

個別公共事業の評価書（その3）

－令和4年度－

令和5年3月31日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月31日最終変更）及び令和4年度国土交通省事後評価実施計画（令和4年3月31日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての完了後の事後評価、個別公共事業（補助事業等）についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

（参考資料）

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

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

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和5年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、完了後の事後評価46件、補助事業等について、新規事業採択時評価258件、再評価222件及び完了後の事後評価15件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

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

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境 保全・利用便益))	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	都市局 道路局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通センサス ・パーソントリップ調査 	都市局
鉄道整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ調査 	都市局

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目			
	便益	費用				
市街地整備事業 (国際競争拠点都市整備事業)	都市再生交通拠点整備事業(消費者余剰法、CVM)	・利用者便益 等	・事業費 ・維持管理費	・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局
	土地区画整理事業<道路事業>(消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益	・街路整備事業費 ・維持管理費	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	都市局
	土地区画整理事業<都市再生区画整理事業>(ヘドニック法)	・宅地地価上昇便益	・土地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費	・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進	・公示地価	都市局
	史跡等一体都市開発事業(ヘドニック法)	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・国際競争力の強化 ・防災機能の向上 ・史跡等の保存とまちづくりの両立	・相続税路線価 ・公示地価	都市局

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
国際競争業務継続拠点整備事業 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の被害軽減便益 ・エネルギー効率化便益 ・環境改善便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化 ・防災機能の向上 ・都市環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・停電コストに関する調査報告書 ・全国地震動予測地図 	都市局

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
市街地整備事業 (都市機能立地支援事業) (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの活力の維持・増進 ・良好な都市環境の整備 ・土地の有効利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	都市局 住宅局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・管理運営費等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済への影響 ・環境等への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・各港の港湾統計資料等 	港湾局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境等改善便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ 	鉄道局
整備新幹線整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益 ・供給者便益 ・環境等改善便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産性向上による生産額の増加 ・滞在可能時間の増加 ・交流人口の拡大 ・輸送安定性の確保 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国幹線旅客純流動調査 ・旅客地域流動調査 	鉄道局

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目			
	便益	費用				
住宅市街地 総合整備事業 (ヘドニック法)	住宅市街地 総合整備事業 (ヘドニック法)	<拠点地区内> ・事業の実施により発生する収益 <拠点地区外> ・事業の影響による効用水準の変化	・事業費 ・維持管理費	・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
	優良建築物等整備事業 (ヘドニック法)	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成	・相続税路線価 ・公示地価	住宅局
	街なみ環境整備事業 (CVM)	・生活環境等の改善効果(仮想市場における支払意志額)	・事業費	住環境の改善 公共空間の確保 住宅等の修景 公共空間の景観向上	・アンケート調査	住宅局
	地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等	・家賃 ・駐車場利用料	・事業費 ・維持管理費	・公営住宅等長寿命化計画		住宅局

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
密集市街地総合防災事業 (ヘドニック法等)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上安全な市街地の形成 ・土地利用転換と土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・公示地価等 	住宅局
地域生活拠点型再開 発事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行の環境 ・防災上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	住宅局
下水道事業 (代替法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の改善効果 ・公共用水域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 ・改築費 	他の汚水処理施設との調整 状況 地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県構想 	水管理・国土保全局

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
都市・幹線鉄道整備事業	評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ・老朽化への対応 ・防災への効果・影響 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ等 	鉄道局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 		官庁営繕部
小笠原諸島振興開発事業	評価対象事業について、基本的要件(民間事業者による十分な整備が見込めないこと、ニーズに適合していること等)を全て満たしていることを必須条件として、右の基準のいずれかを満足するか評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・シビルミニマムとして必要 ・村内自己完結性を確保 ・リダンダンシーを確保 ・帰島者の定着、生活安定に必要な措置 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都小笠原支庁管内概要 	国土政策局

※便益把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

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。

効用関数法

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

令和4年度に実施した完了後の事後評価について -直轄事業等-

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
河川事業	直轄事業等	7	0	0	7	0	0	7	0
ダム事業	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
砂防事業等	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
海岸事業	直轄事業等	0	1	0	1	0	0	1	0
道路・街路事業	直轄事業等	27	0	0	27	0	0	27	0
港湾整備事業	直轄事業等	6	0	0	6	0	0	6	0
合 計		42	1	0	43	0	0	43	0

【その他施設費】

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
官庁営繕事業	3	0	0	3	0	0	3	0
合計	3	0	0	3	0	0	3	0

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
総計	45	1	0	46	0	0	46	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

令和5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
河川事業	補助事業等	27
砂防事業等	補助事業等	127
道路・街路事業	補助事業等	19
市街地整備事業	補助事業等	3
港湾整備事業	補助事業等	1
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	59
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	4
下水道事業	補助事業等	17
合計		257

【その他施設費】

事業区分		新規事業採択箇所数
小笠原諸島振興開発事業		1
合計		1

総計		258
----	--	-----

令和5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			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
河川事業	補助事業等	0	0	0	0	33	33	33	0	0	0
ダム事業	補助事業等	0	0	0	2	2	4	4	0	0	0
砂防事業等	補助事業等	0	0	0	0	92	92	92	0	0	0
海岸事業	補助事業等	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0
道路・街路事業	補助事業等	0	5	0	11	52	68	68	0	0	0
市街地整備事業	補助事業等	0	0	0	4	0	4	4	0	0	0
港湾整備事業	補助事業等	0	0	0	5	4	9	9	0	0	0
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
整備新幹線整備事業	補助事業等	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	0	1	0	7	0	8	8	0	0	0
合計		0	7	0	30	185	222	222	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和4年度に実施した完了後の事後評価について -補助事業等-

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価 手続中
道路・街路事業	補助事業等	9	0	0	9	0	0	9	0
市街地整備事業	補助事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	3	0	0	3	0	0	3	0
合計		15	0	0	15	0	0	15	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

令和4年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
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) (H11~H29) 関東地方整備局	5年以内	156	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：156億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/G：3.4 (B：1,115億円、C：324億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・JR水郡線橋梁及び水府橋の架替により、例えばR1.10洪水と同規模の洪水の場合、主に水戸市中河内町周辺における浸水面積は約669haの被害が低減される。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・水戸市とひたちなか市の人口は、大きな変化は見られないが増加傾向にある。 ・土地利用に大きな変化は見られない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業実施により流下能力が向上し、改築後の出水 (R1東日本台風) においても効果を確認している。 ・本事業の効果発現が十分確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業実施により流下能力が向上し、改築後の出水 (R1東日本台風) においても効果を確認している。 ・本事業の効果発現が十分確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要は無いものと思われる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業の調査・計画のあり方や事業評価手法について、見直しの必要性は無いものと思われる。</p>	対応なし	関東地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 後藤 祐也)

<p>矢口川総合内水緊急対策事業 (H25～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>36</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：36億円、工期：平成25年度～平成29年度 B/C：1.2 (B：60億円、C：49億円) (事業の効果の発現状況) ・計画規模(1/10)の内水湛水域における内水被害の軽減(床上浸水の解消)を図る。 (事業実施による環境の変化) ・排水機場増設に伴う自然環境への影響は特に認められない。 (社会経済情勢の変化) ・本事業前後での大きな社会情勢の変化はない。 (今後の事後評価の必要性) ・想定している規模の洪水のシミュレーション結果等により、必要な事業効果を発揮できる見込みであり、近年の局地化、集中化、激甚化する雨の降り方を踏まえると当該事業の重要性は高く、今後の事後評価の必要性はないものとする。 ・また、自然環境への大きな影響もなく、大きな社会情勢の変化もみられないことから、改めて事後評価の必要性はないものとする。 (改善措置の必要性) ・想定している規模の洪水のシミュレーション結果等により、事業目的に見合った事業効果の発現が確認できることから、改善措置の必要性はないものとする。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 大山 璃久)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>遠賀川特定構造物 改築事業 (H21～H29) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>119</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：119億円、工期：平成21年度～平成29年度 B/C：10.6 (B：1,919億円、C：181億円) (事業の効果の発現状況) ・中間堰の改築により、旧堰の流下阻害(ネック)を解消した。 ・また、旧堰の流下阻害(ネック)の解消に合わせて、堰上流域の河積拡大(河道掘削等)を図ることができた。 ・これらの事業効果として、中間堰改築事業の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減が見込まれる。 (事業実施による環境の変化) <自然環境の変化> ・中間堰周辺の中島において、遠賀川自然再生計画検討委員会で示された生物環境モニタリングの基準(案)をもとに、魚類、貝類、植物の生息環境の調査を実施したが、現時点で中間堰の改築事業に起因した変化は見られていない。 ・このため、現時点では事業による影響は低いとみられ、周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられる。 (社会経済情勢の変化) ・近年においても平成21年7月、平成22年7月、平成24年7月、平成30年7月と大規模な出水が発生しており、河川整備の必要性は変わっていない。また、流域内の自治体からは河川整備の促進に関する要望もなされている。 ・想定はん濫区域内において、人口に大きな変化はなく、都市開発等も進められており、河川整備の必要性は変わっていない。 (今後の事後評価の必要性) ・前回評価時点(H27年度)から事業費、事業期間の変更は無く、費用対効果も十分に見込むことができる。 ・中間堰改築の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減効果が見込まれる。 ・中間堰周辺の中島でのモニタリング調査の結果、現時点では周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられる。 ・近年における当該地域の社会情勢として、人口に大きな変化も見られず、大規模な出水も頻発するなか、地元自治体からの河川整備に関する要望もなされており治水事業の必要性に変化は無い。 ・よって、今後の事後評価及び改善措置の必要性は無いものとする。 (改善措置の必要性) ・中間堰改築の実施前後と比較すると、既往最大となる平成30年7月出水が流下した場合、日の出橋地点で約0.8mの水位低減効果が見込まれ、現時点では周辺の自然環境への大きな影響はないものと考えられることから、改善措置の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いものとする。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 酒匂 一樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>山国川床上浸水対策特別緊急事業 (H25～H29) 九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>74</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：74億円、工期：平成25年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：141億円、C：109億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・床上浸水対策特別緊急事業完了 (H30.6) 後、平成30年から毎年、氾濫危険水位を超過する大雨を観測しているが、河川改修の効果により、家屋の浸水被害を防いでいる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・床対事業では、平水位以上の掘削 (水中部の改変回避) など、自然環境に配慮した工事を実施。 ・その結果、事業実施箇所付近 (洞門地区、下戸原地区) における河川水辺の国勢調査 (魚類・底生動物) 等では、床対事業期間中 (H25～H29) 及び事業完了後で大きな環境の変化は見られない。 ・事業対象区間において、周囲の良好な景観・環境や利活用へ配慮することを目的に、岩の掘削方法や石積みの積み方、階段の表面仕上げ等に関するルール (山国川ルール) を策定して工事を実施。 ・洪水に対する安全性を確保したうえで、周辺と調和する統一的な景観を創出できたことが評価され、2020年には「土木学会デザイン賞最優秀賞」を受賞。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・近年においても氾濫危険水位を超過する洪水が頻発しており、治水事業の必要性は変わっていない。 ・中津市の人口、家屋の存在状況も近年では大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業完了後、氾濫危険水位 (柿坂水位観測所) を超過する大雨が頻発しているものの、河川改修の効果により家屋の浸水被害を防いでおり、効果の発現が確認されている。関係地区の人口に大きな変化は見受けられず、大雨の発生頻度を考えると当事業の重要性は依然として高いものと考えられる。 ・よって、今後の事後評価については必要無いものと考え、PDCAサイクルを確立させるため、今後の効果の発現状況や社会情勢等の変化・環境及び景観の変化については、下記の観点等により、適宜モニタリングを実施していく。 【モニタリングの観点】・出水時における雨量・河川水位等の状況、関係地域の被災状況、景観カルテの継承等</p> <p>(改善措置の必要性) ・当初想定された効果が発現され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において、改善措置の必要性は無いものと考えられる。なお、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き適切な維持管理に努めていきたい。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いものとする。 ・なお、事業完了後の近年出水では、確実に水位低減効果が確認できている。したがって、当事業のモニタリングを継続実施しデータの蓄積を図り、出水時における効果発現状況を確認していきたい。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 酒匂 一樹)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>相模川総合水系環境整備事業 (H20～R2)</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>3.5</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：3.5億円、工期：平成20年度～令和2年度 B/C：12.1 (B：67億円、C：5.5億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理用通路（散策路）、親水護岸、階段などの整備により、散策やカヌー等の利用者の水辺の利便性、安全性、親水性が向上した。 ・運動広場や多目的広場など地域のまちづくりと一体となった魅力ある水辺空間が創出され、サッカー、野球大会などの開催等に利用されている。 ・その結果、相模川地区の利用者は整備前に比べ増え、賑わいの創出に寄与している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完了前後の植生の変化をみると、整備によりグラウンド等の面積は増加しているものの、自然植生に大きな変化はみられない。 ・事業の完了後、環境の変化に関する問題及び指摘は特にない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関係市町（平塚市、茅ヶ崎市、寒川町）の人口に大きな変化はみられない。 ・産業別就業者数の割合も大きな変化はみられない。 ・土地利用状況について、大きな変化はみられないものの市街地等はやや増加傾向にある。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現が十分確認されている。今後の事後評価の必要性はないものと思われる。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現が十分確認されている。改善措置の必要性はないものと思われる。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事後評価の結果、計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないものと思われる。 	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 斎藤 充則)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>天竜川総合水系環境整備事業 (H17~R3)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>35</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：35億円、工期：平成17年度～令和3年度 B/C：2.5 (B：172億円、C：68億円) (事業の効果の発現状況) 【水辺整備】 (西鹿島水辺整備) ・堤防傾斜が急なため、安全性も考慮して傾斜を緩やかにしたことで、堤防法面等が活用しやすくなり、花火大会などイベントの場として活発に利用されている。 ・本地区の河川敷は、スポーツ・レクリエーションの場となる拠点として活用が期待されている。 ・また、環境学習の場等として活用されている。 (磐田水辺整備) ・整備区間においては、マラソンや地元企業が後援するサイクリング大会などのイベントが活発に行われている。 ・かわとまちのネットワーク化が図られたことで、日常の生活道、憩いの場としても利用されている。 (河輪水辺整備) ・階段の整備や樹木伐採により水辺へのアクセスが向上し、高水敷が少年サッカーや地元ロータリークラブのグランドゴルフなどで利用されている。 ・せせらぎ・ワンド、散策路等の整備によって、地元小学校の環境学習の場（水辺の楽校）としても利用されている。 【自然再生】 (天竜川自然再生) ・礫河原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持されている。 ・礫河原の環境を利用するイカルチドリやコチドリ、カワラバタなどの生息を確認している。 ・市民団体や地域住民と協働による希少種の保護活動や外来植物駆除が継続している。 (事業実施による環境の変化) 【水辺整備】 (西鹿島水辺整備) ・花火大会などイベントの場として活発に利用されている。また、河川敷は、スポーツ、レクリエーションの場としても利用されている。 (磐田水辺整備) ・整備区間においてマラソンやサイクリング大会などのイベントが活発に行われており、かわとまちとのネットワーク化が図られたことで、日常の生活道、憩いの場として利用されている。 (河輪水辺整備) ・水辺へのアクセスが向上したことにより、高水敷が少年サッカーや地元ロータリークラブのグランドゴルフなどで利用されている。 ・せせらぎ・ワンド、散策路等の整備により、地元小学校の環境学習の場（水辺の学校）として利用されている。 【自然再生】 (天竜川自然再生) ・事業完了後において礫河原が維持されている。 ・自然再生事業の実施後、ツツザキヤマジノギクやイカルチドリ、カワラバタなど河原固有種の生息・生育が確認されている。 (社会経済情勢の変化) ・受益範囲全体の人口は、平成17年以降横ばいで推移しており、世帯数は年々増加傾向にある。 ・流域では環境保全や環境学習などによる継続的な住民の活動や河川協力団体など地元の団体によるシンポジウムが開催されるなど、河川環境に対する住民の意識は高い。 (今後の事後評価の必要性) ・事業効果の発現状況から、現時点では再度の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況から、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の事業評価手法は妥当と考え、現時点での見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 折戸 充)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>新宮川総合水系環境整備事業 (H3~R4)</p> <p>近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>37</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：37億円、工期：平成3年度～令和4年度 B/C：1.3 (B：143億円、C：111億円) (事業の効果の発現状況) ①水環境の整備に係る事業 (市田川浄化事業) ・市田川、浮島川及び浮島の森の水質が改善され、効果が発現されている。 ②水辺の整備に係る事業 (新宮川水辺ブラザ) ・水際部の文化財は保全され、平成15年には国史跡に指定され、新宮市において保存修理事業が実施されるなど、文化財保存の重要性はますます高くなっている。 ・河川環境の学習の場として利用されており、また、周辺では河川清掃が行われる等、親水性は高い。 ・水際部の文化資源保全及び水辺の利用が促進され、効果が発現されている。 (池田港地区かわまちづくり) ・池田港を含む熊野川右岸1.0~2.0k区間では、推定利用者が整備前77人(平成21年度)(うち池田港24人)と比較して278人(平成31年度)(うち池田港86人)に増加しており、水辺周辺の賑わいが活性化している。 ・当該地を水防訓練や河川巡視船の船着場に活用しており地域防災力向上につなげている。また、新宮市の花火大会等のイベント等で活用されている。 ・世界遺産登録を受けて開始された川舟下り事業は好評を博しており、池田港は川舟下りの寄港地として活用可能であるため、熊野古道(川の参詣道)とまちなかの歴史資源をつなぎ水辺の利用をさらに推進する。 (事業実施による環境の変化) ・事業の完了後、事業の実施に起因する環境変化に関する問題及び指摘はみられない。 (社会経済情勢の変化) ・平成23年紀伊半島大水害を契機に、当該地区の堤防整備を兼ねた池田港地区かわまちづくりに計画を変更され、治水と環境のニーズを両立させている。 ・池田港地区かわまちづくりに係る関係市町(受益範囲内)の人口・世帯数は減少傾向である。 (今後の事後評価の必要性) ・完了箇所においては、事業効果の発現が十分確認されており、今後の事後評価の必要性はないと考えている。 (改善措置の必要性) ・事業効果の発現が十分確認されており、今後は地元の防災訓練や行事で活用することで効果発現が期待できることから改善措置の必要性はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画・調査のあり方や評価手法は、最新の知見に基づいて実施しており、現時点で計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 河川部 河川環境課 (課長 小長谷 健)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	--

【ダム事業】
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
鶴田ダム再開発事業 (H19～H29) 九州地方整備局	5年以内	711	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：711億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：1,338億円、C：1,027億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・再開発後の新たな運用開始後、令和3年7月出水をはじめ、29回の防災操作を行い、下流域の洪水被害を軽減した。 ・令和3年7月出水では、鶴田ダム再開発事業の契機となった平成18年7月の流入量を上回る既往最大流入量を記録した。本出水では、鶴田ダム再開発事業並びに激特事業による河道掘削や推込分水路へ分流による効果より、平成18年以前の整備前と比較し、宮之城水位観測所地点で約1.8mの水位低減を図った。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・再開発後の新たなダム運用以降の平均値で見ると、生活環境項目は、大腸菌群数を除いて、湖沼A類型を満足しており、T-P、T-Nは湖沼V類型相当である。 ・確認種数等の増減はあるものの、再開発事業による顕著な生物の生息・生育環境の変化は確認されていない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・ダム周辺を活動拠点とした2つのNPOが、河川清掃等の活動を継続的に行っているほか、ダムカレーやダムへの焼酎貯蔵といった鶴田ダムを観光資源として活用する取組みも進められている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業の効果が発現しており、地域の社会情勢としては大きな変化は見受けられず、また、再開発事業の実施による環境の変化も特に見受けられないことから、今後、事後評価を実施する必要性はないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・現時点において事業の効果は発現されている。また、環境への重大な影響も見受けられないことから、改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・今後の同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	対応なし	九州地方整備局 河川部 河川管理課 (課長 井上 幸治)

【地すべり対策事業】
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
入谷地区直轄地すべり対策事業 (S63~H29) 中部地方整備局	5年以内	127	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：127億円、工期：昭和63年度～平成29年度 B/C：1.01 (B：352億円、C：348億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・事業完了後において各ブロックに設置されている観測計器（孔内傾斜計及び地盤伸縮計）の年間最大累積変位量は完了目安である10mm/年を下回っている。 ・現地状況も事業完了後に新たに発生した変状は認められていない。 ・入谷・此田地区地すべり対策総合解析検討委員会において、入谷地区の地すべり活動は、安定な状態が継続しているとの意見である。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境の変化は特に認められない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・大鹿村の人口は、減少傾向となっており、さらに世帯数も漸減傾向を示していたが、近年は微少ながら上昇傾向である。 ・地すべり地区の下流側には、観光施設として鹿塩温泉があるほか、大鹿歌舞伎等の伝統芸能もあり、自然豊かな南アルプスとともに重要な観光資源となっている。さらに、小渋川流域内を訪れる観光客は、令和元年度は増加（約8万人/年）した。令和2年度の減少は、新型コロナウイルス感染症拡大によると思われる。 ・入谷地すべりがある南アルプス(中央構造線エリア)は、平成20年に日本ジオパークとして認定され、新たな観光資源となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・地すべり斜面の安定性向上を目的として、抑制工・抑止工を施工したことにより事業完了後において、年間最大累積変位量は完了目安である10mm/年を下回っている。事業効果の発現状況から、再度の事後評価は必要ないと考えられる。</p> <p>(改善措置の必要性) ・事業効果の発現状況から、事後評価制度に基づく改善措置の必要性はないと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・計画、調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えられる。</p>	対応なし	中部地方整備局 河川部 河川計画課 (課長 武田 正太郎)

【海岸事業】
 (直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H16～H29) 北陸地方整備局	5年以内	176	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成26年再評価時:179億円→令和4年事後評価時:176億円 ・整備期間 平成16年度～平成29年度 ・B/C 事後評価時 6.3 (B:1,956億円、C:311億円) (事業の効果の発現状況) ・当該事業を実施したことにより、侵食が抑えられ想定された高波の浸水被害を軽減できている。 <貨幣価値換算が困難な効果等> ・背後の国家石油備蓄基地を防護することにより、国内の石油安定供給体制の維持ができてい る。 ・当事業の整備により、波浪による護岸の陥没等がなくなり、地域住民の安全が確保されてい る。 (事業実施による環境の変化) ・周辺環境の変化は特にならない。 (社会経済情勢の変化) ・当該事業に関わる社会経済情勢の変化は特にならない。 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要 とする事項はない。	対応なし	北陸地方整備局 港湾空港部 クルーズ振興・港湾 物流企画室 (舟川 幸治)

