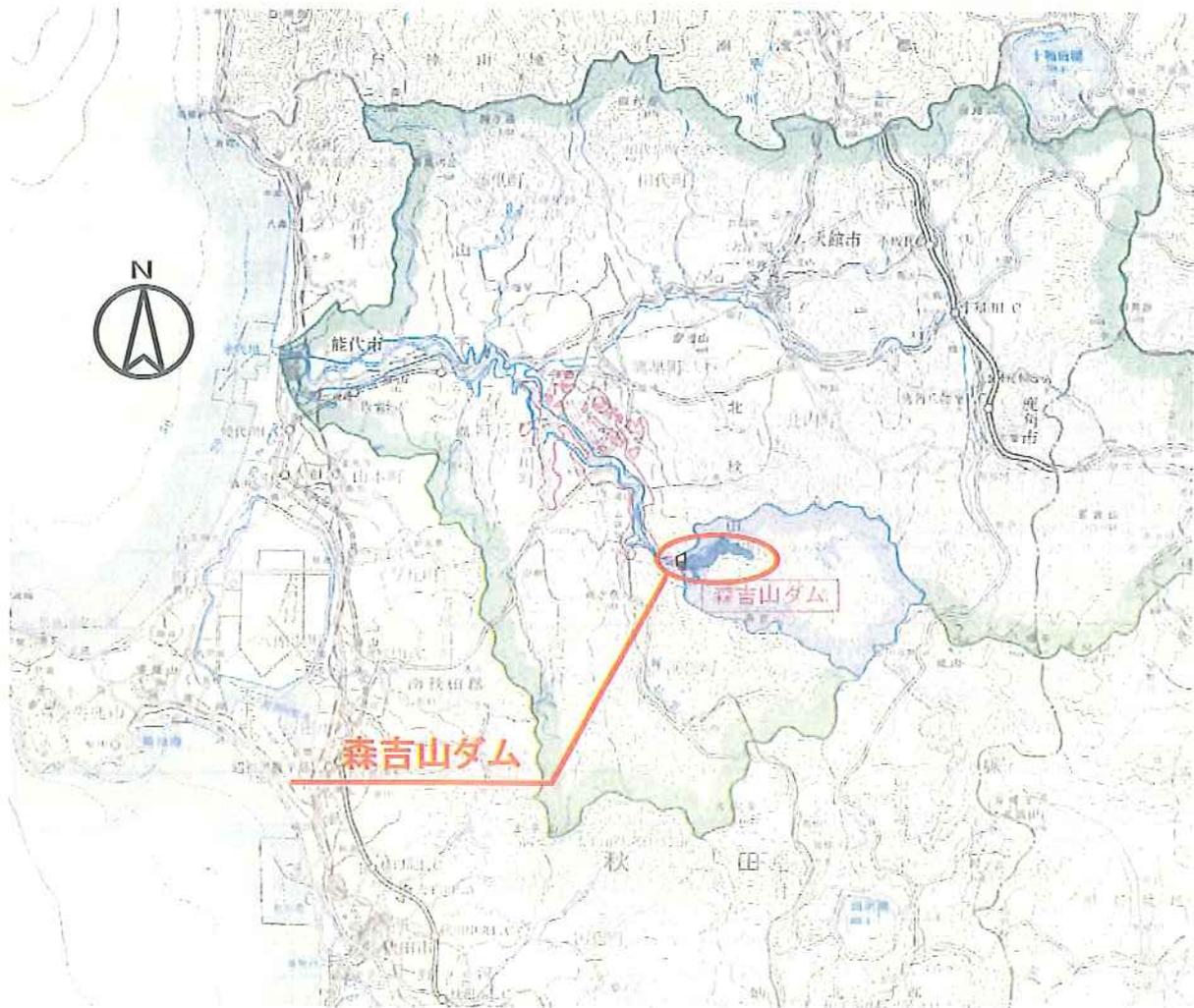
事業名 (箇所名)	森吉山ダム建設事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	東北地方整備局					
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	秋田県北秋田市										
該当基準	再評価実施後5年間の経過している事業										
事業諸元	中央コア型ロックフィルダム H=89.9m 堤体積5,850千m ³ 総貯水容量78,100千m ³ 有効貯水容量68,100千m ³										
事業期間	昭和48年度実施計画調査着手/昭和61年度建設事業着手										
総事業費(億円)	約1,750			残事業費(億円)			約88				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節(米代川、阿仁川、小又川の洪水防御) 洪水実績：前線 S22.8.3 家屋流出倒壊112戸、田畑浸水27,973ha、公共被害848カ所 前線 S26.7.21 家屋流出倒壊145戸、田畑浸水10,199ha、公共被害879カ所 前線 S30.6.25 家屋流出倒壊6戸、田畑浸水9,533ha、公共被害416カ所 前線 S47.7.9 家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288ha、公共被害186カ所 融雪 S55.4.6 田畑浸水1,731ha、公共被害439カ所 梅雨前線 H10.6.26 田畑浸水1,347ha、公共被害119カ所 前線 H19.9.17 家屋流出倒壊244戸、田畑浸水2,640ha、公共被害433カ所 ・流水の正常な機能の維持 ・かんがい用水の補給(米代川沿川約200ha) ・水道用水の供給(北秋田市 最大9,500m³/日) 渇水実績：S48.7 7/23～8/2まで給水車による給水(8,749戸)、塩水遡上で上水道に混入 S53.8 8/2～6まで給水車による給水(11,318戸)、海水混入による取水停止 S59.8 8/22～23まで給水車による給水(13,361戸)、海水混入による取水停止 H元.7 能代市では、水田の用水不足3,000ha、亀裂は1,445ha その他、H4.7、H11.8、H19.7にも渇水被害が生じている。 ・発電用水(最大11,000Kw) 										
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数：285戸 年平均浸水軽減面積：330ha										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	3,739	C:総費用(億円)			2,608	B/C	1.4	B-C	1,131	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和47年7月洪水では、浸水戸数6,540戸、家屋流出倒壊10,951戸、田畑浸水8,288haなどの浸水被害が発生し、近年においても、平成10年、平成19年に浸水被害が発生している。 ・当該事業の実施により、森吉山ダム地点で計画高水流量2,300m³/sのうち2,200m³/sを調節する。 ・米代川流域は、水道用水や農業用水等幅広い水利用がされているが、近年も渇水が発生するなど、良好な河川環境の維持、既得用水の安定的取水等が困難となっている。 ・また、当該事業により、かんがい用水、水道用水が確保されるとともに、発電事業が実施可能となる。 										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・地元自治体による治水安全度の向上及び水需要の強い要望が依然存在。 ・森吉山ダムを新規水道水源とする北秋田市の合川・森吉地区の統合簡易水道整備事業は、昭和63年度に事業着手し、平成24年度の水道水の供給を目指している。 ・北秋田市大野台地区に計画される県営担い手育成畑地帯総合整備事業は、農地(約200ha)に対して、かんがい用水(最大取水量0.145m³/s)を供給し、平成25年度取水予定となっている。 ・東北電力(株)は、森吉山ダムの利水容量及び貯水水位を利用し、最大出力11,000kw発電を行う森吉発電所を新設する。平成8年度に事業を着手し、平成24年度完成予定となっている。 										
事業の進捗状況	<p>平成12年度 基本計画変更告示(事業費変更約910億円→約1,750億円、工期：H11→H23)</p> <p>平成14年度 米代川水系河川整備基本方針策定</p> <p>平成16年度 米代川水系河川整備計画策定</p> <p>平成19年度 堤体盛立完了</p>										
事業の進捗の見込み	<p>平成21年度 試験湛水開始(予定)</p> <p>平成23年度 ダム事業完了(予定)</p>										
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・現計画のほうが、河道掘削案や引堤案、堤防嵩上げ案に比べ、安価に治水安全度の向上を図ることができる。 ・コスト削減の取組み：付替道路のルート変更 約14億円、低品質材の有効活用 約3億円、基礎地盤の再評価による掘削の削減 約6億円 										
対応方針	継続										
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> ・米代川水系の治水対策として、森吉山ダムの早期完成を実現し、地域住民が安心して暮らせる環境を早急に整える必要がある。 ・北秋田市(旧合川町、旧森吉町)の水道事業は、平成24年度の供給開始が予定され、関連事業についても進捗しており、これらの利水者からも早期完成が求められている。 										
その他	-										