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 南三陸道路 (H20～H29) 東北地方整備局	5年以内	291	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：291億円、 工期：平成20年度～平成29年度 B/C：1.6 (B：700億円、C：430億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：112分→整備後：85分) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 (南三陸町歌津～石巻赤十字病院 整備前：52分→整備後：40分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (Ⅱ期) (H23～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>264</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：264億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：1.02 (B：360億円、C：352億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・気仙沼市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：152分→整備後：120分) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 (気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 整備前：78分→整備後：63分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (H18～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>255</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：255億円、 工期：平成18年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：502億円、C：399億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・気仙沼市から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上 (整備前：152分→整備後：120分) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上 (気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 整備前：78分→整備後：63分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、「第一次緊急輸送道路」に位置づけあり ・国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる 他10項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・三陸沿岸道路 平成29年 3月 南三陸道路(志津川IC～南三陸海岸IC 延長3.0km) 開通 平成29年 3月 矢本石巻道路4車線化(石巻女川IC～桃生豊里IC 延長12.1km) 平成29年12月 南三陸道路(南三陸海岸IC～歌津IC 延長4.2km) 開通 平成30年 3月 本吉気仙沼道路(大谷海岸IC～気仙沼中央IC 延長7.1km) 開通 平成30年 7月 唐桑高田道路(陸前高田長部IC～陸前高田IC 延長6.5km) 開通 平成31年 2月 歌津本吉道路(歌津IC～小泉海岸IC 延長10.0km) 開通 平成31年 2月 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)(本吉津谷IC～大谷海岸IC 延長4.0km) 開通 平成31年 3月 唐桑高田道路(唐桑小原木IC～陸前高田長部IC 延長3.5km) 開通 令和 2年 2月 気仙沼道路(気仙沼中央IC～気仙沼港IC 延長1.7km) 開通 令和 2年11月 歌津本吉道路(小泉海岸IC～本吉津谷IC 延長2.0km) 開通 令和 3年 3月 気仙沼道路(気仙沼港IC～唐桑半島IC 延長7.3km) 開通 令和 3年 4月 歌津本吉道路の歌津北ICにおいて、北向きランプの追加に着手 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後ネットワークとしての事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 米沢～米沢北 (H15～H30) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>334</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：334億円、工期：平成15年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：567億円、C：526億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 (米沢市万世町梓山～山形空港 整備前74分⇒整備後61分) ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する (福島市～米沢市 整備前：60分⇒整備後：45分(福島飯坂IC経由)) ※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島市～松が岬公園(米沢市) 整備前：65分⇒整備後：54分) ※整備後は福島JCT～米沢八幡原ICの効果も含む ④災害への備え ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する (運搬排雪を行う区間 上り合計6.8km 下り合計6.8km) 他9項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・東北中央自動車道(福島～横手) 平成26年11月 尾花沢新庄道路全線開通 平成28年11月 院内道路開通 平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC開通 平成31年 3月 東根IC～東根北IC開通 平成31年 4月 南陽高畠IC～山形上山IC開通 令和 3年12月 村山本飯田IC～大石田村山IC開通 令和 4年10月 東根北IC～村山本飯田IC開通 令和 4年11月 泉田道路開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道47号 余目酒田道路 (H12~H30) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>588</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：588億円、 工期：平成12年度～平成30年度 B/C：0.8 (B：746億円、C：994億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・酒田市から新幹線駅である新庄駅への所要時間 (整備前：84分→整備後：72分) ②物流効率化の支援 ・新庄市から酒田港への所要時間 (整備前：85分→整備後：78分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・庄内町立川地区から日本海総合病院への所要時間 (整備前：32分→整備後：21分) 他7項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) 平成30年7月 新庄古口道路 一部開通 令和 2年4月 高屋防災 新規事業化、日浴道の酒田みなとIC～遊佐比子IC間が開通 令和 3年4月 戸沢立川道路 新規事業化 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	---

<p>東北中央自動車道 福島～米沢 (H15～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,403</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：1,403億円、工期：平成15年度～平成29年度 B/C：1.3 (B：3,058億円、C：2,345億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 (米沢市万世町→仙台空港 整備前：105分⇒整備後：92分) ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する (福島市～米沢市 整備前：60分 ⇒整備後：45分 (福島飯坂IC経由)) ※整備後は米沢八幡原IC～米沢北ICの効果も含む ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (米沢市～飯坂温泉 (福島市) 整備前：49分⇒整備後：41分) (福島市～松が岬公園 (米沢市) 整備前：65分⇒整備後：54分) ※整備後は米沢八幡原IC～米沢北ICの効果も含む ④災害への備え ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する (事前通行規制区間：福島市飯坂町中野字廻石～米沢市万世町刈安字赤浜 (L=19km)) 他9項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・東北中央自動車道 (福島～横手) 平成26年11月 尾花沢新庄道路全線開通 平成28年11月 院内道路開通 平成30年 4月 大石田村山IC～尾花沢IC開通 平成31年 3月 東根IC～東根北IC開通 平成31年 4月 南陽高島IC～山形上山IC開通 令和 3年12月 村山本飯田IC～大石田村山IC開通 令和 4年10月 東根北IC～村山本飯田IC開通 令和 4年11月 泉田道路開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	--------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 相馬～相馬西 (H23～R1) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>385</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：385億円、工期：平成23年度～令和元年度 B/C：0.9(0.9) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>③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の状況 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 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が解消 (相馬市山上地区) <p>他15項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 阿武隈東～阿武隈 (H23～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>176</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：176億円、工期：平成23年度～平成29年度 B/C：0.9 (1.3) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上の状況 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ④災害への備え ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 (特殊通行規制区間・落石崩壊・岩石崩壊(8.0km)、特殊通行規制区間・落石崩壊(11.5km)を解消) 他14項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 霊山道路 (H20～H29) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>416</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：416億円、 工期：平成20年度～平成29年度 B/C：0.9 (1.6) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>③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の状況 (相馬市～福島県立医科大学附属病院の所要時間 整備前：84分→整備後：59分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消 (特殊通行規制区間・落石崩壊・岩石崩壊 (8.0km) を解消) <p>他16項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>東北中央自動車道 (相馬～福島) 一般国道115号 霊山～福島 (H25～R3) 東北地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,025</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：1,025億円、工期：平成25年度～令和3年度 B/C：0.9(0.8) (B：2,499億円、C：2,824億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 (福島工業団地～相馬港の所要時間 整備前：91分→整備後：61分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上による効果 (福島飯坂IC～相馬ICの所要時間 整備前：87分→整備後：40分) ※整備後は一体評価区間である東北中央自動車道 相馬～福島の効果も含む ③災害への備え ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災 緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線 (福島県の第一次緊急輸送道路(国道115号：相馬～福島間)に位置付け) 他11項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・東北中央自動車道 相馬～福島 平成30年 3月 阿武隈東～阿武隈(相馬玉野IC～霊山飯館IC) 及び霊山道路(霊山飯館IC～霊山IC)開通 令和元年12月 相馬～相馬西(相馬IC～相馬山上IC)開通 令和 2年 8月 霊山～福島の一部区間(伊達桑折IC～桑折JCT)開通 令和 3年 4月 霊山～福島の一部区間(霊山IC～伊達桑折IC)開通 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 柏 宏樹)</p>
---	-------------	--------------	---	-------------	--

<p>一般国道16号 八王子拡幅 (S54~H30) 関東地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>197</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：197億円、工期：昭和54年度～平成30年度 B/C：1.2 (B：526億円、C：449億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・国道16号の旅行速度が向上し、渋滞損失時間の削減が図られた。 ・当該路線を走行する路線バス(西東京バス)の利便性が向上。(平日上下計：358本、R4.10現在) ②都市の再生 ・土地区画整理事業(4事業)と連携し、整備を実施。 ③安全な生活環境の確保 ・歩行者・自転車事故件数が減少。26件/年(H8-H11)→9件/年(H30-R2) ④災害への備え ・国道16号八王子バイパスが通行止めになった場合の代替路線を形成。 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価は実施していない。 (社会経済情勢の変化) ・事業を巡る社会経済情勢等の変化はない。 (今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性) ・事業目的である国道16号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少、防災まちづくりの支援、バス定時性の向上等、様々な整備効果の発現が確認されており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業の一部区間が土地区画整理事業内であったことから、工程等の各種調整の必要があり、区画整理事業と密に連携を図り、スケジュール管理を徹底する必要がある一方で、一体的に行ったことで安全性や利便性向上に寄与した。 ・本事業の端末において、依然として渋滞が発生していることから、隣接する事業との連携により、効率的・効果的な整備計画を立案し事業を推進する工夫が必要であった。</p>	<p>対応なし</p>	<p>関東地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 大谷 彬)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道158号 永平寺大野道路 (H2～H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>1,306</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：1,306億円、工期：平成29年度～平成29年度 B/C：1.2(1.5) (B：8,823億円、C：7,471億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：452万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間の渋滞損失削減率：6割削減) ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：19921.61t-CO2/年 ③生活環境改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：61.08t/年、排出削減率：5割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：3.55t/年、排出削減率：5割削減) (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価は実施していない。 (社会経済情勢の変化) ・永平寺大野道路の整備により、沿線の高速道路アクセス性が向上。 ・沿線、周辺、福井県において人口は微減傾向であるが、世帯数や自動車保有台数は増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・永平寺大野道路の開通により、高規格幹線道路ネットワークの形成、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、災害時の代替路確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 永平寺大野道路は、交通混雑の緩和や交通安全の向上に加えて、広域連携強化による産業支援や災害時の代替路の確保など、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
--	-------------	--------------	---	-------------	---

<p>一般国道26号 第二阪和国道 (S63~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>928</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：928億円、工期：昭和63年度～平成29年度 B/C：2.4(1.7) (B：9,254億円、C：3,823億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：373万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：8,047.93t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：38.25t/年、排出削減率：7割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：2.76t/年、排出削減率：7割削減) (事業実施による環境の変化) ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 (社会経済情勢の変化) ・事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。 ・経済指標(法人税)の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・第二阪和国道の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・第二阪和国道は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
---	-------------	---	-------------	---

<p>一般国道26号 和歌山岬道路 (H19~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>449</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：449億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：2.4(1.2) (B：9,254億円、C：3,823億円) ※B/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、 () 書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。 (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：54万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：6割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：2,333.04t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：32.76t/年、排出削減率：3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：2.18t/年、排出削減率：4割削減) (事業実施による環境の変化) ・当該道路は、環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等への影響は軽微である。 (社会経済情勢の変化) ・事業区間周辺での京奈和自動車道紀北西道路の全線開通など、幹線道路ネットワークの整備が進展。 ・人口推移は、沿線地域及び周辺地域、和歌山県は減少傾向であるが、大阪府はほぼ横ばい。 ・経済指標(法人税)の推移は、沿線地域、周辺地域、和歌山県では微減しているが、大阪府では増加傾向。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・和歌山岬道路の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時の代替路の確保等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと判断できる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・和歌山岬道路は、大阪府と和歌山県を結ぶ府県間道路であり異常気象時や災害時等に通行止めとなる阪和自動車道や現道の代替路として貢献し、また地域活性化にも寄与するなど、多様な整備効果が確認できたことから、こうした効果も便益として評価されることが望ましい。 今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
---	-------------	--	-------------	---

<p>一般国道24号 大和街道環境整備 事業 (H13~H29) 近畿地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>41</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：41億円、工期：平成13年度～平成29年度 B/C：1.03 (B：73億円、C：71億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・(費用便益分析対象区間) 渋滞損失削減時間：7万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：4割削減 ②地球環境の保全 ・CO2排出削減量：262.71t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：0.42t/年、排出削減率：3割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.02t/年、排出削減率：3割削減) (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価は実施していない。 (社会経済情勢の変化) ・事業区間周辺では、京奈和自動車道の橋本道路(H19)、紀北東道路(H25)、紀北西道路(H28)など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・人口推移は、和歌山県、周辺地域及び沿線地域ともに微減している。しかし、経済指標(総生産額)の推移では、和歌山県は微増しており、そのなかでも沿線地域及び周辺地域は、増加の伸び率が大きい。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・大和街道環境整備により、国道24号の交通安全の確保、交通混雑の緩和等、整備による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断できる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・大和街道環境整備は、市の土地区画整理事業、バリアフリー化事業と一体となって実施することで円滑な事業進捗が図れた。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。</p>	<p>対応なし</p>	<p>近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 齋藤 裕太)</p>
--	-------------	-----------	--	-------------	---

<p>一般国道9号 多伎・朝山道路 (H18～H30) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>470</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：470億円、工期：平成18年度～平成30年度 B/C：2.9 (B：1,918億円、C：669億円) (事業の効果の発現状況) ① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した。【1,469千人時間/年】 ・大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】 ② 物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセスが向上した。 【JFしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】 ④ 個性ある地域の形成 ・世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【石見銀山(大田市)～出雲市：74分⇒70分】 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮(41分⇒37分)、大田市役所～島根大学医学部付属病院の所要時間短縮(44分⇒40分)】 ⑥ 災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。(多伎・朝山道路、朝山・大田道路) ⑦ 地球環境の保全 ・CO2排出量が削減した。【削減量：約11千t/年、699千t/年⇒687千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が削減した。【削減量：約36t/年、1,285t/年⇒1,249t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約2.4t/年、69t/年⇒67t/年】</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。 (社会経済情勢の変化) ・出雲市の人口は横這い。【平成12年：174千人→令和2年：173千人】 大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】 ・出雲市の自動車保有台数は増加傾向。【平成12年：1213百台→令和2年：1419百台】 大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・山陰道の一部を構成する多伎・朝山道路の整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	--	-------------	--

<p>一般国道9号 朝山・大田道路 (H19～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>228</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：228億円、工期：平成19年度～平成29年度 B/C：3.7 (B：1,269億円、C：346億円) (事業の効果の発現状況) ① 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した。【748千人時間/年】 ・大田市から出雲空港へのアクセスが向上した。【大田市役所～出雲空港：63分⇒58分】 ② 物流効率化の支援 ・JFしまね大田水産物地方卸売市場から大阪府中央卸売市場へのアクセスが向上した。 【JFしまね大田水産物地方卸売市場～大阪府中央卸売市場：283分⇒278分】 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・隣接した日常生活圏中心都市間の所要時間が短縮した。【出雲市～大田市：57分⇒52分】 ④ 個性ある地域の形成 ・世界遺産石見銀山へのアクセスが向上した。【石見銀山(大田市)～出雲市：74分⇒70分】 ⑤ 安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部付属病院)へのアクセスが向上した。 【大田市役所～島根県立中央病院の所要時間短縮(41分⇒37分)、大田市役所～島根大学医学部付属病院の所要時間短縮(44分⇒40分)】 ⑥ 災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。(多伎・朝山道路、朝山・大田道路) ⑦ 地球環境の保全 ・CO₂排出量が削減した。【削減量：約7.6千t/年、695千t/年⇒687千t/年】 ⑧ 生活環境の改善・保全 ・NO_x排出量が削減した。【削減量：約24t/年、1,273t/年⇒1,249t/年】 ・SPM排出量が削減した。【削減量：約1.6t/年、69t/年⇒67t/年】 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱(昭和59年閣議決定)に基づき、環境影響評価を実施。 (社会経済情勢の変化) ・大田市の人口は減少傾向。【平成12年：43千人→令和2年：33千人】 ・大田市の自動車保有台数は、平成12年から平成17年まで増加したが、平成22年以降減少。【平成12年：282百台→令和2年：282百台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・本事業は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・山陰道の一部を構成する朝山・大田道路の整備により、安全、安心の確保、救命救急活動の支援、山陰道沿線における企業活動の支援など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。なお、4車線整備については、今後の沿線周辺などの開発や交通状況等を踏まえて検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
---	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道2号 周南立体 (H20～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>8.1</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：8.1億円、工期：平成20年度～平成29年度 B/C：5.2 (B：74億円、C：14億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した【削減時間：102千人・時間/年】 ・混雑時旅行速度が向上した【城ヶ丘交差点→三田川交差点 12.1km/h ⇒ 22.0km/h】 ・バス路線の利便性が向上した ・徳山駅（新幹線駅）へのアクセスが向上した【下松市～徳山駅：29分 ⇒ 22分】 ②物流効率化の支援 ・徳山下松港（国際拠点港湾）へのアクセスが向上した【徳山東IC～徳山下松港：26分 ⇒ 17分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・隣接する日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する【周南市～岩国市、柳井市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが短縮した【下松市～周南市：27分 ⇒ 20分】 ④個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセスが向上した【徳山東IC～周南市徳山動物園：19分 ⇒ 9分】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・徳山中央病院（三次医療施設）へのアクセス性が向上した【周南市中心～徳山中央病院：15分 ⇒ 7分】 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数が減少した【減少件数：約18件/年】 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減【削減量：約0.3千t/年、401.4千t/年 ⇒ 401.1千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減【削減量：約1.0t/年、1,069.8t/年 ⇒ 1,068.8t/年】 ・SPM排出量の削減【削減量：約0.1t/年、51.1t/年 ⇒ 51.0t/年】 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・周南市の人口は減少傾向【H17：152千人→R2：138千人】 ・周南市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：110千台→R2：109千台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・周南立体は事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており今後の事後評価の必要はないと考える。 ・周南立体の整備により、交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流交通や地域連携の円滑化における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿（地域の取組）と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・一体となって効果を発揮する道路ネットワークについてはそれらをまとめて評価することも重要と考える。また、今後周辺道路整備が進み更なるネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>一般国道2号 小月バイパス (H20～H29) 中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>110</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：110億円、工期：平成20年度～平成29年度 B/C：1.8 (B：360億円、C：197億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間が削減した 【削減時間：347千人・時間/年】 ・新幹線駅へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～新下関駅：35分 ⇒ 33分】 ②個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセスが向上した 【下関市～観光農園(山陽小野田市)：16分 ⇒ 11分】 ・大規模イベント時の一般観覧者用シャトルバス運行ルートに指定 【H23.10おいでませ！山口国体 JR小月駅～乃木浜総合公園】 ③安全で安心できるくらしの確保 ・関門医療センター(三次医療施設)へのアクセス性が向上した 【下関市王喜地区～関門医療センター：21分 ⇒ 15分】 ④安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数が減少した 【減少件数：約13件/年】 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路である国道2号の信頼性が向上した ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減 【削減量：約4.0千t/年、1,246.2千t/年 ⇒ 1242.2千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減 【削減量：約15.0t/年、2895.2t/年 ⇒ 2880.2t/年】 ・SPM排出量の削減 【削減量：約0.8t/年、146.3t/年 ⇒ 145.5t/年】 (事業実施による環境の変化) ・環境影響評価実施要綱に基づく経過措置案件事業により評価対象外事業である。 (社会経済情勢の変化) ・下関市の人口は減少傾向【H17：291千人→R2：255千人】 ・下関市の自動車保有台数は横ばいで推移している【H17：187千台→R2：182千台】 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・小月バイパスは事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・小月バイパスの整備により、交通混雑の緩和、安全・安心の確保、日常生活における利便性の向上など一定の効果が確認できることから、改善措置の必要性はないと考える。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・同種事業の計画・調査にあたっては、沿線自治体の目指すべき姿(地域の取組)と整合させ、経済、観光等の関係者から情報収集を行うなど道路整備による多面的な効果の把握に努める必要がある。 ・今後周辺の道路整備が進みネットワークとしての効果も発揮することが期待されるため、引き続き社会経済指標やビッグデータ等データの蓄積に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 北城 崇史)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>一般国道3号 博多バイパス (S43~H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>481</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：481億円、工期：昭和43年度～平成29年度 B/C：5.8 (B：9,236億円、C：1,594億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保（並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約6割） ・物流効率化の支援（農林水産品の輸送時間短縮：JA糟屋選果場～博多空港（約16分短縮）） ・災害への備え（緊急輸送ネットワーク（福岡県）において、第1次緊急輸送道路に位置付けられている。） 他4項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・沿線地域（福岡市）の人口は、増加傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有台数は福岡県・九州全体を下回っている。 ・並行する国道3号現道の交通量は、博多バイパス全線開通後に減少している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・博多バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また「物流効率化の支援」、「地域産業の支援」、「沿線まちづくりの支援」といった波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・博多バイパスは人口集中地区を通過するため、地元や関係者と供用順序を協議し、地域の協力・支援を得ながら、円滑に工事を進めることができた。 ・人口の集中する中心市街地におけるバイパス事業のように、生活環境へ影響が生じる事業においては、地域のまちづくり計画を見据え、周辺環境や関係機関への影響に配慮した施工方法の選定、手順などの工夫を測ることが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
<p>一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス (S56~H30)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>686</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：686億円、工期：昭和56年度～平成30年度 B/C：1.5 (B：2,200億円、C：1,430億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保（並行する国道201号現道区間の渋滞損失時間の削減：削減率約8割） ・物流効率化の支援（庄内工業団地から苅田港（重要港湾）へのアクセス性向上：庄内工業団地～苅田港（約9分短縮）） ・国土・地域ネットワークの構築（拠点都市である福岡市へのアクセス性向上：田川市役所～福岡市役所（約12分短縮）） 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道201号現道の騒音値は、環境基準値を満足している。 (飯塚市新飯塚：昼間：73dB→69dB、夜間：71dB→63dB、飯塚市有安：昼間：72dB→66dB、夜間：68dB→58dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は前回評価以降減少傾向であるものの、一世帯あたり自動車保有台数は福岡県や九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。 ・平成20年度全線暫定開通後以降、国道201号現道と飯塚庄内田川バイパスの交通量は横這いとなっている。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) ・国道201号飯塚庄内田川バイパスの整備により、「交通混雑の緩和」、「交通安全性の向上」、「災害に強い道路ネットワークの構築」について、一定の効果が得られており、また「基幹産業を支える物流道路」、「地域観光の支援」といった波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・国道201号現道において主要渋滞ポイントが集中していた起点側から整備を進めるなど、交通課題の大きい箇所から段階的・暫定的に事業を展開してきたことで、増大する交通需要に対応し、早期の事業効果の発現につなげることができた。 ・長期間を要する大規模な事業においては、課題に応じた適切な供用計画といった事業調整が重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>

<p>一般国道497号 唐津伊万里道路 (H4～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>722</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：722億円、 工期：平成4年度～平成29年度 B/C：1.2 (B：1,504億円、C：1,280億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 (並行する国道202号の損失時間の削減：削減率約9割) ・物流効率化の支援 (伊万里港(重点港湾)への輸送時間短縮：唐津IC～伊万里港(約11分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築 (日常生活圏の中心都市へのアクセス向上：唐津市～伊万里市(約8分短縮)) 他5項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道202号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は減少傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は九州全体より高い状況にある。 ・並行現道である国道202号と唐津伊万里道路を合わせた交通量は約1.7万台/日前後で推移している。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・唐津伊万里道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワークの構築」、「交通混雑の緩和・交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また、「地域産業支援・物流効率化」、「地域経済の支援」といった波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・唐津伊万里道路の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な用地買収、工事着手に繋がった。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
<p>東九州自動車道 北郷～日南 (H15～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>200</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：200億円、 工期：平成15年度～平成29年度 B/C：2.0 (B：693億円、C：338億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(並行する国道220号、(主)日南高岡線の損失時間の削減：削減率約8割) ・物流効率化の支援(日南市役所から宮崎港(重要港湾)への時間短縮：約14分短縮) ・国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である日南市と宮崎市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築：日南市役所～宮崎市役所：約13分短縮) 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・当該道路の環境影響評価を実施しており、環境影響評価書(H8.10)によると予測の結果、地形・地質、植物、動物等について環境保全目標を満足している。 (社会経済情勢の変化) ・宮崎市及び日南市の人口は横這い傾向にあるものの、一世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向で、九州全体を上回っており、自動車交通への依存は高い状況にある。 ・並行現道である国道220号と(主)日南高岡線を合わせた交通量は、横這い傾向にある。 (改善措置・今後の事後評価の必要性) 東九州自動車道 北郷～日南の整備により、「広域交通ネットワークの形成」「災害に強いネットワークの構築」について一定の効果が得られており、また「物流効率化」「地域産業の発展支援」「救急医療活動の支援」といった波及的効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・東九州自動車道 北郷～日南の早期開通に向け、国・県・市で事業進捗に関する連絡調整など、関係者間の連携を図り、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、円滑な事業執行に繋がった。 ・早期整備のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>