平成21年8月に評価結果を公表

森吉山ダム 位置図



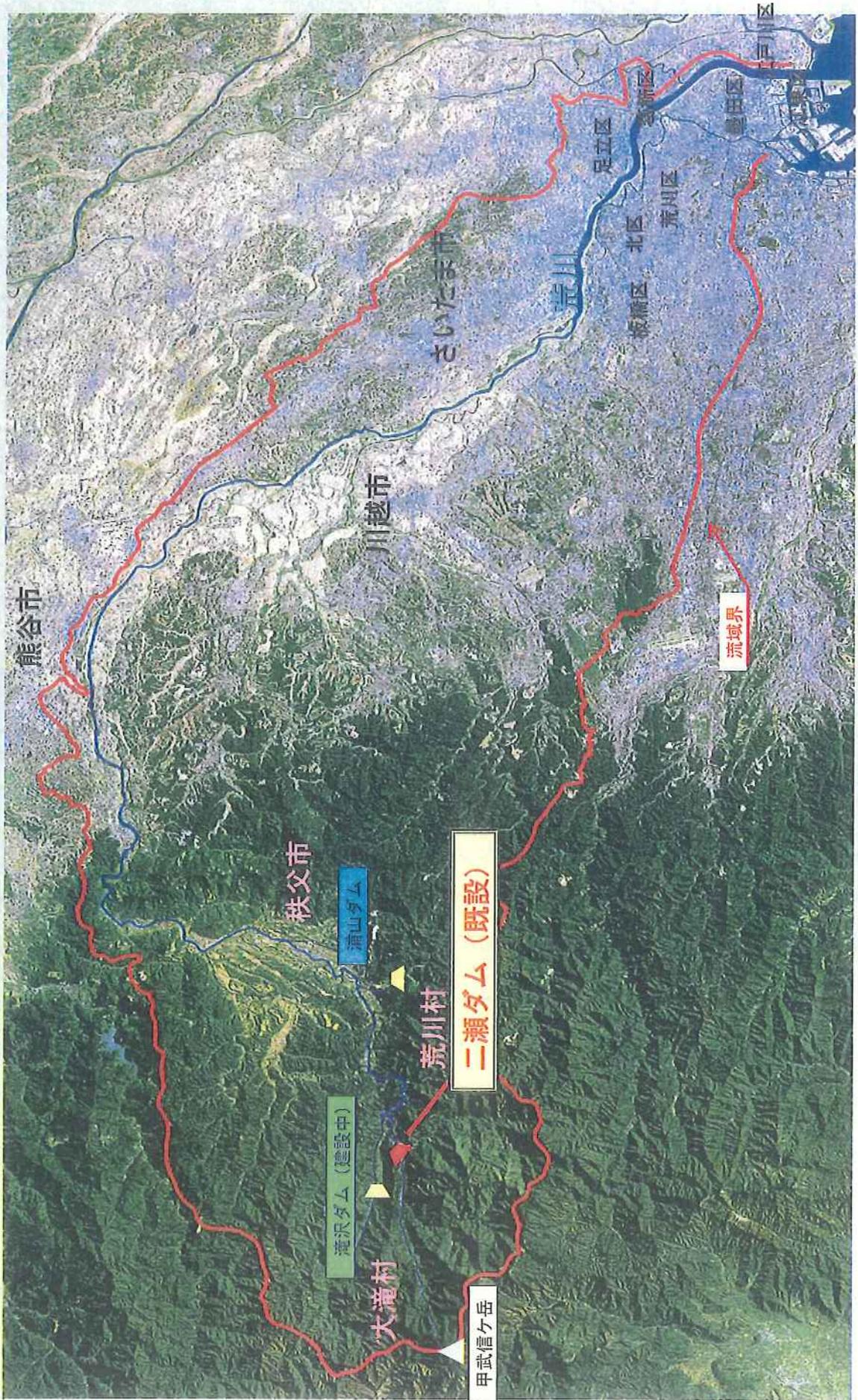
凡 例	
	ダ ム
	集 水 区 域
	貯 水 池
	洪水氾濫防止区域
	かんがい給水区域
	上水道給水区域
	米代川水系流域