<p>一般国道3号 出水阿久根道路 (H9～H30)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>445</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：445億円、工期：平成9年度～平成30年度 B/C：1.1 (B：808億円、C：738億円) (事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保(並行する国道3号の損失時間の削減：削減率約9割) ・物流効率化の支援(農林水産品の輸送時間短縮：東町市場～八代IC(約3分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築(日常活動圏中心都市である出水市と阿久根市を高規格道路で結ぶルートを構築：出水市市役所～阿久根市役所(約12分短縮)) 他6項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：74dB→70dB、夜間：69dB→63dB) (社会経済情勢の変化) ・沿線地域の人口は減少傾向にあるが、交通量は約1.8万台/日で推移している。 ・自動車保有台数は、鹿児島県及び九州全体を上回っており、その差も大きくなっている。 ・当該地域の自動車交通への依存は、依然として高いことがうかがえる。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・出水阿久根道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「交通安全性の向上」について、一定の効果が得られており、また、「地域産業の支援」、「救急医療の支援」、「観光振興の支援」といった波及的効果にも貢献していることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はないと考えている。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・出水阿久根道路の早期開通に向け、国・県・市で構成する「南九州西回り自動車道プロジェクトチーム」を設立し、事業進捗に関する情報共有や各関連事業との調整など、関係者間の連携を図った。また、関係機関が一体となり、地元住民との調整、用地買収に対応した結果、迅速な用地買収、工事着手及び早期開通に繋がった。 ・早期開通のためには、関係機関が連携・一体となり、整備を進めていくことが重要である。</p>	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 松村 泰典)</p>
---	-------------	---	-------------	---

<p>一般国道58号 浦添北道路 (H18～H29) 沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>389</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 389億円、工期 平成18年度～平成29年度 B/C 1.8 (B: 988億円、C: 538億円) (事業の効果の発現状況) ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間が削減。 ・現道における平均旅行速度が向上。 ②物流効率化の支援 ・北谷町役場から那覇新港へのアクセス性が向上。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・北谷町役場から県庁所在地(那覇市)へのアクセス性が向上。 ④個性ある地域の形成 ・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセス性が向上 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量が削減 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2、SPM排出量が削減 (今後の事後評価の必要性) ・当該道路の整備により国道58号現道および周辺道路の渋滞が緩和し、損失時間が削減した。 ・那覇空港～アメリカンビレッジの所要時間短縮・定時性向上により、宜野湾コンベンションエリアの利用者の更なる増加や牧港補給地区跡地利用基本計画による新たな観光拠点への誘客にも期待される。 ・国道58号現道の道路の交通事故減少、安全性向上に寄与している。 ・以上のことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 (改善措置の必要性) ・当該道路は、想定された効果が発現されているため当該事業としては改善の必要性はないが、いまだに現道の渋滞が著しく、事故が多いため当該事業と並行する浦添北道路Ⅱ期線を事業中である。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、混雑緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。</p>	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 (課長 屋我 直樹)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	---

<p>首都高速晴海線 (H13~H29) 首都高速道路株式会社</p>	<p>5年以内</p>	<p>554</p> <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：554億円、工期：平成13年度～平成29年度 B/C：2.0 (B：1,850億円、C：942億円) (事業の効果の発現状況) ●円滑なモビリティの確保 ・沿線地区から羽田空港へのアクセス性の向上 ・高速バス(豊洲駅～羽田空港)の運行時間短縮及び利便性向上・定時性確保 ●災害への備え ・緊急輸送道路である主要地方道日比谷豊洲埠頭東雲町線及び支線(晴海通り・有明通り)・環二通りの代替路線となる ・首都高速道路9号深川線、11号台場線の代替路線となる ●個性ある地域の形成 ・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、大会ルート(関係者輸送ルート)を構成し、選手村～競技会場間でのアクセス性・利便性向上に寄与し、世界的な大規模イベントの安全・円滑な運営を支援 ・豊洲出入口に隣接して東京都中央卸売市場豊洲市場が開業し、物流効率化に貢献 ※他16項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・特になし (今後の事後評価の必要性) ・特になし (改善措置の必要性) ・特になし (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>首都高速道路株式会社 計画・環境部 計画調整課 (課長 水野 高幸)</p>
---	-------------	--	-------------	--

<p>近畿自動車道名古屋神戸線 高槻第一～神戸JCT</p>	<p>5年以内</p>	<p>7,117</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費： 7,117億円、 工期：平成21年度～平成29年度 B/C：1.5 (B：14,585億円、C：9,734億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・円滑なモビリティの確保 新幹線駅へのアクセス向上の状況 ・物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・都市の再生 三大都市圏の環状道路が形成されたことによる効果の状況 他14項目について効果の発現が見られる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 【大気質】 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献 CO2：約3.4万トン/年削減 NO2：約-100トン/年削減 SPM：約10トン/年削減</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・同路線の亀山JCT～草津田上IC間が平成20年2月に供用を開始。 ・第二京阪道路(枚方東～門真JCT)が平成22年3月に供用を開始。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては、今後の事後評価の必要性はないと判断される。</p> <p>(改善措置の必要性) 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては、改善措置の必要性はないと判断される。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 事後評価の結果、事業評価手法の見直しの必要性はないと判断される。</p>	<p>対応なし</p>	<p>西日本高速道路 (株) 計画設計課 (課長 和泉 直助)</p>
------------------------------------	-------------	--------------	--	-------------	---

【港湾整備事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
仙台塩釜港仙台港区中野地区国際物流ターミナル整備事業 (H23～H29) 東北地方整備局	5年以内	178	(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成27年再評価時:173億円→令和4年事後評価時:178億円 ・B/C 事後評価時 1.1 (B:304億円、C:266億円) (事業の効果の発現状況) ・海上輸送コストの削減 ・陸上輸送コストの削減 (事業実施による環境の変化) ・物流効率化による環境負荷の低減 (社会経済情勢等の変化) ・RORO船舶の大型化 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 新田 邦彦)

<p>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 (H13～H30)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>820</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 820億円、工期 平成13年度～平成30年度 ・B/C 事後評価時 1.3 (B : 2,204億円、C : 1,660億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルによる輸送コストの削減 ・臨港道路による輸送コストの削減、交通事故の削減 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により他港を利用する非効率な輸送体系が解消された。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

<p>田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 (H17～H29)</p> <p>中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>171</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成24年再評価時:166億円→令和3年事後評価時:171億円 ・整備期間 平成24年再評価時:平成17年度～平成28年度→令和4年事後評価:平成17年度～平成29年度 ・B/C 事後評価時 1.9 (B: 663億円、C: 351億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル整備による輸送コスト削減 ・耐震強化岸壁の整備による緊急物資・一般貨物輸送コストの削減、施設被害の回避 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により大型船の入港が可能となり、非効率化な輸送体系が解消された。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年6月に鈴川エネルギーセンターが石炭専焼からバイオマス専焼発電に移行するため、石炭の取扱貨物量が減少し、木質ペレットの取扱が開始されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
--	-------------	------------	--	-------------	--

<p>三河港ふ頭再編改良事業 (H26～H29) 中部地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>46</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) ・全体事業費 平成25年新規評価時:50億円→令和4年事後評価時:46億円 ・B/C 事後評価時 1.8 (B:108億円、C:60億円) (事業の効果の発現状況) ・陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・沖待ち解消による滞船コスト削減 ・震災時における緊急物資の輸送コスト削減 ・震災時における完成自動車の輸送コスト削減 (事業実施による環境の変化) ・事業実施による環境の変化はない。 (社会経済情勢等の変化) ・特になし。 (今後の事後評価の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 (改善措置の必要性) ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>中部地方整備局 港湾計画課 (課長 渡邊 弘)</p>
--	-------------	-----------	---	-------------	--

<p>博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 (H16～H29)</p> <p>九州地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>249</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 249億円、工期 平成16年度～平成29年度 ・B/C 1.5 (B: 706億円、C: 471億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・陸上輸送コスト削減 ・海上輸送コスト削減 (船舶大型化) ・海上輸送コスト削減 (2施設寄り) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、更なる事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により「輸送の効率化」等について効果が得られており、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・博多港須崎ふ頭地区は、穀物の輸入拠点として大型穀物運搬船が入港しているが、近年隣接する中央ふ頭においても大型クルーズ船が多数入港するようになり、狭隘な港内を様々な大型船舶が輻輳する危険な状況であった。 ・新規採択時には想定されなかった、大型船舶の輻輳に対応するため、大型穀物運搬船が2施設寄りする航路泊地の浚渫を追加したことで、港内の船舶航行の円滑化が図られた。 ・港内の利用状況に応じて事業効果のさらなる向上を図るため、柔軟な事業調整を行うことが重要である。 ・現時点では、事業評価手法の見直し等の必要はない。 	<p>対応なし</p>	<p>九州地方整備局 港湾計画課 (課長 葉畑 竜志)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

<p>那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業 (H17～R3)</p> <p>沖縄総合事務局</p>	<p>5年以内</p>	<p>208</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体事業費 平成28年再評価時：212億円→令和4年事後評価時：208億円 ・ 整備期間 平成28年再評価時：平成17年度～平成29年度→令和4年事後評価：平成17年度～令和3年度 ・ B/C 事後評価時 2.7 (B：960億円、C：356億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送費用の削減 ・ 輸送時間費用の削減 ・ 事故損失額の削減 ・ 残存価値 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞緩和 (現道の交通量減少、現道の損失時間の減少) ・ 物流、経済活動の支援 (所要時間の短縮) ・ 事故の減少 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線地域人口、自動車保有台数の増加 ・ 那覇港の取扱貨物量の増加 ・ 那覇港へのクルーズ船寄港隻数と乗船客数の増加 ・ 那覇港周辺における物流センター等の立地 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業評価を踏まえ、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする項目はない。 	<p>対応なし</p>	<p>沖縄総合事務局 港湾計画課 (課長 西田 知洋)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	---

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
帯広第2地方 合同庁舎 (H21～R1) 北海道開発局	5年以内	40	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、敷地、庁舎が適切に活用されていることから事業採択時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、木材利用促進及び防災性について、充実した取り組みがなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 ・既存庁舎の耐震性能不足を解消し、防災機能を備えた施設整備であることが確認できる。 ・近隣の再開発事業との連携を図り、帯広市中心市街地活性化基本計画に対応出来ている。 <p>以上のことから想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組やCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特になく考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	北海道開発局 営繕部 営繕計画課 (課長 竹村 光司)

<p>海上保安大学校国際交流センター (H30～H31)</p> <p>中国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>9.0</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域性、環境保全性、木材利用推進、ユニバーサルデザイン、防災性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 ・以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやC A S B E E評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないとされる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	<p>対応なし</p>	<p>中国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 吉田 和隆)</p>
<p>阿南税務署 (H27～H31)</p> <p>四国地方整備局</p>	<p>5年以内</p>	<p>5.7</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認出来る。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認出来る。 ・以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減の取組やCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないとされる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	<p>対応なし</p>	<p>四国地方整備局 営繕部 技術・評価課 (課長 山崎 健一)</p>

令和5年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】

(補助事業等)

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		費用の内訳				
利別川大規模特定 河川事業 北海道	30	2,486 ※	【内訳】 被害防止便益:2,477億円 残存価値:8.6億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:464戸 浸水被害軽減面積:238ha	462 ※	【内訳】 建設費:460億円 維持管理費:2.0億円	5.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、利別川整備計画区間では1,536ha、1,939戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道242号等の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
余市川大規模特定 河川事業 北海道	26	15,744 ※	【内訳】 被害防止便益:15,736億円 残存価値:8.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:1,599戸 浸水被害軽減面積:800ha	3,932 ※	【内訳】 建設費:3,926億円 維持管理費:6.1億円	4.0 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、余市川整備計画区間では2,705ha、5,678戸の浸水被害の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道5号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
常盤川大規模特定 河川事業 北海道	30	135 ※	【内訳】 被害防止便益:134億円 残存価値:0.75億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:86戸 浸水被害軽減面積:11ha	32 ※	【内訳】 建設費:32億円 維持管理費:0.07億円	4.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、常盤川整備計画区間では35ha、279戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道5号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

<p>中の川大規模特定 河川事業</p> <p>北海道</p>	66	245 ※	<p>【内訳】 被害防止便益:244億円 残存価値:1.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:39戸 浸水被害軽減面積:58ha</p>	64 ※	<p>【内訳】 建設費:64億円 維持管理費:0.17億円</p>	3.8 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、中の川整備計画区間では153ha、家屋82戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道228号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>真沼津川大規模特定 河川事業</p> <p>北海道</p>	60	415 ※	<p>【内訳】 被害防止便益:414億円 残存価値:1.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:433戸 浸水被害軽減面積:18ha</p>	85 ※	<p>【内訳】 建設費:85億円 維持管理費:0.09億円</p>	4.9 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、真沼津川整備計画区間では148ha、3,358戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道235号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>頓別川大規模特定 河川事業</p> <p>北海道</p>	30	1,255 ※	<p>【内訳】 被害防止便益:1,245億円 残存価値:10億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:124戸 浸水被害軽減面積:1,149ha</p>	935 ※	<p>【内訳】 建設費:933億円 維持管理費:1.8億円</p>	1.3 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、頓別川整備計画区間では3,095ha、564戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道275号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>気門別川大規模特定 河川事業</p> <p>北海道</p>	50	1,542 ※	<p>【内訳】 被害防止便益:1,540億円 残存価値:2.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:248戸 浸水被害軽減面積:14ha</p>	225 ※	<p>【内訳】 建設費:225億円 維持管理費:0.13億円</p>	6.9 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、気門別川整備計画区間では108ha、1,752戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道37号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>

雨竜川大規模特定河川事業 北海道	123	229 ※	【内訳】 被害防止便益:223億円 残存価値:5.6億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:2戸 浸水被害軽減面積:148ha	189 ※	【内訳】 建設費:188億円 維持管理費:1.0億円	1.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、雨竜川整備計画区間では734ha、24戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道275号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
南九号川大規模特定河川事業 北海道	8.4	1,264 ※	【内訳】 被害防止便益:1,263億円 残存価値:0.60億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:11戸 浸水被害軽減面積:270ha	42 ※	【内訳】 建設費:41億円 維持管理費:0.57億円	30.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、南九号川整備計画区間では790ha、33戸の浸水被害の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道道45号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
ポン川大規模特定河川事業 北海道	99	3,963 ※	【内訳】 被害防止便益:3,956億円 残存価値:7.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:372戸 浸水被害軽減面積:280ha	333 ※	【内訳】 建設費:332億円 維持管理費:0.89億円	11.9 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、ポン川整備計画区間では798ha、761戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、道道37号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
小町川大規模特定河川事業 北海道	51	92 ※	【内訳】 被害防止便益:91億円 残存価値:1.3億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:38戸 浸水被害軽減面積:2ha	37 ※	【内訳】 建設費:37億円 維持管理費:0.19億円	2.5 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、小町川整備計画区間では129ha、2,452戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道39号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

ウツベツ川大規模特定 河川事業 北海道	12	111,897 ※	【内訳】 被害防止便益：111,892億円 残存価値：5.2億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：9,041戸 浸水被害軽減面積：585ha	3,225 ※	【内訳】 建設費：3,224億円 維持管理費：1.6億円	34.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、ウツベツ川整備計画区間では4794ha、33,587戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道236号等などの浸水被害が浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
長沼川（2期）大規模 特定河川事業 宮城県	10	345 ※	【内訳】 被害防止便益：343億円 残存価値：1.9億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：2,165戸 浸水被害軽減面積：650ha	82 ※	【内訳】 建設費：73億円 維持管理費：9.0億円	4.2 ※	・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、平成14年7月の台風6号と同規模の洪水が発生した場合、登米市中心市街地において71戸の家屋浸水が発生すると想定されるが、事業実施により家屋浸水戸数が減少する。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、病院や国道等の幹線道路や公共施設においても浸水被害が低減される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
今出川大規模特定河 川事業 福島県	20	100 ※	【内訳】 被害防止便益：99億円 残存価値：0.90億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：7戸 浸水被害軽減面積：1ha	17 ※	【内訳】 建設費：15億円 維持管理費：1.7億円	5.8 ※	・今出川において、令和元年東日本台風による洪水等で甚大な被害が生じた。 ・浸水面積約20ha、浸水戸数約248戸 ・このため、河道掘削・護岸・橋梁架替等の河川改修を実施し、これらの浸水被害の解消を図る。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
鎌田川大規模特定河 川事業 山梨県	5.9	3,298 ※	【内訳】 被害防止便益：3,297億円 残存価値：1.2億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：1,278戸 浸水被害軽減面積：248ha	652 ※	【内訳】 建設費：583億円 維持管理費：69億円	5.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、鎌田川流域で248ha、約1,278戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、鉄道、緊急輸送道路、学校の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

沼川（上流工区）大規模特定河川事業 静岡県	56	779 ※	【内訳】 被害防止便益：772億円 残存価値：6.5億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：3,564戸 浸水被害軽減面積：95ha	365 ※	【内訳】 建設費：325億円 維持管理費：40億円	2.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、307ha、4,274戸の浸水被害が発生することが予想されている。本事業と別の大規模特定河川事業で進めている沼川新放水路（下流工区）を計画的・集中的に実施し、事業が完了した場合、家屋浸水被害が概ねの解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
江尾江川大規模特定河川事業 静岡県	27	71 ※	【内訳】 被害防止便益：70億円 残存価値：0.74億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：28戸 浸水被害軽減面積：5.1ha	18 ※	【内訳】 建設費：16億円 維持管理費：1.9億円	3.9 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、江尾江川の上流域では、53.6ha、約52戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
笙の川大規模特定河川事業 福井県	34	918 ※	【内訳】 被害軽減額：917億円 残存価値：0.70億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：973戸 浸水軽減面積：68.9ha	45 ※	【内訳】 建設費：32億円 維持管理費：13億円	20.4 ※	・1/50規模の降雨による洪水が発生した場合に生じる下記の被害について、事業を実施することで解消される。 ・県道33号、県道225号の途絶の防止が図られる。 ・市役所、消防署、市立病院の浸水の防止が図られる。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
煤谷川大規模特定河川事業 京都府	62	885 ※	【内訳】 被害防止便益：882億円 残存価値：3.1億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：1,739戸 浸水被害軽減面積：278ha	470 ※	【内訳】 建設費：422億円 維持管理費：48億円	1.9 ※	・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、煤谷川流域では1739戸の浸水被害等が発生すると想定されるが、当該事業実施により家屋浸水の軽減が見込める。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋浸水被害を解消できる。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)

<p>寝屋川（鶴見調節池）大規模特定河川事業</p> <p>大阪府</p>	650	151,804 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：151,799億円 残存価値：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：約65万戸 浸水被害軽減面積：約3,520ha</p>	18,652 ※	<p>【内訳】 建設費：16,466億円 維持管理費：2,186億円</p>	8.1 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、寝屋川流域で約65万戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。</p> <p>・整備が完了した場合、国道1号等の重要な交通網、市役所、警察署、消防署等の重要施設の浸水被害が軽減される。</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>寝屋川流域特定都市河川浸水被害対策推進事業</p> <p>大阪府</p>	160	151,804 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：151,799億円 残存価値：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：約65万戸 浸水被害軽減面積：約3,520ha</p>	18,652 ※	<p>【内訳】 建設費：16,466億円 維持管理費：2,186億円</p>	8.1 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、寝屋川流域で約65万戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。</p> <p>・整備が完了した場合、国道1号等の重要な交通網、市役所、警察署、消防署等の重要施設の浸水被害が軽減される。</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>本川特定都市河川浸水被害対策推進事業</p> <p>広島県</p>	8.0	37 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：37億円 残存価値：0.45億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：21戸 浸水被害軽減面積：1.1ha</p>	27 ※	<p>【内訳】 建設費：24億円 維持管理費：2.6億円</p>	1.4 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、本川流域では約28ha、浸水家屋数250戸以上の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
<p>阿武川（鍋倉工区）大規模特定河川事業</p> <p>山口県</p>	10	171 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：170億円 残存価値：1.1億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：83戸 浸水被害軽減面積：231ha</p>	88 ※	<p>【内訳】 建設費：79億円 維持管理費：8.8億円</p>	2.0 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、阿武川流域では231ha、83戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。</p> <p>・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>

金立川大規模特定河川事業 佐賀県	20	9,653 ※	【内訳】 被害防止便益：9,612億円 残存価値：41億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：3,937戸 浸水被害軽減面積：600ha	1,688 ※	【内訳】 建設費：1,530億円 維持管理費：158億円	5.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、当該流域では浸水戸数27,461戸以上の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路等の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
晴気川大規模特定河川事業 佐賀県	17	1,338 ※	【内訳】 被害防止便益：1,337億円 残存価値：0.82億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：173戸 浸水被害軽減面積：212ha	88 ※	【内訳】 建設費：79億円 維持管理費：9.0億円	15.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、当該流域では浸水戸数362戸以上の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路等の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
三本松川大規模特定河川事業 佐賀県	16	5,083 ※	【内訳】 被害防止便益：5,082億円 残存価値：0.93億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：481戸 浸水被害軽減面積：377ha	877 ※	【内訳】 建設費：783億円 維持管理費：94億円	5.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、当該流域では浸水戸数1,454戸以上の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路等の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
佐護川大規模特定河川事業 長崎県	28	242 ※	【内訳】 被害防止便益：241億円 残存価値：0.78億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：257戸 浸水被害軽減面積：93ha	153 ※	【内訳】 建設費：137億円 維持管理費：16億円	1.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、佐護川流域では93ha、257戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 ・一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋や診療所、道路等の浸水被害が解消される。	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)

※費用便益比については、一連の整備効果を発現する区間で算出している。

【砂防事業等】
 (補助事業)

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		費用の内訳				
石浜3号区域事業間 連携砂防等事業 青森県	4.3	29 ※	【内訳】 被害防止便益：29億円 残存価値：0.09億円 【主な根拠】 人家：10戸 重要公共施設：2施設 国道：440m 等	12 ※	【内訳】 建設費：12億円 維持管理費：0.17億円	2.3 ※	・土砂崩落等による被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。また、国道280号（第2次緊急輸送道路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
北上川流域大釜地区 大規模特定砂防等事業 岩手県	12	105 ※	【内訳】 被害防止便益：104億円 残存価値：0.61億円 【主な根拠】 人家：165戸 鉄道：966m 市道：3,242m 等	12 ※	【内訳】 建設費：12億円 維持管理費：0.08億円	9.0 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家165戸の被害が軽減される。 ・JR秋田新幹線、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
最上川流域上郷地区 大規模特定砂防等事業 山形県	8.8	42 ※	【内訳】 被害防止便益：41億円 残存価値：0.47億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：118ha 人家：57戸 重要公共施設：1施設 国道：910m 町道：1,590m 等	9.1 ※	【内訳】 建設費：9.0億円 維持管理費：0.08億円	4.6 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家57戸、消防設備格納庫の被害が軽減される。 ・国道287号（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
堀立川流域大規模特 定砂防等事業 山形県	6.5	68 ※	【内訳】 被害防止便益：67億円 残存価値：0.38億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：44ha 人家：116戸 事業所：6施設 重要公共施設：1施設 県道：950m 市道：1,750m 等	5.7 ※	【内訳】 建設費：5.7億円 維持管理費：0.09億円	11.9 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家116戸、指定避難所、配水場施設等の被害が軽減される。 ・市道笹野浄水場線（緊急輸送道路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