事業名 (箇所名)	荒川上流ダム再開発事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	関東地方整備局				
			担当課長名	細見寛						
実施箇所	埼玉県秩父市									
該当基準	事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業									
事業諸元	重力式コンクリートダム H=155.0m L=405.0m 総貯水容量33,000千m ³ 有効貯水容量31,500千m ³									
事業期間	平成7年度実施計画調査着手									
総事業費(億円)	約1,500			残事業費(億円)			約1,489			
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・二瀬ダム管理上の課題の解消 ・洪水調節(荒川の洪水防御) ・流水の正常な機能の維持と増進 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 2,373戸 年平均浸水軽減面積: 92ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	2,001	C:総費用(億円)	942	B/C	2.1	B-C	1,059	EIRR(%)	7.44
事業の効果等	当該事業の実施により、二瀬ダムの容量再編及び二瀬ダムの堆砂対策を実施し、二瀬ダムの管理上の課題を解消しつつ、荒川の洪水調節機能の増強等を図る。									
社会経済情勢等の変化	首都東京など人口密集地を流域に抱えているため治水安全度の向上が急務となっている。									
事業の進捗状況	二瀬ダムの再開発を行うため、二瀬ダム上流の新設ダムの検討(地形地質調査、環境調査等)及び既設ダム群の高上げ・再編成の検討を実施。									
事業の進捗の見込み	現在、事業は実施計画調査中である。また、地元からは早期大洞ダムの建設の促進要望が提出されるなど、本事業への期待が高い。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、最適な施設規模の設定、堆砂対策、環境への影響低減方策を探りながら、今後、事業計画を策定していく方針である。									
対応方針	継続									
対応方針理由	現在の二瀬ダムが抱える管理上の課題を解消しつつ、荒川の洪水調節機能の増強等を図るためには、二瀬ダムの容量再編及び二瀬ダムの堆砂対策を行うことが妥当と考えます。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

概要図(位置図)



事業名 (箇所名)	天竜川ダム再編事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	中部地方整備局
			担当課長名	細見 寛				
実施箇所	右岸：愛知県北設楽郡豊根村 左岸：静岡県浜松市天竜区佐久間町							
該当基準	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							
事業諸元	(既設ダム諸元) 重力式コンクリートダム H=155.5m L=293.5m 総貯水容量 326,848千m3							
事業期間	平成16年度：実施計画調査着手 平成21年度：建設着手							
総事業費(億円)	約790	残事業費(億円)	約755					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 利水専用の佐久間ダムを有効活用し、新たに洪水調節機能を確保して、天竜川中下流部の洪水氾濫から人々の暮らしを守る。 <p>【洪水実績】</p> <p>昭和58年9月洪水：被災家屋 89棟 浸水面積 56.3ha 平成10年9月洪水：被災家屋 487棟 浸水面積 214.2ha</p>							
便益の主な根拠	<p>年平均浸水軽減戸数：140戸 年平均浸水軽減面積：23ha</p>							
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度					
	B:総便益(億円)	1,759	C:総費用(億円)	774	B/C	2.3	B-C	985 EIRR (%) 9.6
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 洪水調節方式は、自然調節方式とし、ダム地点における計画洪水流量9,200m³/sのうち、2,900m³/s（ピーク流入時）を調節し、基準地点鹿島地点で約2,000m³/sの流量低減と約1mの水位低下量が見込まれる。 恒久堆砂対策 恒久的な洪水調節機能の維持を図り、ダム地点における土砂移動の連続性を確保し、流域の源頭部から海岸までの一貫した土砂運動領域を「流砂系」という概念で捉え、総合的な土砂管理を推進する。それにより海岸浸食の抑制等が期待される。 							
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度に実施計画調査着手 平成21年度から建設事業着手 平成21年7月 天竜川水系河川整備計画 策定 							
事業の進捗状況	全体事業費 約790億円 平成20年度までの事業費 約 35億円 (進捗率：約4%)							
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 事業推進のための調査・検討を着実に進めている。 工事着手できるよう、ダム管理者と調整を進めている。 							
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 本事業は、利水者との調整の上、既設の発電専用ダムを活用するため、他の河道整備の代替案と比較し、早期に治水効果を得られ、改変面積が少なく環境に与える負荷が小さいなどの点で優位である。 今後も引き続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト削減に努める。 							
対応方針	継続							
対応方針理由	天竜川水系河川整備計画に基づき、天竜川ダム再編事業を継続する。							
その他	-							