鬼面川流域大規模特定砂防等事業 山形県	9.0	24	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.51億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：26ha 人家：30戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 国道：570m 市道：790m 等	7.2	【内訳】 建設費：7.2億円 維持管理費：0.09億円	3.3	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家30戸、郵便局等の被害が軽減される。 ・国道113号（緊急輸送道路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
温海川流域大規模特定砂防等事業 山形県	5.0	79 ※	【内訳】 被害防止便益：79億円 残存価値：0.29億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.7ha 人家：99戸 事業所：3施設 重要公共施設：2施設 県道：298m 市道：1,220m 等	4.6 ※	【内訳】 建設費：4.5億円 維持管理費：0.09億円	17.1 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家99戸、災害時要配慮者施設、浄配水場施設等の被害が軽減される。 ・主要地方道余目温海線（緊急輸送道路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
天王沢流域大規模特定砂防等事業 山形県	7.5	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：66ha 人家：23戸 重要公共施設：1施設 国道：182m 等	6.2 ※	【内訳】 建設費：6.1億円 維持管理費：0.09億円	2.1 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家23戸の被害が軽減される。 ・国道287号（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
大沢川流域大規模特定砂防等事業 山形県	7.5	155 ※	【内訳】 被害防止便益：154億円 残存価値：0.40億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：35ha 人家：225戸 事業所：6施設 重要公共施設：4施設 県道：451m 等	7.0 ※	【内訳】 建設費：6.9億円 維持管理費：0.09億円	22.1 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家225戸、災害時要配慮者施設2施設、浄水場施設等の被害が軽減される。 ・橋梁等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）

生僧入沢流域大規模特定砂防等事業 山形県	5.0	8.4	【内訳】 被害防止便益：8.1億円 残存価値：0.26億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：137ha 人家：21戸 市道：350m 等	4.0	【内訳】 建設費：4.0億円 維持管理費：0.09億円	2.1	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家21戸、神社の被害が軽減される。 ・避難経路の市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
宇多川流域大規模特定砂防等事業 福島県	6.5	29 ※	【内訳】 被害防止便益：29億円 残存価値：0.09億円 【主な根拠】 人家：398戸 等	9.0 ※	【内訳】 建設費：9.0億円 維持管理費0.04億円	3.3 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家398戸の被害が軽減される。 ・国・県道等が被害を受ける場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
西根川流域大規模特定砂防等事業 福島県	9.2	12 ※	【内訳】 被害防止便益：12億円 残存価値：0.31億円 【主な根拠】 人家：12戸 重要公共施設：2施設 町道：635m 等	11 ※	【内訳】 建設費：8.2億円 維持管理費：2.3億円	1.2 ※	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により人家12戸、公共的施設である南会津消防団第2支団 第1支部の建物、木賊生活改善センター、木賊温泉岩風呂の被害が軽減される。 ・町道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
下西ノ沢事業間連携砂防等事業 群馬県	3.3	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.23億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.7ha 人家：13戸 重要公共施設：1施設 県道：265m 町道：644m 等	4.5 ※	【内訳】 建設費：4.1億円 維持管理費：0.37億円	3.3 ※	・計画規模の降雨による土石流について、人家13戸のほか、みなかみ町地域防災計画に基づく避難所（水上農林業者等健康増進施設）、県道水上片品線（第3次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
大芦沢事業間連携砂防等事業 群馬県	2.6	9.9 ※	【内訳】 被害防止便益：9.7億円 残存価値：0.23億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.9ha 人家：9戸 重要公共施設：1施設 県道：374m 町道：148m 等	4.2 ※	【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0.37億円	2.4 ※	・計画規模の降雨による土石流について、人家9戸のほか、みなかみ町地域防災計画に基づく避難所（板東会館）、県道水上片品線（第3次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

平出沢事業間連携砂防等事業 群馬県	3.1	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.24億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.2ha 人家：15戸 重要公共施設：1施設 県道：186m 町道：472m 等	4.8 ※	【内訳】 建設費：4.4億円 維持管理費：0.37億円	2.7 ※	・計画規模の降雨による土石流について、人家15戸のほか、みなかみ町地域防災計画に基づく避難所（平出会館）、県道水上片品線（第3次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
阿能川地区事業間連携砂防等事業 群馬県	1.5	9.6 ※	【内訳】 被害防止便益：9.6億円 残存価値：0.04億円 【主な根拠】 人家：6戸 重要公共施設：1施設 県道：150m 等	3.2 ※	【内訳】 建設費：2.8億円 維持管理費：0.35億円	3.0 ※	・当該事業を実施することにより、がけ崩れについて、人家6戸のほか、みなかみ町地域防災計画に基づく避難所（阿能川会館）、県道相俣湯原線への被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
細工屋2地区事業間連携砂防等事業 群馬県	1.8	4.0 ※	【内訳】 被害防止便益：4.0億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：1戸 重要公共施設：1施設 国道：150m 等	2.8 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.38億円	1.4 ※	・当該事業を実施することにより、がけ崩れについて、人家1戸のほか、片品村地域防災計画に基づく避難所（細工屋集会所）、国道401号（第3次緊急輸送道路）への被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
宇津木沢事業間連携砂防等事業 埼玉県	1.5	9.3 ※	【内訳】 被害防止便益：9.1億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.6ha 人家：10戸 事業所：3施設 重要公共施設：2施設 県道：170m 町道：580m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.02億円	3.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。 ・県道秩父児玉線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）

横須賀市まちづくり 連携砂防等事業 神奈川県	35	999 ※	【内訳】 被害防止便益：998億円 残存価値：0.70億円 【主な根拠】 人家：1,065戸 要配慮者利用施設：2施設 国道：75m 県道：110m 市道：2,527m 等	64 ※	【内訳】 建設費：64億円 維持管理費：0.03億円	15.6 ※	・横須賀市内で発生するがけ崩れの被害について事業実施により、人家1,065戸、要配慮者利用施設2施設、国道75m、県道110m等への被害が軽減される。 ・さらに立地適正化計画において指定された居住誘導区域への被害が軽減されることにより、地域の安全・安心が確保される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
乙吉川大規模特定砂 防等事業 新潟県	5.5	11 ※	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.35億円 【主な根拠】 人家：77戸 重要公共施設：1施設 国道：120m 県道：360m 等	8.6 ※	【内訳】 建設費：8.6億円 維持管理費：0.00億円	1.3 ※	当該流域において降雨等により発生する土砂災害及び土砂・洪水氾濫に対して対策施設の整備を行うことで、保全対象の被害が軽減され、流域全体の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
筒石川流域事業間連 携砂防等事業 新潟県	1.5	24 ※	【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.28億円 【主な根拠】 人家：70戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：300m 等	9.4 ※	【内訳】 建設費：9.4億円 維持管理費：0.00億円	2.5 ※	当該流域において降雨等により発生する土砂災害により国道8号（緊急輸送道路）が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響は大きいことから、道路事業と連携して土砂災害対策施設の整備を行うことで、安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
河合大谷事業間連携 砂防等事業 石川県	3.0	16 ※	【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.32億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：14ha 人家：21戸 県道：400m 市道：1,000m 等	6.1 ※	【内訳】 建設費：6.1億円 維持管理費：0.00億円	2.6 ※	・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家21戸の被害が軽減される。また、主要地方道小松鳥越鶴来線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

<p>瀬木野事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>3.0</p>	<p>10 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.32億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：8.3ha 人家：9戸 重要公共施設：1施設 県道：288m 市道：1,323m 等</p>	<p>6.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：6.3億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>1.6 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家9戸、瀬木野集会所の被害が軽減される。また、主要地方道小松鳥越鶴来線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>畑外谷川事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>2.1</p>	<p>8.8 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：8.7億円 残存価値：0.12億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.0ha 人家：11戸 重要公共施設：1施設 県道：110m 市道：100m 等</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>4.3 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家11戸、長崎多目的集会所の被害が軽減される。また、一般県道田尻祖母浦半浦線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>瓜生事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>2.5</p>	<p>16</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：70ha 人家：18戸 県道：220m 町道：460m 等</p>	<p>2.2</p>	<p>【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>7.3</p>	<p>・本地すべりは保全対象として人家18戸、県道瓜生能瀬線、砂防指定地の瓜生川を含んでいる。地すべりによる河道閉塞の形成・決壊が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・地すべりの兆候が確認されており、R3年に道路の沈下が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。 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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>

<p>神子原事業間連携砂防等事業 石川県</p>	1.7	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.03億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：124ha 人家：15戸 事業所：1施設 国道：150m 市道：200m 等</p>	2.0 ※	<p>【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.00億円</p>	6.7 ※	<p>・本地すべりは保全対象として人家15戸、緊急輸送道路に指定されている国道415号を含んでいる。地すべり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>・地すべりの兆候が確認されており、H30年に斜面の小崩壊が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。</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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>和田事業間連携砂防等事業 石川県</p>	3.9	16 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.06億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：23ha 人家：20戸 事業所：1施設 国道：30m 等</p>	3.6 ※	<p>【内訳】 建設費：3.6億円 維持管理費：0.00億円</p>	4.4 ※	<p>・本地すべりは保全対象として人家20戸、緊急輸送道路に指定されている国道249号、二級河川八ヶ川を含んでいる。地すべりによる河道閉塞の形成・決壊が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・地すべりの兆候が確認されており、R2年に人家の基礎部に亀裂が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。</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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>鈴ヶ嶺事業間連携砂防等事業 石川県</p>	2.6	18 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0.06億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：11ha 人家：23戸 県道：200m 等</p>	4.6 ※	<p>【内訳】 建設費：4.6億円 維持管理費：0.00億円</p>	3.9 ※	<p>・本地すべりは保全対象として人家23戸、県道鈴ヶ嶺矢波線、砂防指定地のタニ谷内川を含んでいる。地すべりによる河道閉塞の形成・決壊が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・地すべりの兆候が確認されており、H26年に斜面の小崩壊が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。</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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>

<p>長橋事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>7.2</p>	<p>14</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.11億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：26ha 人家：16戸 事業所：2施設 国道：310m 市道：690m 等</p>	<p>6.3</p>	<p>【内訳】 建設費：6.3億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>2.3</p> <p>・本地すべりは保全対象として人家16戸、緊急輸送道路に指定されている国道249号を含んでいる。地すべり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。 ・地すべりの兆候が確認されており、R3年に斜面の小崩壊が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。 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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>南山事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>4.6</p>	<p>9.6</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：9.5億円 残存価値：0.07億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：45ha 人家：11戸 市道：250m 等</p>	<p>4.1</p>	<p>【内訳】 建設費：4.1億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>2.4</p> <p>・本地すべりは保全対象として人家11戸、市道、砂防指定地の藤六谷川を含んでいる。地すべりによる河道閉塞の形成・決壊が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・地すべりの兆候が確認されており、R3年に斜面の小崩壊が発生したことなどから、地域住民からも強く事業を要望されている。 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、地すべり対策事業を実施する必要がある。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>鮭尾事業間連携砂防等事業 石川県</p>	<p>2.5</p>	<p>8.0 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：8.0億円 残存価値：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：3.6ha 人家：8戸 県道：220m 等</p>	<p>3.7 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.7億円 維持管理費：0.00億円</p>	<p>2.2 ※</p> <p>・がけ崩れの被害について事業実施により、人家8戸、指定避難路である主要地方道輪島山田線の被害が軽減される。また、主要地方道輪島山田線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>

<p>隠居谷事業間連携砂防等事業 岐阜県</p>	4.0	9.1 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.9億円 残存価値：0.21億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.0ha 人家：14戸 重要公共施設：1施設 県道：164m 等</p>	4.7 ※	<p>【内訳】 建設費：3.7億円 維持管理費：0.03億円</p>	2.5 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家14戸等の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送道路である県道白鳥板取線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>高見谷1・2事業間連携砂防等事業 岐阜県</p>	4.6	33 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：33億円 残存価値：0.25億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：24ha 人家：38戸 重要公共施設：1施設 国道：435m 等</p>	4.3 ※	<p>【内訳】 建設費：4.3億円 維持管理費：0.03億円</p>	7.8 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家38戸等の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送道路である国道256号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>小瀬ヶ洞事業間連携砂防等事業 岐阜県</p>	4.5	76 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：76億円 残存価値：0.23億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.6ha 人家：92戸 国道：346m 等</p>	4.5 ※	<p>【内訳】 建設費：4.4億円 維持管理費：0.12億円</p>	17.0 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家92戸等の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送道路である国道472号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>
<p>寺洞川事業間連携砂防等事業 岐阜県</p>	1.4	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.23億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：51ha 人家：11戸 重要公共施設：2施設 県道：222m 町道：698m 等</p>	5.0 ※	<p>【内訳】 建設費：5.0億円 維持管理費：0.03億円</p>	3.3 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家11戸等の被害が軽減される。 ・県道恵那白川線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)</p>

中野谷事業間連携砂防等事業 岐阜県	1.4	21 ※	【内訳】 被害防止便益：21億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：18ha 人家：4戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 県道：75m 等	2.1 ※	【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.08億円	9.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家4戸等の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送道路である県道下呂白川線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
はつや洞事業間連携砂防等事業 岐阜県	2.3	14 ※	【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.8ha 人家：13戸 重要公共施設：1施設 高速道路：110m 国道：232m 町道：1493m 等	3.9 ※	【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0.09億円	3.7 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家13戸等の被害が軽減される。 ・第1次緊急輸送道路である国道158号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
六郎洞1・2事業間連携砂防等事業 岐阜県	4.2	207 ※	【内訳】 被害防止便益：207億円 残存価値：0.23億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：49ha 人家：228戸 重要公共施設：4施設 要配慮者利用施設：6施設 国道：344m 町道：6769m 等	4.4 ※	【内訳】 建設費：4.3億円 維持管理費：0.14億円	46.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家228戸等の被害が軽減される。 ・第1次緊急輸送道路である国道158号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
東津汲2事業間連携砂防等事業 岐阜県	2.6	19 ※	【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.04億円 【主な根拠】 人家：10戸 事業所：2施設 重要公共施設：1施設 国道：130m 町道：200m 等	4.2 ※	【内訳】 建設費：4.21億円 維持管理費：0.09億円	4.4 ※	・計画規模の降雨によるがけ崩れによる被害について事業実施により、土砂災害警戒区域内の人家10戸、災害時要配慮者利用施設および地域医療センター、防災拠点の被害が軽減される。 ・国道303号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

高橋西事業間連携砂防等事業 岐阜県	2.7	5.8 ※	【内訳】 被害防止便益：5.8億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 重要公共施設：2施設 県道：100m 等	2.3 ※	【内訳】 建設費：2.3億円 維持管理費：0.03億円	2.5 ※	・計画規模の降雨によるがけ崩れによる被害について事業実施により、土砂災害警戒区域内の旧春日中学校（避難所）、防災拠点の被害が軽減される。 ・主要地方道春日揖斐川線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
中西之谷事業間連携砂防等事業 静岡県	2.7	7.2 ※	【内訳】 被害防止便益：7.2億円 残存価値：0.04億円 【主な根拠】 人家：10戸 等	2.9 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.53億円	2.5 ※	・中西之谷地区は、静岡県掛川市北部に位置し、保全対象として人家10戸のほか二級河川西之谷川を含む地すべり地である。 ・掛川市北部周辺では、地すべりの発生により指定した地すべり防止区域が8箇所と集中しており、地質が脆弱であることから、集中豪雨等による地すべり性変動の危険性が高く、早急に地すべり防止対策を実施する必要がある。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
冷川事業間連携砂防等事業 三重県	5.0	10 ※	【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.28億円 【主な根拠】 人家：3戸 国道：63m 市道：10m 等	6.1 ※	【内訳】 建設費：6.1億円 維持管理費：0.02億円	1.7 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家3戸の被害が軽減される。 ・国道306号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
西之貝戸川事業間連携砂防等事業 三重県	2.0	18 ※	【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0億円 【主な根拠】 人家：109戸 重要公共施設：4施設 県道：700m 市道：500m 等	13 ※	【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：0.00億円	1.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家109戸の被害が軽減される。 ・県道篠立下野尻線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
八島川事業間連携砂防等事業 三重県	6.0	86 ※	【内訳】 被害防止便益：86億円 残存価値：0.35億円 【主な根拠】 人家：110戸 重要公共施設：1施設 県道：720m 等	6.5 ※	【内訳】 建設費：6.5億円 維持管理費：0.03億円	13.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家110戸の被害が軽減される。 ・県道四日市関線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

大田事業間連携砂防等事業 三重県	2.5	8.2 ※	【内訳】 被害防止便益：7.9億円 残存価値：0.27億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9ha 人家：5戸 重要公共施設：1施設 県道：60m 等	3.5 ※	【内訳】 建設費：3.5億円 維持管理費：0.02億円	2.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家5戸、地域防災計画上の避難所である旧九鬼中学校の被害が軽減される。 ・県道九鬼港線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
川上2地区事業間連携砂防等事業 三重県	5.0	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0億円 【主な根拠】 人家：5戸 重要公共施設：1施設 県道：260m 等	6.0 ※	【内訳】 建設費：6.0億円 維持管理費：0.00億円	2.2 ※	・計画規模の降雨によるがけ崩れの被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。 ・県道度会大宮線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
綿櫛谷川事業間連携砂防等事業 福井県	2.5	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.0ha 人家：16戸 事業所：1施設 重要公共施設：2施設 国道：230m 市道：330m 等	3.1 ※	【内訳】 建設費：3.1億円 維持管理費：0.01億円	5.0 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家16戸の被害が軽減される。 ・緊急輸送道路である国道8号、JR北陸本線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
桂奥谷川事業間連携砂防等事業 福井県	1.8	62 ※	【内訳】 被害防止便益：62億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.6ha 人家：83戸 事業所：20施設 重要公共施設：2施設 国道：100m 市道：1534m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	28.9 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家83戸、簡易郵便局の被害が軽減される。 ・緊急輸送道路である国道162号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

猪木谷川事業間連携 砂防等事業 福井県	1.9	21 ※	【内訳】 被害防止便益：21億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.6ha 人家：17戸 事業所：1施設 重要公共施設：3施設 県道：255m 町道：288m 等	2.1 ※	【内訳】 建設費：2.1億円 維持管理費：0.01億円	10.4 ※	・計画規模の降雨による土石流や二級河川南川の土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家17戸、口名田小学校、避難場所である口名田公民館の被害が軽減される。 ・県道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
岸の谷川事業間連携 砂防等事業 福井県	6.2	27	【内訳】 被害防止便益：27億円 残存価値：0.32億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.8ha 人家：38戸 事業所：1施設 重要公共施設：2施設 県道：246m 等	4.8	【内訳】 建設費：4.8億円 維持管理費：0.01億円	5.7	・計画規模の降雨による土石流や二級河川田村川の土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家38戸、公民館の被害が軽減される。 ・県道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
こたらび谷川事業間 連携砂防等事業 福井県	1.8	27 ※	【内訳】 被害防止便益：27億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.5ha 人家：19戸 事業所：2施設 重要公共施設：5施設 国道：194m 市道：164m 等	1.7 ※	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.01億円	16.1 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家19戸、大野市役所支所、要配慮者利用施設であるデイサービスセンター、避難場所である道の駅、JR九頭竜湖駅の被害が軽減される。 ・緊急輸送道路である国道158号、JR越美北線線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
横谷川事業間連携砂 防等事業 福井県	2.0	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.5ha 人家：11戸 重要公共施設：2施設 県道：300m 市道：840m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.01億円	5.4 ※	・計画規模の降雨による土石流や一級河川鞍谷川の土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家11戸、避難場所である公民館の被害が軽減される。 ・県道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

宮ノ谷事業間連携砂防等事業 福井県	1.0	17 ※	【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.7ha 人家：15戸 事業所：1施設 重要公共施設：2施設 県道：149m 町道：502m 等	3.6 ※	【内訳】 建設費：3.6億円 維持管理費：0.01億円	4.8 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家15戸、避難場所である公民館の被害が軽減される。 ・緊急輸送道路及び原子力災害制圧道路である県道舞鶴野原港高浜線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
弥谷川事業間連携砂防等事業 福井県	2.2	11 ※	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.4ha 人家：12戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 県道：85m 町道：165m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	4.9 ※	・計画規模の降雨による土石流や一級河川鹿蒜川の土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家12戸の被害が軽減される。 ・県道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・令和4年8月の大雨で土砂が流出し、県道が全面通行止となった。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
中の谷地区事業間連携砂防等事業 福井県	5.2	30 ※	【内訳】 被害防止便益：30億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 人家：28戸 事業所：2施設 重要公共施設：1施設 県道：20m 市道：400m 等	10 ※	【内訳】 建設費：10億円 維持管理費：0.01億円	3.0 ※	・計画規模の降雨によるがけ崩れ等の被害について事業実施により、人家28戸の被害が軽減される。 ・原子力災害制圧道路である県道竹波立石縄間線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
稻荷地区事業間連携砂防等事業 福井県	2.4	17	【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：17戸 重要公共施設：1施設 町道：340m 等	1.8	【内訳】 建設費：1.8億円 維持管理費：0.01億円	9.2	・計画規模の降雨によるがけ崩れや一級河川鹿蒜川の土砂・洪水氾濫等の被害等の被害について事業実施により、人家17戸の被害が軽減される。 ・町道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

久保川支流事業間連携砂防等事業 滋賀県	4.0	27 ※	【内訳】 被害防止便益：26億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.0ha 人家：37戸 重要公共施設：3施設 国道：218m 県道：100m 市道：386m 等	3.8 ※	【内訳】 建設費：3.5億円 維持管理費：0.34億円	7.0 ※	・土砂崩落等による被害について、事業の実施により人家37戸と避難所などの被害が軽減される。 ・補助事業が保全対象としている国道477号は、地域交通の主要な道路となっているため、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を実施する必要がある。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
西ノ谷川事業間連携砂防等事業 京都府	1.6	7.0 ※	【内訳】 被害防止便益：6.8億円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.3ha 人家：14戸 重要公共施設：1施設 府道：130m 等	1.8 ※	【内訳】 建設費：1.6億円 維持管理費：0.17億円	3.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家14戸、府道、公民館の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
蛙ヶ谷川事業間連携砂防等事業 京都府	7.0	82 ※	【内訳】 被害防止便益：82億円 残存価値：0.39億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.6ha 人家：129戸 市道：2,062m 等	9.2 ※	【内訳】 建設費：8.4億円 維持管理費：0.76億円	8.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家129戸、市道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
中ノ谷川事業間連携砂防等事業 京都府	5.5	37 ※	【内訳】 被害防止便益：36.3億円 残存価値：0.40億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.0ha 人家：38戸 町道：830m 等	14 ※	【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：1.1億円	2.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家38戸、町道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

水坂川事業間連携砂防等事業 京都府	3.1	17 ※	【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.5ha 人家：28戸 重要公共施設：2施設 鉄道：224m 府道：75m 市道：873m 等	3.2 ※	【内訳】 建設費：2.9億円 維持管理費：0.28億円	5.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家28戸、鉄道、府道、市道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
平地川事業間連携砂防等事業 京都府	3.9	30 ※	【内訳】 被害防止便益：30億円 残存価値：0.23億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.4ha 人家：51戸 府道：420m 町道：600m 等	5.0 ※	【内訳】 建設費：4.6億円 維持管理費：0.44億円	6.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家51戸、府道、町道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
真名井川事業間連携砂防等事業 京都府	5.5	27 ※	【内訳】 被害防止便益：27億円 残存価値：0.29億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：16.8ha 人家：49戸 重要公共施設：2施設 国道：590m 市道：1210m 等	5.9 ※	【内訳】 建設費：5.4億円 維持管理費：0.53億円	4.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家49戸、国道、市道、診療所の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
志高事業間連携砂防等事業 京都府	3.1	50 ※	【内訳】 被害防止便益：50億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 人家：34戸 重要公共施設：3施設 国道：200m 等	15 ※	【内訳】 建設費：14.3億円 維持管理費：0.91億円	3.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家34戸、国道、公民館、駐在所、消防団本部の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