平成21年8月に評価結果を公表

位置図



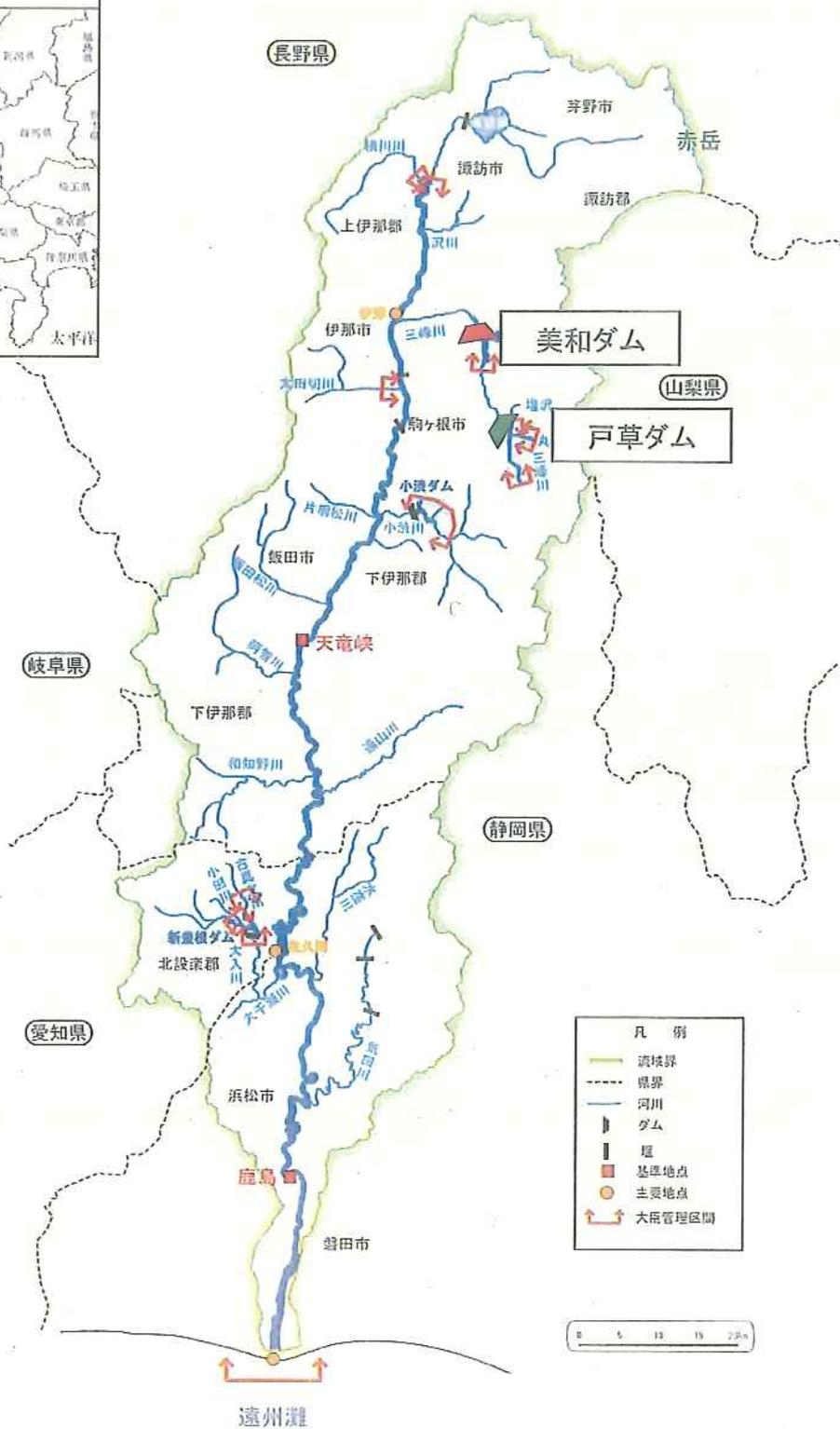
佐久間ダム

- 凡例
- 流域界
 - 県境
 - 河川
 - 大臣管理区間
 - ダム
 - 堰
 - 基準地点
 - 主要地点
 - 想定氾濫区域

天竜川流域図

事業名 (箇所名)	三峰川総合開発事業		担当課	河川局治水課	事業 主体	中部地方整備局			
			担当課長名	細見 寛					
実施箇所	右岸：長野県伊那市長谷 左岸：長野県伊那市高遠町								
該当基準	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								
事業諸元	重力式コンクリートダム H=69.1m 総貯水容量 34,300千m ³ 有効貯水容量 25,100m ³								
事業期間	昭和62年度：実施計画調査 着手 平成元年度：建設事業 着手								
総事業費(億円)	約500	残事業費(億円)	約83						
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水の調節機能を強化し、天竜川上流部の洪水氾濫から人々の暮らしを守る。 美和ダム貯水池への堆砂を抑制し、ダム機能の保全を図る。 <p>洪水実績 昭和36年6月洪水：被災家屋 13,953棟 浸水面積 534ha 昭和58年9月洪水：被災家屋 1,491棟 浸水面積 289ha</p>								
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数 104戸 年平均浸水軽減面積 31ha								
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度						