行永事業間連携砂防等事業 京都府	5.0	44 ※	【内訳】 被害防止便益：44億円 残存価値：0.06億円 【主な根拠】 人家：53戸 府道：100m 市道：180m 等	5.4 ※	【内訳】 建設費：4.9億円 維持管理費：0.49億円	8.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家53戸、府道、市道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
三河Ⅱ事業間連携砂防等事業 京都府	3.0	19 ※	【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.06億円 【主な根拠】 人家：17戸 府道：300m 等	6.7 ※	【内訳】 建設費：6.2億円 維持管理費：0.53億円	2.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家17戸、府道の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
上杉川第一支渓事業間連携砂防等事業 大阪府	4.0	11	【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.26億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.2ha 人家：23戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 府道：235m 等	3.6	【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.17億円	3.0	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家23戸、同区域内の要配慮者利用施設1施設の被害が軽減される。 ・府道能勢猪名川線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
東谷事業間連携砂防等事業 大阪府	1.9	45 ※	【内訳】 被害防止便益：45億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：14戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 府道：179m 等	1.2 ※	【内訳】 建設費：1.0億円 維持管理費：0.17億円	37.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家14戸、同区域内の診療所、官公署の被害が軽減される。 ・府道豊中亀岡線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
父鬼川右第二支川事業間連携砂防等事業 大阪府	4.0	54	【内訳】 被害防止便益：54億円 残存価値：0.26億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：10ha 人家：121戸 重要公共施設：1施設 国道：225m 等	3.6	【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.17億円	14.9	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家121戸、同区域内の公民館の被害が軽減される。 ・国道170号線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

柏原川大規模特定砂防等事業 兵庫県	6.0	20	【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：10ha 人家：27戸 重要公共施設：2施設 県道：776m 等	5.0	【内訳】 建設費：5.0億円 維持管理費：0.12億円	4.0	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家27戸の被害が軽減される。 ・県道川西篠山線、県道島川原線等が寸断された場合の地域の生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
足尾谷川事業間連携砂防等事業 兵庫県	5.5	11 ※	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.39億円 【主な根拠】 人家：13戸 重要公共施設：2施設 県道：452m 等	7.0 ※	【内訳】 建設費：7.0億円 維持管理費：0.00億円	1.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家13戸等の被害が軽減される。 ・県道一宮生野線等が寸断された場合の地域の生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
吹上谷川事業間連携砂防等事業 兵庫県	2.0	9.2 ※	【内訳】 被害防止便益：9.0億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 人家：11戸 重要公共施設：1施設 県道：230m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.00億円	3.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家11戸等の被害が軽減される。 ・県道岩屋生野線等が寸断された場合の地域の生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
青蓮寺川ヒノ谷事業間連携砂防等事業 奈良県	4.2	11 ※	【内訳】 被害防止便益：10.2億円 残存価値：0.33億円 【主な根拠】 人家：7戸 重要公共施設：1施設 県道：68m 町道：205m 等	4.2 ※	【内訳】 建設費：3.9億円 維持管理費：0.33億円	2.5 ※	・当該流域の土砂災害警戒区域内には避難所（曾爾小学校体育館）や人家7戸、公共施設である曾爾小学校の他、主要地方道名張曾爾線68mや村道205mが含まれており、これらを保全することで地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
黒滝川事業間連携砂防等事業 奈良県	4.0	5.1 ※	【内訳】 被害防止便益：4.9億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 人家：47戸 重要公共施設：2施設 国道：946m 等	3.7 ※	【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.33億円	1.4 ※	・当該流域内には平成23年台風12号による不安定土砂が大量に残存している状況である。土砂災害警戒区域内には避難所（赤滝上平地区集会施設）や人家47戸のほか、第2次緊急輸送道路である県道赤滝五條線946mが含まれており、これらを保全することで地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

紀の川左支溪大規模特定砂防等事業 和歌山県	10	25 ※	【内訳】 被害防止便益：25億円 残存価値：0.49億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：18ha 人家：47戸 重要公共施設：2施設 県道：870m 等	9.8 ※	【内訳】 建設費：9.8億円 維持管理費：0.00億円	2.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家47戸、避難所である兄井集会所の被害が軽減される。 ・第1次緊急輸送路である県道と歌山橋本線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
櫻川大規模特定砂防等事業 和歌山県	6.7	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.37億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.4ha 人家：27戸 重要公共施設：1施設 県道：538m 等	7.5 ※	【内訳】 建設費：7.5億円 維持管理費：0.00億円	2.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家27戸の被害が軽減される。 ・県道田辺印南線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
亀の川右支溪事業間連携砂防等事業 和歌山県	1.0	32 ※	【内訳】 被害防止便益：32億円 残存価値：0.07億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.6ha 人家：38戸 重要公共施設：3施設 国道：286m 等	1.2 ※	【内訳】 建設費：1.2億円 維持管理費：0.00億円	26.4 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家38戸、避難所である南野上小学校、南野上公民館の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送路である国道424号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
飯盛川事業間連携砂防等事業 和歌山県	11	77 ※	【内訳】 被害防止便益：76億円 残存価値：0.61億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.0ha 人家：152戸 重要公共施設：3施設 国道：250m 鉄道：220m 等	11 ※	【内訳】 建設費：11億円 維持管理費：0.00億円	7.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家152戸、避難所である冷水避難所の被害が軽減される。 ・重要交通網である国道42号・JR紀勢本線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

柏谷川事業間連携砂防等事業 和歌山県	1.0	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.2ha 人家：18戸 重要公共施設：2施設 県道：176m 等	1.6 ※	【内訳】 建設費：1.5億円 維持管理費：0.11億円	8.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家18戸、避難所である内原保育園の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送路である県道井関御坊線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
平川猪ノ谷川事業間連携砂防等事業 和歌山県	1.0	3.7 ※	【内訳】 被害防止便益：3.6億円 残存価値：0.09億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.8ha 人家：4戸 重要公共施設：1施設 県道：137m 等	1.4 ※	【内訳】 建設費：1.3億円 維持管理費：0.09億円	2.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家4戸の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送路である県道御坊美山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
栗須谷川事業間連携砂防等事業 和歌山県	2.9	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：26戸 重要公共施設：2施設 国道：171m 等	2.8 ※	【内訳】 建設費：2.8億円 維持管理費：0.00億円	5.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家26戸、避難所であるおくとろ温泉の被害が軽減される。 ・第2次緊急輸送路である国道169号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
上滝本地区事業間連携砂防等事業 和歌山県	0.40	22 ※	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：0.5ha 人家：19戸 重要公共施設：1施設 県道：250m 等	1.4 ※	【内訳】 建設費：1.4億円 維持管理費：0.00億円	15.9 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家19戸、避難所である上滝本集会所の被害が軽減される。 ・県道御坊美山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

上平1地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	1.0	2.9 ※	【内訳】 被害防止便益：2.9億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：0.5ha 人家：7戸 重要公共施設：1施設 県道：100m 等	1.0 ※	【内訳】 建設費：1.0億円 維持管理費：0.00億円	2.8 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家7戸の被害が軽減される。 ・県道田辺龍神線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
平川3地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	0.90	5.6 ※	【内訳】 被害防止便益：5.6億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：0.5ha 人家：5戸 重要公共施設：1施設 県道：100m 等	1.2 ※	【内訳】 建設費：1.2億円 維持管理費：0.00億円	4.5 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。 ・県道御坊美山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
矢矧地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	2.0	19 ※	【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.06億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：3.6ha 人家：49戸 重要公共施設：2施設 県道：130m 市道：1,000m 等	4.7 ※	【内訳】 建設費：4.7億円 維持管理費：0.00億円	4.1 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家49戸の被害が軽減される。 ・県道田辺龍神線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
東上ノ碓3地区事業間 連携砂防等事業 和歌山県	0.70	4.8 ※	【内訳】 被害防止便益：4.8億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：1.2ha 人家：12戸 重要公共施設：1施設 国道：100m 等	1.8 ※	【内訳】 建設費：1.8億円 維持管理費：0.00億円	2.6 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家12戸の被害が軽減される。 ・国道371号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

和田之谷地区事業間 連携砂防等事業 和歌山県	1.2	13 ※	【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：0.5ha 人家：13戸 重要公共施設：2施設 国道：50m 等	2.1 ※	【内訳】 建設費：2.1億円 維持管理費：0.00億円	6.5 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家13戸、串本警察署和深駐在所、避難所である和深公民館の被害が軽減される。 ・国道42号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
宇和平・高田1地区事業間 連携砂防等事業 和歌山県	1.4	5.7 ※	【内訳】 被害防止便益：5.7億円 残存価値：0.02億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：1.0ha 人家：2戸 重要公共施設：2施設 県道：100m 等	1.2 ※	【内訳】 建設費：1.2億円 維持管理費：0.00億円	4.7 ※	・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家2戸、高田郵便局、避難所である杉の郷えぼし寮の被害が軽減される。 ・県道高田相賀線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
高梁川流域（新見地区） 大規模特定砂防等事業 岡山県	14	314 ※	【内訳】 被害防止便益：313億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：32.1ha 人家：398戸 重要公共施設：5施設 県道：156m 市道：3,894m 等	25 ※	【内訳】 建設費：25億円 維持管理費：0.07億円	12.4 ※	・JR伯備線、JR姫新線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
高田谷事業間連携砂防等事業 岡山県	1.5	16 ※	【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.4ha 人家：19戸 重要公共施設：2施設 国道：270m 市道：1,071m 等	2.6 ※	【内訳】 建設費：2.6億円 維持管理費：0.02億円	6.1 ※	・国道484号(第2次緊急輸送道路)が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

石ヶ谷事業間連携砂防等事業 岡山県	2.6	25	【内訳】 被害防止便益：25億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.1ha 人家：28戸 重要公共施設：1施設 県道：210m 市道：430m 等	2.3	【内訳】 建設費：2.3億円 維持管理費：0.01億円	10.9	・ 県道作東大原線（第1次緊急輸送道路）が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
雲母川事業間連携砂防等事業 広島県	2.3	27 ※	【内訳】 被害防止便益：27億円 残存価値：0.38億円 【主な根拠】 人家：47戸 重要公共施設：1施設 県道：240m 町道：2,190m 農道：3,610m 等	6.6 ※	【内訳】 建設費：6.4億円 維持管理費：0.20億円	4.1 ※	・ 計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家47戸、県道240m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
郷谷川事業間連携砂防等事業 広島県	9.3	37 ※	【内訳】 被害防止便益：37億円 残存価値：0.49億円 【主な根拠】 人家：97戸 重要公共施設：1施設 事業所：2施設 国道：175m 市道：685m 等	8.7 ※	【内訳】 建設費：8.5億円 維持管理費：0.20億円	4.3 ※	・ 計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家97戸、国道175m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
小瀬川支川6事業間連携砂防等事業 広島県	2.7	3.5 ※	【内訳】 被害防止便益：3.3億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 人家：5戸 重要公共施設：2施設 県道：140m 等	2.6 ※	【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.20億円	1.4 ※	・ 計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家5戸、県道140m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）

西父木野川支川3事業間連携砂防等事業 広島県	5.5	6.2 ※	【内訳】 被害防止便益：5.9億円 残存価値：0.32億円 【主な根拠】 人家：10戸 重要公共施設：1施設 県道：325m 市道：135m 等	5.4 ※	【内訳】 建設費：5.2億円 維持管理費：0.20億円	1.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家10戸、県道325m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
鍋屋谷川事業間連携砂防等事業 広島県	1.8	22 ※	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 人家：27戸 重要公共施設：2施設 国道：216m 市道：885m 等	1.9 ※	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.20億円	12.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家27戸、国道216m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
中ノ村川(27)事業間連携砂防等事業 広島県	4.9	11	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.29億円 【主な根拠】 人家：18戸 重要公共施設：1施設 国道：282m 市道：745m 等	4.5	【内訳】 建設費：4.3億円 維持管理費：0.20億円	2.4	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家18戸、国道282m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
学恩寺川事業間連携砂防等事業 広島県	2.0	39 ※	【内訳】 被害防止便益：39億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 人家：77戸 重要公共施設：2施設 国道：189m 市道：1,809m 等	2.1 ※	【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.20億円	18.5 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家77戸、国道189m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

千代谷川事業間連携 砂防等事業 広島県	4.0	5.2	【内訳】 被害防止便益：4.9億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 人家：8戸 重要公共施設：1施設 国道：199m 等	3.7	【内訳】 建設費：3.5億円 維持管理費：0.20億円	1.4	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸、国道199m等の被害が軽減される。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
錦見東川事業間連携 砂防等事業 山口県	2.4	93 ※	【内訳】 被害防止便益：93億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：9.3ha 人家：104戸 重要公共施設：2施設 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	42.5 ※	・避難場所である高校、中学校が被災した場合や、避難場所に接続する避難路が寸断された場合の地域住民に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
西本谷小川事業間連携 砂防等事業 山口県	2.4	30 ※	【内訳】 被害防止便益：30億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：12ha 人家：43戸 重要公共施設：4施設 国道：265m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	13.9 ※	・住民の生活道路である国道437号が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
陶溪流事業間連携砂 防等事業 山口県	2.3	35 ※	【内訳】 被害防止便益：35億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.8ha 人家：54戸 重要公共施設：3施設 県道：193m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	15.8 ※	・住民の生活道路である県道江崎陶線や、JR山陽本線が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
楠乃溪流事業間連携 砂防等事業 山口県	2.5	15	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.5ha 人家：24戸 高速道路：200m 国道：39m 等	2.2	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	6.9	・中国自動車道、国道2号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

市中川事業間連携砂防等事業 山口県	2.4	35 ※	【内訳】 被害防止便益：35億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.3ha 人家：10戸 事業所：4施設 重要公共施設：3施設 県道：358m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	16.2 ※	・県道山口福栄須佐線が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
江崎2川事業間連携砂防等事業 山口県	2.4	22 ※	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.2ha 人家：37戸 重要公共施設：2施設 国道：140m 県道：50m 市道：85m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.01億円	10.1 ※	・国道191号、県道山口福栄須佐線等が寸断された場合の経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
日与次川事業間連携砂防等事業 香川県	2.5	9.7 ※	【内訳】 被害防止便益：9.5億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：15戸 県道：255m 等	2.9 ※	【内訳】 建設費：2.9億円 維持管理費：0.03億円	3.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家15戸、氾濫区域内人口34人の被害が軽減される。 ・県道大串志度線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
明神川(蒲生)事業間連携砂防等事業 香川県	1.7	31 ※	【内訳】 被害防止便益：31億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.7ha 人家：34戸 国道：187m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.03億円	14.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家34戸、氾濫区域内人口77人の被害が軽減される。 ・緊急輸送路である国道436号や避難路の町道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

尾郷上川事業間連携 砂防等事業 香川県	2.2	40 ※	【内訳】 被害防止便益：40億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：33.3ha 人家：51戸 国道：611m 県道：503m 等	3.3 ※	【内訳】 建設費：3.3億円 維持管理費：0.03億円	12.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家51戸、氾濫区域内人口116人被害が軽減される。 ・緊急輸送路である国道377号、県道詫間琴平線や二級河川買田川等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
元永地区事業間連携 砂防等事業 福岡県	2.0	32	【内訳】 被害防止便益：32億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：45戸 重要公共施設：2施設 県道：670m 市道：580m 等	1.7	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.00億円	19.3	・地すべり防止施設を施工し安定化を図ることにより、保全対象（人家45戸、県道670m、市道580m）を保全する。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
高山地区事業間連携 砂防等事業 福岡県	6.4	64 ※	【内訳】 被害防止便益：64億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.4ha 人家：21戸 重要公共施設：3施設 高速道路：80m 国道：160m 市道：490m 等	15 ※	【内訳】 建設費：15億円 維持管理費：0.00億円	4.4 ※	・地すべり防止施設を施工し安定化を図ることにより、保全対象（人家21戸、高速道路80m、国道160m、市道490m）を保全する。 ・重防川が地すべりによる河道閉塞を形成・決壊した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
白木谷地区事業間連携 砂防等事業 福岡県	14	29 ※	【内訳】 被害防止便益：29億円 残存価値：0.24億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.0ha 人家：170戸 重要公共施設：2施設 県道：103m 市道：668m 等	21 ※	【内訳】 建設費：21億円 維持管理費：0.00億円	1.4 ※	・地すべり防止施設を施工し安定化を図ることにより、保全対象（人家170戸、県道103m、市道668m）を保全する。 ・白木川が地すべりによる河道閉塞を形成・決壊した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

福田地区事業間連携 砂防等事業 福岡県	2.0	37	【内訳】 被害防止便益：37億円 残存価値：0.06億円 【主な根拠】 人家：45戸 重要公共施設：2施設 県道：690m 町道：1,120m 等	1.8	【内訳】 建設費：1.8億円 維持管理費：0.00億円	20.9	・地すべり防止施設を施工し安定化を図ることにより、保全対象（人家45戸、県道690m、町道1,120m）を保全する。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
西山谷川事業間連携 砂防等事業 佐賀県	1.3	5.0 ※	【内訳】 被害防止便益：4.7億円 残存価値：0.31億円 【主な根拠】 人家：8戸 事業所：3施設 県道：227m 市道：250m 等	4.2 ※	【内訳】 建設費：4.2億円 維持管理費：0.00億円	1.2 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家8戸、事業所3施設等の被害が軽減される。 ・県道、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
外其川事業間連携砂 防等事業 佐賀県	3.0	22 ※	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.31億円 【主な根拠】 人家：53戸 重要公共施設：2施設 県道：1,350m 市道：820m 等	4.7 ※	【内訳】 建設費：4.7億円 維持管理費：0.00億円	4.7 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家53戸、重要公共施設2施設等の被害が軽減される。 ・県道、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
川原谷川第一事業間 連携砂防等事業 佐賀県	2.7	6.7 ※	【内訳】 被害防止便益：6.4億円 残存価値：0.33億円 【主な根拠】 人家：3戸 重要公共施設：1施設 国道：55m 等	5.6 ※	【内訳】 建設費：5.6億円 維持管理費：0.00億円	1.2 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家3戸、重要公共施設1施設等の被害が軽減される。 ・国道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）
柳谷川第三事業間連 携砂防等事業 佐賀県	1.5	15 ※	【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.26億円 【主な根拠】 人家：23戸 県道：370m 町道：610m 等	3.4 ※	【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.00億円	4.3 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家23戸等の被害が軽減される。 ・県道、町道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 （課長 國友 優）

塩吹川第一事業間連携砂防等事業 佐賀県	4.3	9.9 ※	【内訳】 被害防止便益：9.6億円 残存価値：0.30億円 【主な根拠】 人家：22戸 県道：190m 市道：100m 等	3.3 ※	【内訳】 建設費：3.3億円 維持管理費：0.00億円	3.0 ※	・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家22戸等の被害が軽減される。 ・県道、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
第三小平川 事業間連携砂防等事業 大分県	1.8	23	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：7.5ha 人家：9戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 県道：400m 市道：459m 等	1.8	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費0.09億円	12.8	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家9戸、同区域内の上津江振興局の被害が軽減される。 ・県道天瀬阿蘇線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
池畑谷川事業間連携砂防等事業 宮崎県	1.3	2.0 ※	【内訳】 被害防止便益：1.9億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.4ha 重要公共施設：2施設 国道：91m 等	1.1 ※	【内訳】 建設費：1.1億円 維持管理費：0.00億円	1.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、指定避難場所の被害が軽減される。 ・国道448号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
下田4事業間連携砂防等事業 宮崎県	2.0	3.3 ※	【内訳】 被害防止便益：3.2億円 残存価値：0.11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.5ha 人家：4戸 重要公共施設：1施設 国道：200m 等	1.7 ※	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.00億円	1.9 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家4戸の氾濫区域内人口10人の被害が軽減される。 ・国道265号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

黒木谷川事業間連携砂防等事業 宮崎県	1.3	14 ※	【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：5.0ha 人家：21戸 重要公共施設：4施設 国道：195m 県道：162m 町道：518m 等	1.2 ※	【内訳】 建設費：1.2億円 維持管理費：0.00億円	12.3 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家21戸、氾濫区域内人口43人の被害が軽減される。 ・国道388号、県道20号北方北郷線、町道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
東八幡森川事業間連携砂防等事業 宮崎県	2.5	4.7 ※	【内訳】 被害防止便益：4.6億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：0.7ha 人家：4戸 重要公共施設：3施設 県道：59m 市道：18m 等	2.2 ※	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.00億円	2.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家4戸、氾濫区域内人口4人の被害が軽減される。 ・県道214号上祝子綱ノ瀬線、市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
西八幡森川事業間連携砂防等事業 宮崎県	1.9	2.9 ※	【内訳】 被害防止便益：2.8億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：0.3ha 人家：1戸 重要公共施設：3施設 県道：54m 市道：26m 等	1.6 ※	【内訳】 建設費：1.6億円 維持管理費：0.00億円	1.8 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家1戸の被害が軽減される。 ・県道214号上祝子綱ノ瀬線、市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
鹿児島市北地区大規模特定砂防等事業 鹿児島県	10	74 ※	【内訳】 被害防止便益：73億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 人家：129戸 要配慮者利用施設：2施設 市道：705m 等	12 ※	【内訳】 建設費：12億円 維持管理費：0.00億円	6.2 ※	・当該事業の実施により急傾斜地崩壊による被害から人家129戸、要配慮者利用施設2施設、市道705m等の被害が軽減される。 ・急傾斜地崩壊対策工を施工して人命及び資産等を保全し、地域の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
鹿児島市南地区大規模特定砂防等事業 鹿児島県	9.9	16 ※	【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0億円 【主な根拠】 人家：105戸 市道：670m 等	7.7 ※	【内訳】 建設費：7.7億円 維持管理費：0.00億円	2.1 ※	・当該事業の実施により急傾斜地崩壊による被害から人家105戸、市道670m等の被害が軽減される。 ・急傾斜地崩壊対策工を施工して人命及び資産等を保全し、地域の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

狩川大規模特定砂防等事業 鹿児島県	10	25	【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.37億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：20ha 人家：140戸 重要公共施設：4施設 県道：510m 等	8.6	【内訳】 建設費：8.5億円 維持管理費：0.04億円	2.9	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家140戸等の被害が軽減される。 ・土砂洪水氾濫対策工を施工して人命及び資産等を保全し、地域の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
串良川大規模特定砂防等事業 鹿児島県	6.3	6.5	【内訳】 被害防止便益：6.3億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：91ha 人家：8戸 重要公共施設：1施設 等	5.8	【内訳】 建設費：5.2億円 維持管理費：0.63億円	1.1	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家8戸等の被害が軽減される。 ・土砂洪水氾濫対策工を施工して人命及び資産等を保全し、地域の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)
紫尾川事業間連携砂防等事業 鹿児島県	3.6	4.5	【内訳】 被害防止便益：4.3億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：24ha 人家：30戸 重要公共施設：2施設 県道：340m 等	3.2	【内訳】 建設費：3.2億円 維持管理費：0.05億円	1.4	・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家30戸等の被害が軽減される。 ・土砂洪水氾濫対策工を施工して人命及び資産等を保全し、地域の安全・安心の向上が図られる。	水管理・ 国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 國友 優)