	B:総便益(億円)	951	C:総費用(億円)	677	B/C	1.4	B-C	274	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節 美和ダム地点において、約360m³/sの洪水調節を行うことにより、基準点天竜峡において、約260m³/sの流量低減効果が見込まれる。 								
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成13年7月利水のダム使用権設定取下 前回の事業評価において、「美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業は継続と評価。戸草ダム建設等については、河川整備計画の策定をもって対応する」とされ、美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業継続。 平成21年7月 天竜川水系河川整備計画策定。 								
事業の進捗状況	全体事業費 約500億円 平成20年度までの事業費 約417億円（進捗率：約83%）								
事業の進捗の見込み	<ul style="list-style-type: none"> 美和ダム機能の恒久的な維持のために必要な事業は着実に進捗している 								
コスト削減や代替案立案等の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 今後、湖内堆砂対策施設の設計に際し、コスト削減を考慮し行い、工事の施工に際しても工法の工夫等によりコスト削減に努める。 								
対応方針	継続								
対応方針理由	<ul style="list-style-type: none"> 天竜川水系河川整備計画に基づく、三峰川総合開発事業を継続する。 美和ダムは、利水容量の一部振替により、洪水調節機能の強化を図る。恒久堆砂対策施設の整備を行い、貯水池への堆砂を抑制するとともに、ダム地点における土砂移動の連続性を強化する。 戸草ダムは今後の社会経済情勢等の変化に合わせ、建設実施時期を検討する。 								
その他	-								

平成21年8月に評価結果を公表



凡 例	
	流域界
	県界
	河川
	ダム
	基準地点
	主要地点
	大規模管理区間

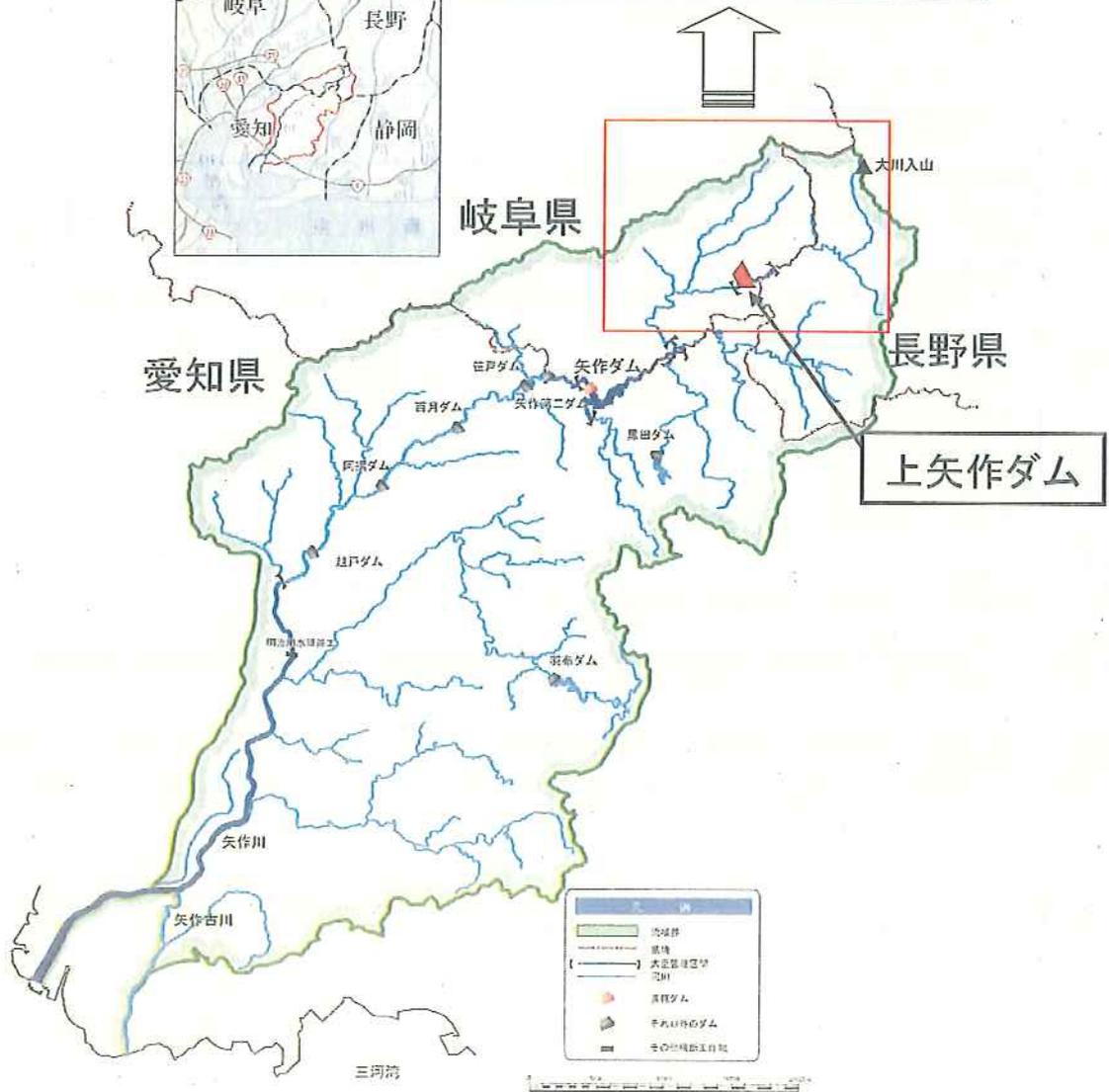


天竜川流域図

事業名 (箇所名)	上矢作ダム建設事業		担当課	河川局治水課			事業 主体	中部地方整備局		
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	岐阜県恵那市上矢作町									
該当基準	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									
事業諸元	ロックフィルダム H=150m 総貯水容量 54,000千m ³ 有効貯水容量 48,000千m ³									
事業期間	平成5年度 実施計画調査 着手									
総事業費(億円)	約1,000		残事業費(億円)			約986				
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 ダム地点の計画洪水流量1,020m³/sのうち、740m³/sの洪水調節を行い矢作川沿川地域の水害を防除する。 【洪水実績】 昭和47年7月洪水 : 被災家屋 20,728棟、浸水面積 3,004ha 平成12年9月洪水 : 被災家屋 2,801棟、浸水面積 1,798ha ・流水の正常な機能の維持 矢作川の河川流量を確保する等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。 ・発電 放流水を利用した発電を行う。 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数 263戸 年平均浸水軽減面積 45ha									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,218	C:総費用(億円)	539	B/C	2.3	B-C	679	EIRR(%)	15.1
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節 ダム地点の計画洪水流量1,020m³/sのうち、740m³/sの洪水調節を行い、矢作川沿川地域の水害を防除する。 ・流水の正常な機能の維持 矢作川の河川流量を確保する等、流水の正常な機能の維持と増進を図る。 ・発電 放流水を利用した発電を行う。 									
社会経済情勢等の変化	平成18年4月に矢作川水系河川整備基本方針策定 平成21年7月に矢作川水系河川整備計画策定									
事業の進捗状況	全体事業費 約1,000億円 平成20年度までの事業費 約14億円 (進捗率:約1%)									
事業の進捗の見込み	・社会経済上の重要性と財政の制約、治水事業効果の早期発言等を勘案し、戦後最大規模の洪水を整備目標とする矢作川の当面の治水対策として、河道改修と矢作ダムの有効活用が有利である。									
コスト縮減や代替案立案等の可能性	・矢作川水系河川整備計画の目標達成にあたり、河道改修と矢作ダムの有効活用により、河川整備の効果を発現させることが可能。 ・流水の正常な機能の維持については、既存施設の利活用を図るとともに、関係機関と調整連携して水利用の合理化を推進することにより、必要な流量の一部を回復する。									
対応方針	中止									
対応方針理由	矢作川水系河川整備計画に基づき、上矢作ダム建設事業(実施計画調査)については見送る。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