※費用便益比B/Cについては、一体的な整備効果を発現する交付金事業等を含めて算出している。

【道路・街路事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
地域高規格道路 (茂原・一宮・大原道路) 一般国道128号 茂原一宮道路二期 千葉県	170	481	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：431億円 走行経費縮小便益：39億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日</p>	349	<p>【内訳】 事業費：334億円 維持管理費：14億円 更新費：1.2億円</p>	1.4 (1.2) ※1	<p>①交通渋滞の緩和 現道の一般国道128・409号における交通が転換し、交通混雑の改善が期待される。 [混雑度] 整備前：1.24 → 整備後：0.91</p> <p>②地域の利便性の向上、地域医療の支援 アクセス性の向上により、釣ヶ崎海岸から茂原長南ICまでの走行時間が短縮される。 [茂原長南ICから釣ヶ崎海岸までの走行時間] 整備前：42分 → 整備後：22分</p> <p>③緊急輸送道路の機能強化 現道の国道128・409号は緊急総道路1次路線に位置付けられているが、当該道路に並行する現道区間のうち、約3.5kmが浸水想定区域を通過するとともに、令和元年度の洪水時において浸水による通行止めを余儀なくした状況であり、洪水時の浸水想定高より高い道路構造とすることで、緊急輸送道路ネットワークの強化が図られるとともに、リダンダンシーの向上が期待される。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
地域高規格道路 (濃飛横断自動車道) 一般国道256号 和良工区 岐阜県	55	45	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：35.9億円 走行経費減少便益：7.7億円 交通事故減少便益：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,100台/日</p>	39	<p>【内訳】 事業費：37.7億円 維持管理費：1.7億円</p>	1.1	<p>■交通の転換による交通事故の減少 ・バイパスへの交通転換により、通過交通と生活交通の混在が緩和することによる交通安全性向上で交通事故が減少。 [死傷事故件数] 整備前2件/4年 (H28～R1)</p> <p>■高速道路アクセス・代替性の向上 ・高速道路ICへのアクセス向上による広域観光周遊ルートの形成による観光交流の促進。 [下呂市から東海北陸自動車道郡上ICまで 62分→57分 (5分短縮)]</p> <p>■災害に強い道路ネットワークの構築 ・第2次緊急輸送道路としての機能強化により、地域高規格道路としてのサービスレベル向上を図るとともに、災害に強い道路ネットワークが構築され、災害時の交通機能を確保。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
重要物流道路 一般国道150号 掛川拡幅Ⅰ 静岡県	90	79	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行経費縮小便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.09億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,300台/日</p>	58	<p>【内訳】 事業費：57億円 維持管理費：1.3億円</p>	1.4	<p>①4車線化により事業区間の所要時間が4割短縮するなど、物流ルートの機能強化・安定化が見込まれ、企業活動や海洋レジャーを中心とする観光等の地域産業を支援する。</p> <p>②4車線化により、第1次緊急輸送道路として、また、浜岡原子力発電所での原子力災害時の避難ルートとしての信頼性向上が期待される。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>地域高規格道路 (金谷御前崎連絡道路) 一般国道473号 金谷相良道路Ⅲ 静岡県</p>	120	93	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：78億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,100台/日</p>	84	<p>【内訳】 事業費：83億円 維持管理費：0.62億円</p>	1.1	<p>①当該道路の整備により、通過交通を当該道路に転換させることで、平日夕方を中心とした混雑の緩和が期待される。 整備前 信号交差点4箇所 ⇒ 0箇所 (IC構造で東名高速道路と接続)</p> <p>②当該道路の整備により、国道473号の急勾配区間や信号の回避により、大型車の走行環境が改善されるなど、重要物流道路としての機能強化・安定化が見込まれる。 ・御前崎港(特定重要港湾)、相良牧之原IC(東名高速道路)、富士山静岡空港へのアクセス向上 ・金谷御前崎連絡道路周辺の工業団地等へのアクセス向上</p> <p>③観光(海洋レジャー(海水浴客数 御前崎市3.1万人/年、牧之原市43.9万人/年 [H30]))、産業(御前崎港(取扱量286万フレートトン [R1]))、自動車関連工場等)等の地域産業の促進</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>高規格ICアクセス 一般国道204号 松島工区 佐賀県</p>	6	20	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：15億円 走行経費減少便益：0.74億円 交通事故減少便益：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,800~20,500台/日</p>	6.3	<p>【内訳】 事業費：5.5億円 維持管理費：0.86億円</p>	3.1	<p>①西九州自動車道(伊万里中IC(仮称))との連携による更なる物流の効率化が期待される。</p> <p>②西九州自動車道(伊万里中IC(仮称))との連携による更なる沿線都市間の交流促進が期待される。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>地域高規格道路 (熊本天草幹線道路) 一般国道324号 本渡道路Ⅱ期 熊本県</p>	248	620	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：546億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日</p>	380	<p>【内訳】 事業費：377億円 維持管理費：3.4億円</p>	1.6 (1.2) ※1	<p>①慢性的な渋滞の緩和 ・慢性的な渋滞箇所(天草市瀬戸町~天草市志柿町)の渋滞解消 ・並行する現道区間の旅行速度(平均旅行速度28.4km/h)の向上 ・並行する現道の混雑(混雑度1.31)緩和</p> <p>②高次医療施設への信頼性の高い搬送ルート確保 ・第三次救急医療施設「済生会熊本病院」へのアクセス向上</p> <p>③観光・地域産業の安定 ・年間440万人の観光客が訪れる天草地域へのアクセス向上 ・熊本県内漁獲量の約9割を占める天草地域の水産物の市場拡大</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>重要物流道路 一般国道219号 越野尾2工区 宮崎県</p>	78	72	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：62億円 走行経費減少便益：5.9億円 交通事故減少便益：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,300台/日</p>	55	<p>【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：1.0億円</p>	1.3	<p>①事故対策 ・未改良区間の線形不良・幅員狭小区間が解消されることで、交通事故の発生防止に寄与する。 [当該事業区間周辺の死傷事故件数] 2件/2年（うち1件が死亡事故）</p> <p>②住民生活の支援 ・未改良区間の整備により、第2、3次救急医療施設（西都市等）への到達性や走行性の向上が期待される。 [搬送時間の短縮（一般国道219号が全線整備された場合）] 西米良村から西都児湯医療センターまで：[現行]66分⇒[整備後]54分</p> <p>③地域経済の支援 ・未改良区間の整備により、西米良村内のスギ生産地から東九州自動車道を経由した細島港（重要港湾）等へのアクセス性が向上、さらに、フルトレーラーでの大量輸送が可能となり、輸送効率化の向上と取引先の拡充が期待される。</p> <p>④災害対策 ・未改良区間の整備により、南海トラフ地震発生時における道路啓開「九州東進作戦」の緊急輸送ルートとしての機能強化が期待される。 ・過去の被災箇所を回避、防災点検要対策箇所等を極力回避することで、走行面における安全性の確保に寄与する。 [当該事業区間内の災害発生件数] 1箇所（令和4年度被災）</p> <p>⑤地域社会の支援 ・一般国道219号（人吉西米良宮崎道路）の重要物流道路としての機能が強化されることにより、平常時・災害時を問わない物流ネットワークが構築され、中山間地域の地域産業の支援が期待される。</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>スマートICアクセス 市道（仮称）千代田 PAスマートICアクセス 1号線・2号線・3号 線・4号線 （仮称）千代田PAス martICアクセス 茨城県かすみがうら 市</p>	9.6	123	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：105億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,800台/日</p>	5.3	<p>【内訳】 事業費：5.1億円 維持管理費：0.20億円</p>	23.1	<p>①渋滞緩和 スマートインターチェンジと接続することにより、交通容量不足により慢性的な渋滞が発生している国道6号の交通の分散が図られ、渋滞緩和に寄与。 【混雑度 整備前：1.78 ⇒ 整備後：1.69（約1割減少）】</p> <p>②救急搬送の円滑化 高速道路へアクセス性が向上することにより、三次救急医療施設である水戸医療センターへの時間短縮（38分→34分）が期待され救急搬送の円滑化が期待。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>

<p>地高ICアクセス 主要地方道 宇都宮向 田線 平出板戸Ⅱ期工区 栃木県</p>	66	106	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 97億円 走行経費減少便益: 7.4億円 交通事故減少便益: 1.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,700台/日</p>	52	<p>【内訳】 事業費 : 52億円 維持管理費 : 0.66億円</p>	2.0	<p>①交通渋滞の緩和 現道に点在する主要渋滞箇所（3箇所）の解消や朝夕の通勤時間帯を中心とした慢性的な渋滞の解消が期待。</p> <p>②地域間移動の円滑化 ・渋滞解消により通勤通学時間の短縮が期待。 ・県央地域と県東地域を結ぶ道路ネットワーク強化により地域間移動の円滑化が期待。</p> <p>③産業・経済活動の支援 国道4号や国道408号と鬼怒川左岸地域の大規模な工業団地群との連絡が図られることにより、物流ネットワークが強化され、産業・経済活動の支援に寄与。</p> <p>④地域間の連携・交流の促進 県央地域の東西交通軸が強化され、地域間の連携・交流の促進が期待。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>スマートICアクセス 一般県道（仮称） 電舞足利線 （仮称）足利スマートICアクセス 栃木県</p>	18	28	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 25億円 走行経費減少便益: 2.9億円 交通事故減少便益: 0.14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,700台/日</p>	15	<p>【内訳】 事業費 : 14億円 維持管理費 : 0.48億円</p>	1.9	<p>①交通渋滞の緩和 混雑する中心市街地や渡河橋梁を回避した高速道路へのアクセスが可能となり、交通の転換が図られることで、混雑の緩和が期待。</p> <p>②広域医療体制の充実 足利赤十字病院（第三次救急医療機関）への緊急搬送時において、主要渋滞箇所を回避したアクセスが可能となり、広域医療体制の充実が期待。</p> <p>③災害時における復旧活動の迅速化 浸水想定区域外に設置されるICにより、災害時においても確実性の高い輸送経路が確保され、復旧活動を迅速化し、社会活動の早期再開に寄与。</p> <p>④地域観光の促進 市街地へ短い所要時間でアクセスできる新たな経路が確保されることで、アクセス性が向上し、観光促進が期待。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>地高ICアクセス 市道 明科4036号線 明科中川手 長野県安曇野市</p>	11	25	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 15億円 走行経費減少便益: 8.6億円 交通事故減少便益: 1.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日</p>	8.5	<p>【内訳】 事業費 : 8.4億円 維持管理費 : 0.04億円</p>	3.0	<p>①交通渋滞の緩和 安曇野道路の中間ICへのアクセス路が確保されることにより、渡河部に集中する交通が転換することにより、渋滞緩和が期待。</p> <p>②事故減少 安曇野道路の中間ICへのアクセス路が確保されることにより、渡河部に集中する交通が転換することにより、事故減少が期待。</p> <p>③医療環境の充実と連携強化 安曇野赤十字病院（第二次救急医療施設）への搬送時間短縮により医療環境の充実と連携強化が期待。 [明科地域→安曇野赤十字病院の搬送時間 約11分短縮]</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>

<p>高規格ICアクセス 市道下老子インター1号線・市道下老子インター2号線、市道下養・下老子線、市道笹川千鳥丘町5号線</p> <p>富山県高岡市</p>	18	34	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：29億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：0.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,400台/日</p>	15	<p>【内訳】 事業費：14億円 維持管理費：0.5億円</p>	<p>2.3</p> <p>①高岡駅周辺エリアへのアクセス向上、救急搬送の遅延防止・迅速化・代替路確保 2車線区間である国道8号の渋滞区間の回避により、第三次救急医療機関である厚生連高岡病院へのアクセス性が向上し、緊急搬送時間の短縮及び事故発生時の代替路確保に寄与。 [福岡市街地～厚生連高岡病院までの所要時間]整備前26分→整備後18分</p> <p>②河川氾濫時における救援活動等のルート確保 庄川や小矢部川の氾濫時に広域避難場所である高岡西部総合公園への迅速な物資輸送や救援活動を行う際の唯一のアクセスルートとしての機能確保に期待。</p> <p>③福岡市街地における宅地分譲、商業施設・工場の立地促進 令和7年度末に福岡駅前土地区画整理事業が完成予定であり、本事業による利便性向上が宅地分譲や商業施設の誘致に大きく寄与。また、福岡市街地から伏木富山港へのアクセス性向上により、既存工場等の集積維持や新たな企業立地の誘導及び海外への輸出が増加し、更なる生産性の向上に期待。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>重要物流道路 金沢能登連絡道路 主要地方道 金沢田鶴浜線（上棚矢駄IC～徳田大津JCT）</p> <p>石川県</p>	270	456	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：430億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,900台/日</p>	365	<p>【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：31億円</p>	<p>1.2 (0.7) ※1</p> <p>①金沢・能登の時間距離の短縮 4車線化整備による渋滞の緩和により、走行速度の向上が図られ、定時性、到達性が向上することにより能登地域の定住促進、交流人口の拡大に寄与</p> <p>②安全・安心で円滑な交通の確保 中央分離帯での車線分離により正面衝突事故をはじめとする交通事故が減少し、安全性が向上するとともに、大規模災害時における通行機能の確保により安全・安心で円滑な交通を確保 【交通事故状況】事故発生件数：395件（H25～R3） （4車線化済区間と比較し、事故発生率が約1.7倍）</p> <p>③能登地域の経済活性化、企業立地の推進 重要物流道路の機能強化により、更なる企業立地の促進及び物流の効率化が期待され、地域の発展と活性化に寄与</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>スマートICアクセス 市道（仮称）神田スマートインターチェンジ線 市道小一条今村橋線 神田工区</p> <p>滋賀県長浜市</p>	7.6	54	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 500台/日</p>	3.0	<p>【内訳】 事業費：3.0億円 維持管理費：0.01億円</p>	<p>18</p> <p>①地域産業の活性化 ・バイオ産業拠点である長浜サイエンスパークから長浜ICへの所要時間が6分、米原ICへの所要時間も5分短縮するなど、高速ICへのアクセス時間短縮が図れるとともに、広域的なアクセス性の向上、物流活動の円滑化・遅延リスクの回避等が図れ、バイオ関連産業等の新事業創出と地域産業の活性化が期待できる。 ・主要工業団地から高速ICへのアクセスルートが選択可能となることから、一般道の混雑状況や利用者の都合に合わせた経路選択ができ、利便性・定時性の向上、物流活動の円滑化、遅延リスク、交通事故の回避等が図れ、地域産業の活性化が期待できる。</p> <p>②防災機能の向上 広域輸送拠点・防災拠点に位置付けられている長浜港へのアクセス時間が11分短縮されるなど、災害時における臨時ヘリポート、広域輸送拠点及び防災拠点等、各拠点施設へのアクセス時間が約6分～11分短縮され、物資輸送能力の向上、救援・救助活動の迅速な展開による防災機能の向上が期待できる。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>

<p>スマートICアクセス 一般県道加田田村線 加田工区</p> <p>滋賀県</p>	8.5	54	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,000台/日</p>	7.6	<p>【内訳】 事業費：6.7億円 維持管理費：0.9億円</p>	7.1	<p>①地域産業の活性化 ・(仮称)神田SICとの一体的整備により、長浜市南部地域(田村駅周辺)から長浜ICへの所要時間が6分、米原ICへの所要時間も5分短縮するなど、高速ICへのアクセス時間短縮が図られ、広域的なアクセス性の向上、物流活動の円滑化等が図れ、地域産業の活性化が期待できる。 ・現道は集落内を通過する非常に狭隘な道路であるため、加田田村線の整備により、東西方向のネットワークが形成され、高速ICへのアクセス性が向上する。</p> <p>②防災機能の向上 広域輸送拠点・防災拠点に位置付けられている長浜港へのアクセス時間が11分短縮されるなど、災害時における、臨時ヘリポート、広域輸送拠点及び防災拠点等、各拠点施設へのアクセス時間が約6分～11分短縮され、物資輸送能力の向上、救援・救助活動の迅速な展開による防災機能の向上が期待できる。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>高規格ICアクセス 一般県道田原古座線 高池～古田</p> <p>和歌山県</p>	23	18	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：15億円 走行経費減少便益：3.0億円 交通事故減少便益：0.44億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日</p>	17	<p>【内訳】 事業費：17億円 維持管理費：0.15億円</p>	1.1	<p>①地域住民の利便性向上、地域医療の支援 ・古座川町役場や内陸部の集落等から古座川IC(仮称)や古座駅等へのアクセス性が向上し、地域住民の利便性が向上 ・串本太地道路に合わせて整備することにより、三次救急医療機関(南和歌山医療センター等)へアクセスが向上するなど、救急医療活動に寄与。</p> <p>②防災機能の向上 大規模地震時において、国道42号は津波により通行止め、高瀬古座停車場線は土砂災害特別警戒区域内であるが、本整備を行うことにより、緊急輸送道路として災害時の拠点となる古座川町役場へのリダンダンシーが確保され、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動に寄与。</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>
<p>地高ICアクセス 主要地方道 長崎畝 刈線(滑石工区)</p> <p>長崎県</p>	70	67	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日</p>	51	<p>【内訳】 事業費：51億円 維持管理費：0.27億円</p>	1.3	<p>①交通渋滞の緩和 当該事業の整備により交通が転換し、国道206号横道交差点～井手園交差点間の円滑化が図られ交通渋滞が緩和することが期待される。 [現道混雑度]1.23→0.97</p> <p>②現道の事故減少 交通の転換により、混雑解消により現道の事故減少が図られる。 国道206号横道交差点～井手園交差点間の死傷事故率 108.7件/億台km(参考：県全体一般国道(県管理)47.5件/億台km)</p> <p>③地域社会の利便性向上 新興住宅地である豊洋台や鳴見台がある三重地区から、長崎市街地間の通勤・通学、買い物などの都市活動の利便性向上が図られる。 豊洋台の人口伸び率：1.12(R3年前年比)長崎市内第4位</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)</p>

<p>空港・港湾等アクセス 都市計画道路 福井縦 貫線（みのり1丁目～花 堂北1丁目）</p> <p>福井県</p>	170	138	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,500台/日</p>	93	<p>【内訳】 事業費：92億円 維持管理費：1.0億円</p>	1.5	<p>①渋滞対策 3車線（北進2車線、南進1車線）から4車線化することにより、ボトルネックが解消され、交通渋滞が緩和する。</p> <p>②事故対策 ボトルネックが解消され、現道の事故および交通量の減少した周辺道路の事故減少が図られる。</p> <p>③歩行空間 歩道の幅幅（2.3m → 3.0m）により歩行者および自転車の安全が確保できる。</p> <p>④住民生活 本路線の整備により周辺道路の交通量が減少し、災害医療拠点である福井赤十字病院までの搬送時間が短縮される。</p> <p>⑤地域経済 本路線の整備により、福井県内唯一の貨物駅である「南福井駅」への、工業団地（テクノポート福井、テクノパーク福井）や、県内主要企業からのアクセスが強化され、速達性向上、交通混雑解消などの物流の生産性が向上する。</p> <p>⑥災害 無電柱化を同時整備することで、福井市街地を縦断する南北方向のリダンダンシーの強化が図られる。</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 服部 卓也）</p>
<p>地高ICアクセス 都市計画道路 庄の原 佐野線（下郡・明野工 区）</p> <p>大分県</p>	270	288	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：263億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：6.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日</p>	178	<p>【内訳】 事業費：177億円 維持管理費：1.2億円</p>	1.6	<p>①渋滞対策 交通の転換により、並行する県道大分臼杵線の交通渋滞が緩和する。</p> <p>②事故対策 県道大分臼杵線の渋滞緩和により、交通事故の減少が図られる。</p> <p>③住民生活 ・本路線を通行することで、明野地区など大分市東部から第3次救急医療施設である大分県立病院までの搬送時間が短縮される。 ・県道大分臼杵線の渋滞緩和により、路線バスの時間信頼性が向上する。</p> <p>④災害 浸水時でも通行可能な高架道路を整備することで、大規模災害時における広域防災拠点と市内中心部間の救援ルートが確保できる。</p> <p>⑤地域社会 生活拠点である大分市東部～市内中心部を結ぶ幹線道路として、通勤・通学や買物等の日常生活の改善に寄与する。（市内中心部～明野間 32分→16分）</p>	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 服部 卓也）</p>

【市街地整備事業】
 (都市構造再編集支援事業)
 (補助事業等)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			B/C	
・東近江市八日市駅前地区都市構造再編集支援事業 学校法人 藍野大学	4.6	8.2	【内訳】 域内便益： 8.1億円 域外便益： 0.04億円 【主な根拠】 ・域内便益は事業純収益を算出 ・域外便益はヘドニックアプローチにより地価変化総額を算出	4.6	【内訳】 用地及び建物買収費 約2.5億円 施設整備費等 約2.1億円	1.7	・東近江市の交通ターミナル拠点である近江鉄道八日市駅前地区に「びわこリハビリテーション専門職大学」を誘導し中心市街地の更なる魅力向上と周辺地域への波及効果を創出する。 ・都市機能誘導区域に誘導施設を整備しコンパクトなまちづくりが進み、効率的な行政運営等につながる。	都市局 市街地整備課 (課長 鎌田 秀一)

(国際競争拠点都市整備事業)
 (補助事業等)

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳			B/C	
<札幌都心地域> 札幌駅バスターミナル整備事業 札幌市	153	144	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行費用減少便益：3.6億円 自動車交通利便性向上便益：40億円 歩行者の時間短縮便益：50億円 歩行者の移動サービス向上便益：5.4億円 【主な根拠】 想定利用者数：30,606人/日	129	【内訳】 施設整備費：113億円 維持管理費：16億円	1.1	・災害時において、物資拠点や代替輸送利用者の待機場所及び代替輸送バスの発着場として活用することを想定しており、地域の安全性（防災機能）が向上。	都市局 市街地整備課 (課長 鎌田秀一) 街路交通施設課 (課長 服部卓也)

(国際競争業務継続拠点整備事業)
(補助事業等)

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		費用の内訳				
国際競争業務継続拠点整備事業（八重洲一丁目東地区） 東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会	58	156	【内訳】 災害時の被害軽減便益：128億円 エネルギーの効率化便益：26億円 環境改善便益：1.2億円 【主な根拠】 電力供給：2,000kW 一時滞在施設：3,000㎡ CO2削減：約18%	22	【内訳】 施設整備費：19億円 維持管理費：3.4億円 残存価値：▲0.68億円	7.0	業務中枢拠点における災害時のエネルギー供給により、供給先の企業のBCP活動を支援し、国際競争力の強化に貢献。 あわせて、災害時に地区内の一時滞在施設にエネルギーを供給することにより、地区内の帰宅困難者を支援し、地区の安全・安心性を向上。	都市局 市街地整備課 (課長 鎌田秀一)

【港湾整備事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
三河港田原地区国際 物流ターミナル整備 事業 愛知県	47	223	40	5.6	<p>①脱炭素化・カーボンニュートラルへの寄与 本事業の実施により、大型船を利用することによる電炉鋼材及び再生ペレットの輸送効率化が図られ、鉄鋼業及び資源循環産業におけるCO2削減に貢献することで、脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。</p> <p>②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資 本事業の実施により、電炉メーカーや廃プラスチックの再生処理を行う企業において新たな設備投資が見込まれ、地域産業の振興に寄与する。</p> <p>③地域における鋼材、再生ペレット輸出の競争力強化 本事業の実施により、貨物量の増加が見込まれる鋼材及び再生ペレットの既存岸壁の水深不足の解消が図られ、鋼材、再生ペレットの輸送が効率化されることから、鋼材、再生ペレット輸出の国際競争力の向上に寄与する。</p> <p>④被災時における社会・経済活動の維持 本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。</p>	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)		

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(地域公共交通計画事業))

(補助事業等)

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		費用の内訳				
ハピラインふくい新 駅設置事業 株式会社ハピライン ふくい	4.5	6.0	【内訳】 利用者便益：5.0億円 供給者便益：1.0億円 【主な根拠】 駅アクセス時間の短縮 [転移利用者(徒歩)] ・王子保駅利用者 7分(653m)短縮 ・武生駅利用者 10分(923m)短縮	4.2	【内訳】 建設費：3.8億円 維持改良・再投資： 0.38億円	1.4	・鉄道の利便性向上により、外出機 会の増加によって交流が促進され、 地域の活性化が期待できる。 ・駅勢圏の増加により新たな宅地化 を促進し、定住人口の増加が期待で ける。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))
(補助事業等)