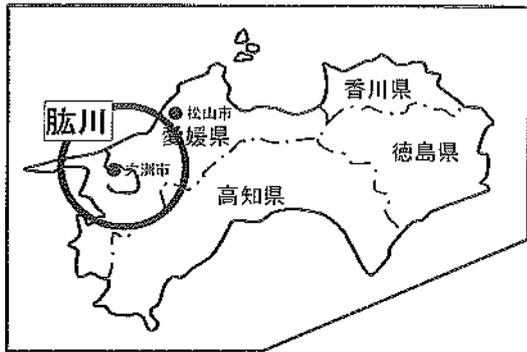
上矢作ダム位置図



事業名 (箇所名)	山鳥坂ダム建設事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	四国地方整備局			
			担当課長名	細見 寛						
実施箇所	愛媛県大洲市肱川町									
該当基準	再評価実施後5年間が経過している事業									
事業諸元	重力式コンクリートダム H=約103m L=約282m 総貯水量24,900千m ³									
事業期間	昭和61年度実施計画調査着手/平成4年度建設着手									
総事業費(億円)	850		残事業費(億円)		約681					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水調節(肱川、河辺川の洪水防御) 洪水実績 <ul style="list-style-type: none"> 平成7年7月: 床上浸水768戸、床下浸水427戸 浸水農地601ha、宅地浸水356ha 平成16年8月: 床上浸水326戸、床下浸水376戸 総浸水戸数916戸、浸水面積742.5ha 平成17年9月: 床上浸水237戸、床下浸水214戸 総浸水戸数703戸、浸水面積564.2ha ・流水の正常な機能の維持 基準地点大洲で概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 									
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 168(戸) 年平均浸水軽減面積: 28(ha)									
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度							
	B:総便益(億円)	1,024		C:総費用(億円)	789	B/C	1.3	B-C	235	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成7年には、大洲市等で床上浸水768戸、床下浸水427戸の被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 ・当該事業を含めた河川整備計画により、基準地点大洲において戦後最大洪水規模5,000m³/sの洪水を安全に流下させる。 ・同様に、基準地点大洲において、濁水時の流量を概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 									
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 ・流域自治体では、肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 									
事業の進捗状況	全体事業費 850億円 平成20年度までの事業費 約169億円(進捗率約20%)									
事業の進捗の見込み	平成20年度より付替県道施工のための工事用道路として現道の拡幅工事に着手しており、整備計画中期の完成に向けて順調に事業実施中。									
コスト削減や代替案立案等の可能性	道路工事において、新工法の活用を積極的に行い、コスト削減を図る。									
対応方針	継続									
対応方針理由	事業の必要性、重要性は変わらないため。									
その他	-									

平成21年8月に評価結果を公表

肱川水系流域図



事業名 (箇所名)	鹿野川ダム改造事業		担当課	河川局治水課		事業 主体	四国地方整備局				
			担当課長名	細見 寛							
実施箇所	愛媛県大洲市肱川町										
該当基準	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										
事業諸元	(既設ダム) 重力式コンクリートダム H=61m L=168m 総貯水量 48,200千m ³ (事業内容) 発電容量の洪水調節容量、河川環境容量への振り替え、クレストゲート改造、トンネル洪水吐新設 選択取水設備設置、曝気装置設置、底泥除去										
事業期間	平成18年度建設着手										
総事業費(億円)	420		残事業費(億円)			約382					
目的・必要性	<ul style="list-style-type: none"> 洪水調節(肱川の洪水防御) 洪水実績 平成7年7月: 床上浸水768戸、床下浸水427戸 浸水農地601ha、宅地浸水356ha 平成16年8月: 床上浸水326戸、床下浸水376戸 総浸水戸数916戸、浸水面積742.5ha 平成17年9月: 床上浸水237戸、床下浸水214戸 総浸水戸数703戸、浸水面積564.2ha 流水の正常な機能の維持 基準地点大洲で概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 										
便益の主な根拠	年平均浸水軽減戸数: 95(戸) 年平均浸水軽減面積: 17(ha)										
事業全体の投資効率性	基準年度		平成21年度								
	B:総便益(億円)	794		C:総費用(億円)		447	B/C	1.8	B-C	347	EIRR(%)
事業の効果等	<ul style="list-style-type: none"> 平成7年には、大洲市等で床上浸水768戸、床下浸水427戸の被害が発生しているなど、過去10年間に4回の浸水被害が発生している。 当該事業を含めた河川整備計画により、基準地点大洲において戦後最大洪水規模5,000m³/sの洪水を安全に流下させる。 同様に、基準地点大洲において、濁水時の流量を概ね6.5m³/s(冬期概ね5.5m³/s)を確保する。 										
社会経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年5月に肱川水系河川整備計画を策定している。 流域自治体では、肱川流域総合整備推進協議会を組織し、ダムの早期完成を強く要望している。 										
事業の進捗状況	全体事業費 420億円 平成20年度までの事業費 約38億円(進捗率約9%)										
事業の進捗の見込み	平成19年度よりクレストゲート改造工事に着手し、整備計画中期の完成に向けて順調に事業実施中。										
コスト縮減や代替案立案等の可能性	クレストゲート改造時の仮縮切に使用する副ゲートの変更、クレストゲートの架設方法の検討、除去した底泥の有効利用によりコスト縮減を図っている。										
対応方針	継続										
対応方針理由	事業の必要性、重要性は変わらないため。										
その他	-										

平成21年8月に評価結果を公表

肱川水系流域図