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		費用の内訳				
列車運行円滑化事業 (南北線さっぽろ 駅) 札幌市交通局	110	96	<p>【内訳】 利用者便益：100億円 供給者便益：▲3.7億円</p> <p>【主な根拠】 ■駅構内の混雑緩和による移動時間の短縮効果 ・ホーム～JR札幌駅方面出口：最大30秒/人 ・ホーム～北4西3方面出口：最大61秒/人</p> <p>■乗降時間の短縮による遅延時間の短縮効果 ・1列車あたり平均20秒(ピーク時間)</p>	88	<p>【内訳】 建設費：84億円 車両費：3.5億円</p>	1.1	<p>・ホームを増設することでホーム上の混雑緩和が図られることによる安全性の向上。 ・隣接する再開発事業と一体的に整備することによる札幌駅周辺の賑わい形成への貢献。</p>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
バリアフリー化事業 (西神線妙法寺駅) 神戸市交通局	3.2	エレベーター	本駅が所在する神戸市は、更なる高齢化やシニア就業者の増加、障害者雇用の促進が見込まれるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)
浸水対策事業(南北線志茂駅、王子神谷駅) 東京地下鉄株式会社	4.3	浸水対策	平成22年4月の中央防災会議「大規模水害対策に関する専門調査会」において、荒川氾濫時の被害想定が示され、地上の浸水のみならず、氾濫水が地下鉄のトンネル等を通じて都心部まで達することで被害が拡大する可能性が指摘されたことを受け、要対策箇所を精査した結果、浸水が想定される駅の出入口に防水扉を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <供給者への効果・影響> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

(鉄道駅総合改善事業)
(補助事業等)

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		費用の内訳				
鶴川駅総合改善事業 小田急電鉄株式会社	74	86	<p>【内訳】 時間短縮便益：87億円 供給者便益（維持管理費）： ▲1.4億円</p> <p>【主な根拠】 鶴川駅乗降客数（2030年）： 51.7千人/日（整備前）、 52.7千人/日（整備後） ※新型コロナウイルスの影響等 による需要減を考慮</p>	65	<p>【内訳】 建設費：63億円 施設更新費：1.9億 円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ホームドア整備による駅利用者のホーム上での安全性向上。 エスカレーター、エレベーター及びバリアフリートイレの整備によるバリアフリー化及び駅利用者の利便性向上。 地域交流拠点施設の整備による駅利用者や周辺住民の交流活動の拡大。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
室蘭本線登別駅バリアフリー化事業 北海道旅客鉄道株式会社	8.2	エレベーター	<p>日本有数の観光地である登別温泉の最寄り駅である本駅では、日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、大きな荷物を持った観光客への配慮が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)

<p>函館本線発寒中央駅 バリアフリー化事業</p> <p>北海道旅客鉄道株式 会社</p>	<p>3.3</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>本駅は駅舎北側からの経路はバリアフリー化されているが、駅舎南側からの経路はバリアフリー化されておらず、車椅子使用者等は駅舎北側まで迂回する必要があるため、移動等円滑化された経路が複数化されることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、身体障害者等が移動できる代替経路が新たに確保される。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
<p>あいの風とやま鉄道 線福岡駅バリアフ リー化事業</p> <p>あいの風とやま鉄道 株式会社</p>	<p>6.6</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>本駅が所在する高岡市では、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、令和3年度に本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、高齢者や障がい者等にやさしい歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
<p>あいの風とやま鉄道 線越中大門駅バリア フリー化事業</p> <p>あいの風とやま鉄道 株式会社</p>	<p>8.0</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>本駅が所在する射水市では、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、越中大門駅をはじめとするバリアフリー化に向けた事業を具体化し、越中大門駅周辺地区におけるバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、令和3年度に本駅を含めたバリアフリー基本構想が策定されたところ。本構想に基づき、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
<p>山陽本線新井口駅バ リアフリー化事業</p> <p>西日本旅客鉄道株式 会社</p>	<p>7.1</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>本駅はJR山陽本線・広島電鉄宮島線・路線バス等を結ぶ交通結節点となっており、西部商工センター地区の交通拠点としての機能を有している。また、周辺には、官公庁施設、商業施設、医療施設、公園などが分布しており、駅の利用者数も多い。これらへの配慮が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>

<p>鹿児島本線木葉駅 バリアフリー化事業</p> <p>九州旅客鉄道株式 会社</p>	<p>2.5</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>玉東町では「駅を中心としたまちづくり」が掲げられ、駅周辺での定住促進施策が展開されてきた結果、多様な世代の移住が進んでいるが、高齢者や障がい者に対する移動円滑化の対策はこれからの課題であり、玉東町のまちづくりの核となる木葉駅についてもバリアフリー化がなされていないことから、段差解消を目的としたエレベーター整備等、移動等の円滑化を促進する経路を設けることにより、以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
<p>日豊本線帖佐駅バ リアフリー化事業</p> <p>九州旅客鉄道株式 会社</p>	<p>3.9</p>	<p>エレベ ーター</p>	<p>本駅の下り線を利用する場合には跨線橋を渡る必要があり、全ての利用者に優しいバリアフリー化への要望が期待されているところ。本駅に移動円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
<p>鹿児島本線山之口 駅バリアフリー化 事業</p> <p>九州旅客鉄道株式 会社</p>	<p>0.68</p>	<p>バリアフ リー施設</p>	<p>本駅は、令和9年に開催される「全国障害者スポーツ大会」等に向けて、駅周辺整備に合わせて駅のバリアフリー化への配慮が求められるところ、本駅に移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>

<p>長崎線多良駅バリアフリー化事業</p> <p>一般社団法人 佐賀・長崎鉄道管理センター</p>	0.17	バリアフリー施設	<p>本駅の西側には、太良町が定住人口の増加や地域の活性化を図ることを目的として、子育て世代を主軸とした中堅所得者向け定住促進住宅を整備しており、小中学校や商店街などを中心として一定規模の集落を形成していることから、本駅西側に移動円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>
--	------	----------	---	--------------------------------------

(鉄道施設総合安全対策事業 (ホームドア整備))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
<p>泉北高速線泉中央駅ホームドア整備事業</p> <p>泉北高速鉄道株式会社</p>	10	ホームドア	<p>本駅は1日当たりの平均利用者数が2.6万人あり、特に朝夕の通勤通学の時間帯ではホーム上が混雑している。また、階段及び柱によりホーム狭隘部があり、ホームからの転落や列車との接触の危険性があることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p>〈利用者への効果・影響〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	<p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p>

(鉄道防災対策事業 (一般防災))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
防災対策事業 (予讃線、土讃線、牟岐線、予土線) 四国旅客鉄道株式会社	3.2	落石等対策	国道32号等が隣接している路線または沿線に河川がある路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・鉄道沿線の斜面を防護することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
防災対策事業 (久大線) 九州旅客鉄道株式会社	0.10	落石等対策	国道210号が隣接している路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・鉄道沿線の斜面を防護することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業 (耐震対策))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業 (本線) 京成電鉄株式会社	1.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約50,000人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業 (小田原線) 小田急電鉄株式会社	1.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約17万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業（東横線） 東急電鉄株式会社	1.7	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約17万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（本線） 京浜急行電鉄株式会社	1.8	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約13万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（三ヶ尻線） 秩父鉄道株式会社	0.80	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（羽田空港線） 東京モノレール株式会社	1.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約4万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（鉄道線） 遠州鉄道株式会社	3.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（常滑線） 名古屋鉄道株式会社	2.0	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（難波線） 近畿日本鉄道株式会社	2.4	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業（今津線） 阪急電鉄株式会社	0.57	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2万人以上の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（高野線、高師浜線） 南海電気鉄道株式会社	0.77	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（南海本線） 南海電気鉄道株式会社	0.48	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約7万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（本線） 山陽電気鉄道株式会社	1.5	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（和歌山港線） 和歌山県	3.0	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（井原線） 井原鉄道株式会社	2.3	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
耐震対策事業（予讃線） 四国旅客鉄道株式会社	4.1	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 ＜社会全体への効果・影響＞ ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 ＜利用者への効果・影響＞ ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

耐震対策事業（天神 大牟田線） 西日本鉄道株式会社	0.42	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 （課長 森 信哉）
-------------------------------------	------	------	---	-------------------------

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
豪雨対策事業(石勝線、根室線) 北海道旅客鉄道株式会社	1.8	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業(京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	2.6	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人以上の線区であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業(高野線) 南海電気鉄道株式会社	1.2	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業(妙見線) 能勢電鉄株式会社	0.15	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
豪雨対策事業(予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.26	豪雨対策	当該路線は、優等列車若しくは貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

豪雨対策事業（天神大牟田線） 西日本鉄道株式会社	0.30	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
-----------------------------	------	------	--	-------------------------

(鉄道施設総合安全対策事業（浸水対策）)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
浸水対策事業（田園都市線） 東急電鉄株式会社	0.12	浸水対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約14万人以上の線区であるため、駅出入口等の浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切保安設備整備))
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
踏切保安設備整備事業(千歳線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業(上滝線、本線) 富山地方鉄道株式会社	0.30	踏切保安設備	付近に幼稚園及び小学校がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業(新宿線) 西武鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に老人福祉施設及び障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業(井の頭線) 京王電鉄株式会社	0.24	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業(大井町線) 東急電鉄株式会社	0.25	踏切保安設備	付近に障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

踏切保安設備整備事業（本線） 相模鉄道株式会社	0.36	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（新京成線） 新京成電鉄株式会社	0.18	踏切保安設備	1時間の鉄道交通量が15本を超え、かつ、1日当たりの踏切自動車交通遮断量が2000台以上と多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（常総線） 関東鉄道株式会社	0.13	踏切保安設備	自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（上毛線） 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	付近に小学校がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（小湊鉄道線） 小湊鉄道株式会社	0.25	踏切保安設備	自動車の通行もある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（明知線） 明知鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	直近5年間において2回以上の事故が発生したため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

踏切保安設備整備事業（橿原線） 近畿日本鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多く、付近に障害者支援施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（京阪本線） 京阪電気鉄道株式会社	0.59	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（京都線、神戸線） 阪急鉄道株式会社	0.41	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多い踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（加太線） 南海電気鉄道株式会社	0.09	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（本線） 阪神電気鉄道株式会社	0.15	踏切保安設備	付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)
踏切保安設備整備事業（妙見線） 能勢電鉄株式会社	0.02	踏切保安設備	1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が500人以上と多く、付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)

<p>踏切保安設備整備事業（鳴門線、予讃線）</p> <p>四国旅客鉄道株式会社</p>	<p>0.03</p>	<p>踏切保安設備</p>	<p>付近に老人福祉施設がある踏切であるため、踏切保安設備の整備により以下の効果が期待できる。</p> <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切保安設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。 <p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故を防止することにより、多くの鉄道利用者の安全確保及び踏切通行者の交通の円滑化に寄与する。 	<p>鉄道局 施設課 (課長 森 信哉)</p>
--	-------------	---------------	--	----------------------------------

【住宅市街地総合整備事業】
 (住宅市街地総合整備事業)
 (補助事業等)

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	費用の内訳					
袖ヶ浦地区 住宅市街地総合整備 事業 都市再生機構	440	237	【内訳】 拠点内便益：214億円 拠点外便益：23億円 【主な根拠】 建替による住環境の向上、 良質な住宅市街地の整備	207	【内訳】 事業費：113億円 維持管理費：94億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・高経年化が進む団地の建替を行うとともに、建替により生まれる用地へ地域に不足する機能を導入することで、地域の活性化に寄与する。 ・沿道に多様な活動に利用できる広場を整備し、地域活動の活性化を促進し、魅力あるまちづくりに寄与する。 	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 豊嶋太朗)

(優良建築物等整備事業)
 (補助事業等)

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	費用の内訳					
千里竹見台B地区 優良建築物等整備事 業 都市再生機構	110	77	【内訳】 域内便益※：37億円 域外便益：40億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周 辺の地価上昇、区域内施設の収 益向上 ※域内便益は維持管理費19億円 を控除した額	55	【内訳】 施設整備費等：55億 円	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「公共空間等の確保」公共用通路等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。 	住宅局 市街地建築課 (課長 成田潤也)

(地域居住機能再生推進事業)
(補助事業等)

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		費用の内訳				
清水住宅地区地域居住機能再生推進事業 愛知県	15	17	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：16億円 ・駐車場：1.2億円 用地残存価値：0.14億円 建物残存価値：0.14億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：84.6千円</p>	17	<p>【内訳】 用地費：2.5億円 建設費：11億円 維持管理費：3.2億円 その他事業費：0.30億円</p>	0.97	<p>公営住宅の建替による耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上のほか、民間活力による生活支援施設の整備による地域コミュニティの活性化など、福祉的役割、地域波及効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、居住機能の再生を図る。</p>	中部地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 小林真大)
明野地区地域居住機能再生推進事業 大分県	71	58	<p>【内訳】 家賃：55億円 駐車場利用料：1.9億円 用地残存価値：0.14億円 建物残存価値：0.51億円</p> <p>【主な根拠】 建設戸数：300戸 駐車場：300台</p>	63	<p>【内訳】 用地費：2.6億円 建設関連費：46億円 維持管理費：12億円 その他事業コスト：2.1億円</p>	0.9	<p>・バリアフリー化の向上。 ・現在の設備水準に適した公営住宅の供給。</p>	九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 梶徹三)

【下水道事業】
（補助事業等）

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)				
		便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
創成川通周辺地区大規模雨水処理施設整備事業 札幌市	314	418	<p>【内訳】 被害防止便益：418億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減面積：約152ha</p>	316	<p>【内訳】 建設費：284億円 維持管理費：32億円</p>	1.3	<p>・2,069haの処理面積を受け持つ創成川処理区のうち約3割（約607ha）の雨污水を処理する非常に重要な幹線が、道路整備に伴い移設が必要となったため、別線ルート整備を実施する。</p> <p>・移設が必要となった下水道幹線を再整備することによって、既存の雨水排水などの機能確保等、市民の安全で快適な暮らしと良好な環境の保持に寄与することができる。</p>	水管理・国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)
大河原地区大規模雨水処理施設整備事業 郡山市	23	166	<p>【内訳】 被害防止便益：164億円 残存価値：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約30戸 年平均浸水軽減面積：約5.6ha</p>	38	<p>【内訳】 建設費：38億円 維持管理費：0.25億円</p>	4.4	<p>・平成29年10月の台風第21号より時間最大20mm/h、河川水位4.77m（堤防高6.70m）を記録し、工業団地内の広域的な道路冠水により、交通途絶による波及被害が発生。以降も台風時や局地的大雨時に同様の浸水が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、ポンプゲートの整備と樋門の改築の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。</p>	水管理・国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)

<p>関東・北陸地区ほか 6地区下水道広域的 災害対応支援事業</p> <p>日本下水道事業団</p>	2.3	0.98	<p>【内訳】 浄化槽維持管理費：0.98億円/ 年</p> <p>【主な根拠】 浄化槽維持管理単価：7万円/基 /年</p>	0.28	<p>【内訳】 建設費：0.21億円/年 維持管理費：0.07億円 /年</p>	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・全国の技術職員が減少傾向にあり、財政状況も厳しい中、大規模災害に対してより広範囲に施設被害が発生した際、地方公共団体が単独で対応することは困難な状況 ・下水処理機能の確保に必要な資機材の配備を行うことで、広域的に発生した災害に被災した地方公共団体の下水道施設の早期復旧を支援する 	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>溝沼地区大規模雨水 処理施設整備事業</p> <p>朝霞市</p>	20	50	<p>【内訳】 被害防止便益：49億円 残存価値：1.8億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約1戸 年平均浸水軽減面積：約0.1ha</p>	37	<p>【内訳】 建設費：33億円 維持管理費：3.9億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・平成26年6月に時間最大109mm/hの豪雨を記録し、床上浸水23戸、床下浸水16戸の被害が発生。また平成25年から平成29年の5年間では6回の浸水が発生し、延べ床上浸水38戸、床下浸水51戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、調整池とポンプ場整備の実施により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。 	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>

<p>川崎地区大規模雨水処理施設整備事業</p> <p>ふじみ野市</p>	<p>40</p>	<p>189</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：188億円 残存価値：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約14戸 年平均浸水軽減面積：約0.6ha</p>	<p>81</p>	<p>【内訳】 建設費：63億円 維持管理費：18億円</p>	<p>2.3</p>	<p>・平成29年10月台風第21号で新河岸川2日間計画雨量245.7mmを上回る2日雨量286.5mm(最大時間雨量42.5mm)の豪雨を記録し、床上浸水497戸、床下浸水228戸の被害が発生。また、令和元年東日本台風においても、同地区で床上及び床下浸水被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、調整池とポンプ場整備の実施により平成29年台風第21号の浸水実績降雨に対して床上浸水被害を解消する。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>中和田地区大規模雨水処理施設整備事業</p> <p>横浜市</p>	<p>36</p>	<p>43</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：39億円 残存価値：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約111戸</p>	<p>37</p>	<p>【内訳】 建設費：37億円 維持管理費：0.11億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・平成26年10月に、床下浸水6戸、道路冠水2件の被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠整備の実施により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>

<p>嵐北地区大規模雨水 処理施設整備事業</p> <p>三条市</p>	<p>28</p>	<p>689</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：689億円 残存価値：0.34億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減面積：約24ha/年</p>	<p>228</p>	<p>【内訳】 建設費：210億円 維持管理費：18億円</p>	<p>3.0</p>	<p>・平成26年7月に時間最大49mm/hの豪雨を記録し、床上浸水12戸、床下浸水109戸の被害が発生。また平成20年以降では9回の浸水が発生し、延べ浸水面積は64.0ha、延べ床上浸水戸数は153戸、延べ床下浸水戸数は573戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠、雨水ポンプ場、雨水調整池の整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>鵜川右岸第二排水区 大規模雨水処理施設 整備事業</p> <p>柏崎市</p>	<p>6.7</p>	<p>123</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：122億円 残存価値：0.67億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減面積：1.59ha/年</p>	<p>12</p>	<p>【内訳】 建設費：11億円 維持管理費：0.49億円</p>	<p>10.4</p>	<p>・平成29年7月に時間最大32.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水2戸、床下浸水9戸の被害が発生した。 ・このため、浸水被害が発生している地域であり解消が必要であることから、整備済みの雨水ポンプ場と併せて本事業の「雨水調整池整備」により、市の整備目標である5年確率降雨41.9mm/hに対して浸水被害の解消を図る。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>

<p>四日町第1排水区大規模雨水処理施設整備事業</p> <p>魚沼市</p>	18	106	<p>【内訳】 被害防止便益：106億円 残存価値：0.26億円</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：1.4ha</p>	58	<p>【内訳】 建設費：46億円 維持管理費：12億円</p>	1.8	<p>・平成23年7月に時間最大60.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水72戸、床下浸水180戸の被害が発生。また平成以降では4回の浸水が発生し、延べ床上浸水76戸、床下浸水180戸が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠とポンプ場整備の実施により概ね7年に1回程度起こりうる降雨に対して床上浸水被害を解消する。</p>	<p>水管理・国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>本郷第1排水区大規模雨水処理施設整備事業</p> <p>富山市</p>	9.5	54	<p>【内訳】 被害防止便益：52億円 残存価値：2.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減面積：約1.3ha</p>	23	<p>【内訳】 建設費：23億円 維持管理費：0.10億円</p>	2.3	<p>・平成22年には集中豪雨により、床上浸水戸数8戸、延べ浸水戸数26戸の浸水被害が発生したことを受け、平成27年には大泉貯留管の整備を行ってきたところではあるが、令和4年8月13日には時間最大94.8mm/hの豪雨により、再び床上浸水戸数6戸、延べ浸水戸数10戸の浸水被害が発生。</p> <p>・このため、浸水被害が常襲的に発生している地域における早期の解消が必要であり、雨水幹線の整備により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。</p>	<p>水管理・国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>

<p>福知山終末処理場汚泥処理施設脱炭素化推進事業</p> <p>福知山市</p>	65	9.2	<p>【内訳】 建設費：4.9億円/年 維持管理費：4.0億円/年 温室効果ガス排出貨幣換算値：0.43億円/年</p>	6.9	<p>【内訳】 建設費：4.8億円/年 維持管理費：2.1億円/年 温室効果ガス排出貨幣換算値：0.03億円/年</p>	1.3	<p>・汚泥焼却施設の老朽化、汚水量減少による施設稼働率の低下等を本市の課題ととらえ、実情に応じた汚泥処理方式を選択することで下水道経営の健全化、持続可能な社会の実現を目指す。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>兵庫東流域下水汚泥広域処理場脱炭素化推進事業</p> <p>兵庫県</p>	494	44,547	<p>【内訳】 生活環境の改善：18,434億円 公共用水域の水質保全：15,217億円 浸水の妨除：10,891億円 汚泥使用便益：5億円</p>	14,060	<p>【内訳】 建設費：11,007億円 維持管理費：3,053億円</p>	3.2	<p>・下水道事業は下水処理から汚泥処理まで一連のものとして効果を発揮するため、汚泥処理場のみで便益を算出することは出来ない。 そのため、同じ事業計画(武庫川下流域下水道事業計画)に位置づけている武庫川下流浄化センターと一連の施設ととらえて事業全体でのB/Cを参考値として算出している。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
<p>御着地区大規模雨水処理施設整備事業</p> <p>姫路市</p>	21	27	<p>【内訳】 被害防止便益：25億円 残存価値：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約15戸 年平均浸水軽減面積：約1.66ha</p>	19	<p>【内訳】 建設費：19億円 維持管理費：0.41億円</p>	1.4	<p>・直近10年(平成24年～令和3年)では記録されているだけでも6回の浸水が発生し、道路冠水および床上浸水2戸、床下浸水11戸以上の被害が発生している。 ・上記以外にも国分寺周辺では道路冠水が頻発しており、地元自治会から対策の早急な実施を求められている。 ・このため早期に浸水被害を軽減することが必要であり、雨水調整池の整備により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>

中島地区大規模雨水処理施設整備事業 姫路市	10	20	【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約12戸 年平均浸水軽減面積：約0.91ha	8.8	【内訳】 建設費：8.4億円 維持管理費：0.37億円	2.3	・平成8年の台風12号では被害が概ね33,000m ³ に及び、床上浸水5戸と床下浸水29戸の被害が発生した。直近では平成24年7月の大雨で床下浸水6戸の被害が発生している。 ・このため早期に浸水被害を軽減することが必要であり、貯留機能を有する雨水幹線の整備により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)
一ツ樋地区大規模雨水処理施設整備事業 福山市	30	378	【内訳】 被害防止便益：375億円 残存価値：2.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約198戸 年平均浸水軽減面積：約6.1ha	102	【内訳】 建設費：96億円 維持管理費：5.5億円	3.7	・当地区は干拓された地盤高が、排水先である福山港の平均潮位より低いいわゆるゼロメートル地帯が広範囲に広がることから水はけが悪く、浸水被害に脆弱な地形である。既存ポンプ場は1995年4月に一部供用開始しているが、近年の都市化の進展等による流出量の増加に対応するため、排水機能を強化し、浸水安全度の向上を図る。	水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)
北条辻地区大規模雨水処理施設整備事業 松山市	10	22	【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約50戸 年平均浸水軽減面積：約1.3ha	9.4	【内訳】 建設費：9.2億円 維持管理費：0.19億円	2.4	・平成29年9月17日の台風18号で時間最大42.0mm/hの豪雨を記録し、床上浸水11戸、床下浸水42戸の被害が発生。また過去10年間では3回以上の浸水が発生し、延べ床上浸水13戸、床下浸水121戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、雨水貯留施設整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)

<p>姫城地区大規模雨水 処理施設整備事業</p> <p>霧島市</p>	<p>10</p>	<p>329</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：329億円 残存価値：0.27億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：約117戸 年平均浸水軽減面積：約5.4ha</p>	<p>21</p>	<p>【内訳】 建設費：17億円 維持管理費：4.4億円</p>	<p>15.8</p>	<p>霧島市では、国分・隼人地区を中心として平成5年豪雨により床上床下浸水3,206戸の被害が発生し、その後天降川沿線にポンプ場を整備している。</p> <p>また、平成28年7月14日豪雨で床上浸水17戸、床下浸水29戸、令和元年7月1日豪雨で床上浸水22戸、床上浸水86戸の浸水に伴う住宅被害が発生している。</p> <p>このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、排水路の整備の実施により、浸水被害の軽減を図る。</p>	<p>水管理・ 国土保全局 下水道部 下水道事業課 (課長 石井 宏幸)</p>
--	-----------	------------	---	-----------	--	-------------	---	--

【その他施設費】

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
水産センター（飼育観察棟ほか改修工事） 東京都	3.7	<ul style="list-style-type: none"> ・「小笠原諸島振興開発に関する総合的な調査委員会」により評価手法を検討の上策定した「小笠原諸島振興開発事業 事業評価マニュアル」（平成14年3月）に基づき評価を実施したところ、本事業は、基本的要件及び小笠原の特殊性を考慮した評価基準に合致し、事業採択の妥当性にかかる検討項目・定量目標の設定の検討も行われていると判断できる。 ・水産センターは、小笠原海域における水産関連の各種調査・試験、普及指導等を通じて同海域における水産支援を行っている。飼育観察棟は試験対象魚種の生態観察・産卵施設としての機能だけでなく教育普及・観光施設としての機能を有しており、このような役割を担う施設の民間事業者による整備は見込めない。また、水産センターは地元水産業の振興を図るために必要な唯一の水産関連試験研究施設であるため、関係者から老朽化した飼育観察棟の早急な改修が求められており、国民・住民ニーズに十分適合している。事業の実施においては自然環境に悪影響を与えないよう配慮され、小笠原諸島の厳しい自然環境下でも適正に機能するように配慮されていることから、基本的要件の全てを満たすものである。 ・小笠原諸島海域の水産資源の持続的利用、維持のために試験研究及び成果の普及指導を行うことは、地場産業の根幹の一つである水産業の振興に重要である。小笠原諸島海域は外洋性が強く、水温や水質などの海洋環境が他の海域と大きく異なっているため、水産生物の構成も異なり、漁業の対象魚種、漁法などにも影響している。特にサンゴ類などは他海域での試験研究は困難で、地元での研究、調査を行う必要があり、同様の水産生物に関する試験研究を行う機関は他に存在しないため、本事業は村内自己完結性を有する。 	国土政策局 特別地域振興官 (特別地域振興官 宮本貴章)

令和5年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
芭露川大規模特定 河川事業 北海道	その他	26	15,887 ※	<p>【内訳】 被害防止便益:15,865億円 残存価値:22億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:596戸 浸水被害軽減面積:607ha</p>	1,138 ※	<p>【内訳】 建設費:1,136億円 維持管理費:2.8億円</p>	14.0 ※	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、湧別町芭露地区などの市街地及び農地の浸水被害を防止するためのもの。 ・事業の必要性に変化はなく、着実に事業の推進を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現状では事業進捗に大きな支障となるものはなく、事業は順調に進捗していく見込みである。</p> <p>【コスト縮減等】 ・工事で発生するコンクリート殻を護岸の中詰め材へ再利用し、コスト縮減に努めることとしている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)	

<p>下内川大規模特定河川事業 秋田県</p>	<p>その他</p>	<p>23</p>	<p>110 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:109億円 残存価値:1.2億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:108戸 浸水被害軽減面積:110ha</p>	<p>46 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:41億円 維持管理費:4.6億円</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>・下内川では平成25年8月の豪雨では、床上51戸、床下33戸もの甚大な被害が発生した。 ・このようなことから平成25年8月豪雨による洪水と同規模の洪水に対応するため、河道掘削、築堤、護岸、堰の改良等の河川改修を実施し浸水被害を解消する。 ・令和4年12月に実施した地元説明会においても、早期の河川改修を望む声が多く、改修に対する地元の要望は高い。</p>	<p>・現場発生土の運搬先の見直し等による事業費増額により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業による治水安全度の向上について、長年水害に悩まされてきた地元の住民も非常に高い関心を寄せている。 ・現時点でも高い事業効果が期待できると共に計画通りの事業完了も見込めることから、引き続き事業を進める必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度現在、頭首工の改修の一部（取付工等）、上流の河道掘削等が残っているが、事業期間である令和10年度までに完了する見込みである。</p> <p>【コスト削減等】 ・現地発生土の有効活用や再生砕石の利用によりコスト削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>相野谷川大規模特定河川事業 茨城県</p>	<p>その他</p>	<p>13</p>	<p>709 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:708億円 残存価値:1.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:92戸 浸水被害軽減面積:143ha</p>	<p>347 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:309億円 維持管理費:38億円</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、相野谷川流域では336戸の家屋や病院の浸水被害及び国道6号の道路冠水が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、事業実施により病院の浸水被害や国道6号の道路冠水の被害が解消されるとともに、一連区間全体では336戸の浸水被害の防止が図られる。</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道6号橋の架け替えを行い、上流域の浸水被害の軽減を図る</p> <p>【事業の進捗の見込み】 令和5年度の配分により完成予定</p> <p>【コスト削減等】 切り廻し道路の施工にあたりアスファルト舗装工に再生材を利用しコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

中丸川大規模特定河川事業 茨城県	その他	35	818 ※	【内訳】 被害防止便益：817億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：51戸 浸水被害軽減面積：193ha	282 ※	【内訳】 建設費：251億円 維持管理費：31億円	2.9 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、中丸川流域では81戸の家屋浸水が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、事業実施により家屋の床上浸水被害が26戸解消されるとともに、一連区間全体では81戸の家屋の浸水被害の防止が図られる。 ・河道付替等の追加工種もあり、水系全体の事業評価手続きも実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地区の家屋浸水被害の軽減 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完成見込み 【コスト削減等】 ・現場発生土について工事間流用を行いコスト削減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
沢渡川事業間連携河川事業 茨城県	その他	25	2,851 ※	【内訳】 被害防止便益：2,850億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：128戸 浸水被害軽減面積：73ha	840 ※	【内訳】 建設費：745億円 維持管理費：95億円	3.4 ※	・当該地区は、流域の市街地において内水浸水が多発している地域であり、平成24年5月の豪雨では、沢渡川流域で内水浸水が発生し、14戸の家屋浸水とともにJR常磐線の線路が冠水し、地域経済への大きな影響が生じた。 ・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、平成24年5月の豪雨と同規模の降雨に対し、借楽園周辺のJR常磐線や水戸市道の冠水被害が軽減するとともに、一連区間全体では、165戸の浸水被害の防止が図られる。 ・JR委託や地盤改良等の追加工種もあり、水系全体の事業評価手続きも実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地区の家屋浸水被害の軽減 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完成見込み 【コスト削減等】 ・地盤改良の実施にあたり、工法比較を行いコスト削減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)

<p>中川大規模特定河川事業 埼玉県</p>	<p>その他</p>	<p>132</p>	<p>112,940 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：112,935億円 残存価値：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：8141戸 浸水被害軽減面積：18ha</p>	<p>3,472 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2,781億円 維持管理費：691億円</p>	<p>32.5 ※</p>	<p>・中川の河川整備に合わせて鉄道橋の架替えを行うことにより、鉄道運行の更なる安定化が図られ、物流や通勤等への影響が大幅に減少する。</p> <p>・中川流域の東北道や圏央道周辺は物流拠点の集積が進んでいるところであるが、河川整備の進捗により、流域の浸水リスクの解消が図られることで、更なる企業立地が見込まれる。</p>	<p>・現場精査による施工方法等の見直しや鉄道事業者との調整により、総事業費と事業期間に変更が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 流域市町で道路の整備が進み、宅地化や物流施設の開発が進んでいる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・用地買収が順調に進んでいるため河道の改修は事業期間内の完了が見込まれる。 ・ネック箇所となっている鉄道橋や道路橋についても、事業期間内の完了が見込まれる。このうちJR橋梁架替工事は仮橋の設置が進捗しており、令和12年度に架換えが完了できる見込みである。</p> <p>【コスト縮減等】 ・権現堂調節池については、一級河川権現堂川の現況河道を活用する計画にしたことで用地買収面積の削減を図った。 ・権現堂調節池や中手子林調節池の掘削で発生した土砂については、調節池の周囲堤の築造や河川の築堤に活用した。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>旧江戸川事業間連携河川事業 千葉県</p>	<p>その他</p>	<p>37</p>	<p>3,064 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3,055億円 残存価値：9.7億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：34,637世帯 浸水被害軽減面積：629ha</p>	<p>825 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：736億円 維持管理費：88億円</p>	<p>3.7 ※</p>	<p>・本事業の対象外力である地震により被害が生じた場合、広範囲が長期間にわたって浸水することが想定され、電力、ガス等のライフラインや交通機能の停止は周辺地域に波及することが懸念されるが、事業実施により低減が見込まれる。</p> <p>・気候変動に伴う海面上昇等に伴い高潮外力の増大が懸念されるが、事業実施により、防護水準以上の高潮が発生した場合でも浸水ボリュームを減少させ、避難する時間を確保するといった効果が見込まれる。</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・市街化の進行に伴う人口・資産の集中により、被災時に甚大な被害が発生すると想定されるため、早期に治水安全度の向上を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現在事業実施中であり、下流の築堤区間700mについては、令和4年度末でおおむね完了の見込み。 ・上流の特殊堤区間については、300mのうち6割程度の進捗であり、事業期間中に完了する見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・浚渫土を、東京湾の漁業環境向上を目的に実施している浅海漁場整備事業箇所へ投入し、土砂運搬コストの低減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

<p>引地川事業間連携 河川事業 神奈川県</p>	<p>その他</p>	<p>20</p>	<p>1,059 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,054億円 残存価値：5.2億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：834戸 浸水被害軽減面積：18ha</p>	<p>527 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：478億円 維持管理費：49億円</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>・本事業により降雨時における河川の水位上昇を抑えることで、水防活動の支援業務や、避難所の設置・運営などの災害対策の実施に伴う行政コストの削減が見込まれる。 ・未整備時に計画の対象規模の洪水が発生した場合、計画規模の洪水が発生した場合、浸水が想定される区域は約40ha、区域内人口は約450人、そのうち要配慮者数は約380人、家屋のコンセントが浸水すること等により停電の影響を受ける人口は約450人と推計されるが、本事業を実施することによって、これらの被害を防止することができるため、地域住民の水害に対する不安が軽減される。</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、河道の流下能力の不足から度々浸水被害が発生している中、河道改修を実施して、残区間の流下能力の向上を図るなど、必要性に変化はなく、重要性は依然として高いことから、事業を継続する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・引き続き事業を継続し、令和15年度の完成を目指す。 【コスト縮減等】 ・遊水地建設に伴う発生土の一部を、同工事の堤防築造工事や別工事の仮設工事（仮設ヤード造成、大型土のうち詰材）に工事中流用することにより、処分費・購入費のコスト縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>永池川大規模特定 河川事業 神奈川県</p>	<p>その他</p>	<p>33</p>	<p>85 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：83億円 残存価値：2.9億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：49戸 浸水被害軽減面積：13ha</p>	<p>61 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：55億円 維持管理費：5.9億円</p>	<p>1.4 ※</p>	<p>・本事業により降雨時における河川の水位上昇を抑えることで、水防活動の支援業務や、避難所の設置・運営などの災害対策の実施に伴う行政コストの削減が見込まれる。 ・未整備時に時間雨量50mmの降雨により浸水が想定される区域は約30ha、区域内人口は約60人、そのうち要配慮者数は約30人、家屋のコンセントが浸水すること等により停電の影響を受ける人口は約20人と推計され、事業実施によりこれらの被害を防止することができるため、地域住民の水害に対する不安が軽減される。</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、河道の流下能力の不足から度々浸水被害が発生している中、河道改修を実施して、残区間の流下能力の向上を図るなど、必要性に変化はない。加えて、自然的環境の保全や人々が川にふれあえる水辺づくりが望まれており、重要性は依然として高いことから、事業を継続する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・引き続き事業を継続し、令和13年度の完成を目指す。 【コスト縮減等】 ・河道掘削により生じる現地発生土を築堤等の盛土工に使用するなどの有効活用を図るほか、地元や関係機関と調整し、橋梁、樋管の統合を進めている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

<p>新井郷川（福島潟）大規模特定河川事業 新潟県</p>	<p>その他</p>	<p>120</p>	<p>3,042 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3,039億円 残存価値便益：3.6億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：341戸 浸水被害軽減面積：534ha</p>	<p>882 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：795億円 維持管理費：87億円</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>・河川整備計画に基づいた治水安全度1/30の整備を行い、平成10年洪水と同規模の出水に対し床上浸水を解消し、床下浸水被害を軽減することができる。</p>	<p>・軟弱地盤対策工の増工による総事業費と事業期間の変更に伴い再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・中流部に位置する福島潟は、上流の流量増や福島潟の水位上昇に対して整備途上にある。また、氾濫想定区域には災害時の拠点となる消防署や小中学校が立地しているため、補助事業により集中的に整備を行い、治水安全度の向上を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・平成15年度に河川整備計画が策定され、現計画を最適案としてまとめているため、現計画で進捗を図る。 ・現場発生土を盛土材に転用するなど、施工方法の検討によるコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林正道)</p>
<p>大通川大規模特定河川事業 新潟県</p>	<p>その他</p>	<p>17</p>	<p>3,042 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3,039億円 残存価値便益：3.6億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：341戸 浸水被害軽減面積：534ha</p>	<p>882 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：795億円 維持管理費：87億円</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>・河川整備計画に基づいた治水安全度1/30の整備を行い、平成10年洪水と同規模の出水に対し床上浸水を解消し、床下浸水被害を軽減することができる。</p>	<p>・地盤改良工の増工による総事業費と事業期間の変更に伴い再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 福島潟背水（バックウォーター）区間かつ人家連坦区間について、大規模特定河川事業（氾濫危険区域河道掘削）により集中的かつ重点的に改修を実施し、治水安全度の向上を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・平成15年度に河川整備計画が策定され、現計画を最適案としてまとめているため、現計画で進捗を図る。 ・現場発生土を盛土材に転用するなど、施工方法の検討によるコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林正道)</p>

<p>犀川事業間連携河川事業 石川県</p>	<p>その他</p>	<p>89</p>	<p>20,893 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：20,888億円 残存価値：5.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：16,612戸 浸水被害軽減面積：1,380ha</p>	<p>1,144 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：1,028億円 維持管理費：116億円</p>	<p>18.3 ※</p>	<p>・下流地区は、低平地であるなどの地形特性から、内水浸水が多発している地域であり、昭和49年7月の豪雨では、犀川流域で内水浸水が発生し、2,769戸の家屋浸水とともに、緊急輸送道路等の重要施設が浸水し、地域経済への基大な影響が生じた。 ・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模等の洪水が発生した場合に、重要施設の浸水被害を軽減するとともに、一連区間全体では浸水面積1,380ha、浸水戸数16,612戸が解消される効果がある。</p>	<p>・橋梁形式の変更により、事業費増額が生じたため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・県民の安全・安心に寄与する事業であり、整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・昭和54年度に事業に着手し、現在、拡幅工事や橋梁架替等を実施しているところであり、令和9年度の完成に向けて、引き続き事業間連携河川事業による整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用により、コスト縮減に務める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>森下川事業間連携河川事業 石川県</p>	<p>その他</p>	<p>24</p>	<p>322 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：321億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：904戸 浸水被害軽減面積：216ha</p>	<p>148 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：133億円 維持管理費：15億円</p>	<p>2.2 ※</p>	<p>・森本地区は、低平地であるなどの地形特性から、内水浸水が多発している地域であり、平成10年の豪雨では、森下川流域で内水浸水が発生し、4戸の家屋浸水とともに、緊急輸送道路等の重要施設が浸水し、地域経済への基大な影響が生じた。 ・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の洪水に対して、重要施設の浸水被害を軽減するとともに、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、浸水面積216ha、浸水戸数904戸が解消される。</p>	<p>・橋梁形式の変更により、事業費増額が生じたため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・県民の安全・安心に寄与する事業であり、整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・平成6年度に事業に着手し、現在、拡幅工事や橋梁架替等を実施しているところであり、令和8年度の完成に向けて、引き続き事業間連携河川事業による整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用により、コスト縮減に務める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

高橋川事業間連携 河川事業 石川県	その他	62	7,432 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7,430億円 残存価値：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：16,433戸 浸水被害軽減面積：575ha</p>	444 ※	<p>【内訳】 建設費：401億円 維持管理費：43億円</p>	16.7 ※	<p>・四十万地区は、低平地であるなどの地形特性から、内水浸水が多発している地域であり、平成10年9月の台風7号に伴う洪水では、高橋川流域で内水浸水が発生し、55戸の家屋浸水とともに、緊急輸送道路等の重要施設が浸水し、地域経済への甚大な影響が生じた。</p> <p>・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の洪水に対して、重要施設の浸水被害を軽減するとともに、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、浸水面積575ha、浸水戸数16,433戸が解消される。</p>	<p>・橋梁形式の変更により、事業費増額が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・県民の安全・安心に寄与する事業であり、整備の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成8年度に事業に着手し、現在、拡幅工事や橋梁架替等を実施しているところであり、令和9年度の完成に向けて、引き続き事業間連携河川事業による整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・計画の見直しにより、支障物件補償におけるコスト縮減に務める。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
米町川大規模特定 河川事業 石川県	その他	18	611 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：610億円 残存価値：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：134戸 浸水被害軽減面積：149ha</p>	237 ※	<p>【内訳】 建設費：213億円 維持管理費：24億円</p>	2.6 ※	<p>・平成30年の豪雨では、米町川流域で浸水が発生し、99戸の家屋浸水とともに、緊急輸送道路等の重要施設が浸水し、地域経済への甚大な影響が生じた。</p> <p>・当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の洪水に対して、重要施設の浸水被害を軽減するとともに、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、浸水面積149ha、浸水戸数134戸の被害が解消する。</p>	<p>・橋梁形式の変更により、事業費増額が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・県民の安全・安心に寄与する事業であり、整備の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成元年度に事業に着手し、現在、拡幅工事や橋梁架替等を実施しているところであり、令和7年度の完成に向けて、引き続き事業間連携河川事業による整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用により、コスト縮減に務める。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)

沼川（下流工区） 大規模特定河川事業 静岡県	その他	210	779 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：772億円 残存価値：6.5億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：3,564戸 浸水被害軽減面積：95ha</p>	365 ※	<p>【内訳】 建設費：325億円 維持管理費：40億円</p>	2.1 ※	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、307ha、4,274戸の浸水被害が発生することが予想されている。</p> <p>・本事業と別の大規模特定河川事業で進めている沼川新放水路（上流工区）を計画的・集中的に実施し、事業が完了した場合、家屋浸水被害が概ねの解消される。</p>	<p>・地下水対策工法の変更により、事業費増額が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・県民の安全・安心を確保するため、整備の必要性が高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・用地買収は概ね完了 ・地元の期待も大きく協力的</p> <p>【コスト縮減等】 ・掘削土の有効活用、仮設材の計画的な転用によるコスト縮減</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
大蓮寺川大規模特定河川事業 福井県	その他	39	184 ※	<p>【内訳】 被害軽減額：184億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：62戸 浸水被害軽減面積：5.2ha</p>	88 ※	<p>【内訳】 建設費：82億円 維持管理費：6.0億円</p>	2.1 ※	<p>・1/50規模の降雨による洪水が発生した場合に生じる下記の被害について、事業を実施することで解消される。</p> <p>・国道157号、県道17号、県道131号の途絶の防止が図られる。</p> <p>・市役所の浸水の防止が図られる。</p>	<p>・鋼矢板打込み費用の増額により、事業費増額が生じたため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 ・大蓮寺川は勝山市の中心市街地を貫流する河川であり、氾濫が発生した場合、住宅・学校・病院・福祉施設・行政機関および幹線道路等への被害が想定され、住民生活に多大な影響をおよぼすことから、本事業により地下放水路を整備し、安全性向上を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗：R3年度末時点 開削区間：291m完成 残50m施工中 推進区間：施工中 分流工：右支川完成 左支川R5着手予定</p> <p>【コスト縮減】 ・工期の施工手順の効率化や発生土処分量の削減等によるコスト縮減に努める</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)

<p>淀川水系寝屋川北部地下河川大規模特定河川事業 大阪府</p>	<p>その他</p>	<p>109</p>	<p>151,804 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：151,799億円 残存価値：5.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：約65万戸 浸水被害軽減面積：約3,520ha</p>	<p>18,652 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：16,466億円 維持管理費：2,186億円</p>	<p>8.1 ※</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・平成24年8月14日、寝屋川市で床下17,080戸、床上2,554戸の甚大な浸水被害が発生した。このことから、河川整備計画規模の洪水に対応するため、寝屋川北部地下河川等を整備することで、早期に浸水被害軽減を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・河川整備計画の目標である、時間雨量65mm程度の降雨（30年に1度程度の確率規模の降雨）では浸水被害が発生することから、引き続き、治水安全度の向上を図るため、寝屋川北部地下河川などの事業を継続することが必要である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・設計、施工のそれぞれの段階でコスト縮減を図り、効果的、効率的な整備を進める。 ・今後、計画されているポンプ設備等の整備にあたっては、技術革新を踏まえコスト縮減に努める。 ・将来の維持管理費を見据えたライフサイクルコストの平準化と抑制を行っていく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
---------------------------------------	------------	------------	----------------------	---	---------------------	--	------------------	---	-----------	---------------------------------------

<p>大阪西部地区（東横堀川）事業間連携河川事業</p> <p>大阪市</p>	<p>その他</p>	<p>27</p>	<p>2,974 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：2,971億円 残存価値：2.6億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：約110,000戸 浸水被害軽減面積：約60,800ha</p>	<p>414 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：352億円 維持管理費：62億円</p>	<p>7.2 ※</p>	<p>・計画高潮位0. P. +5. 20m(確率規模1/500程度)の外力に対し、防潮堤及び水門が機能しなかった場合、大阪の中心市街地で約60,800haに渡って浸水が発生し、浸水範囲内人口は約218,700人と想定される。事業実施により、この浸水被害を防止できる。</p> <p>・ひとたびこれだけの広範囲に浸水が発生した場合、湛水は長期に及ぶことが想定される。我が国の経済活動に甚大な影響を及ぼすことが予想され、事業を実施する必要がある。</p>	<p>・護岸の耐震対策に伴う構造変更により、大幅な事業費の変更が発生したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・昭和40年代に整備した現護岸は現行の耐震基準を満足しておらず、地震発生時には護岸の倒壊が生じる恐れがあり、津波による浸水被害が想定される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度（万博開催）までに完了の見込みである。</p> <p>【コスト縮減等】 ・適切な構造・工法となるよう比較検討を行った事業計画とし、総コスト縮減を徹底している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>津門川大規模特定河川事業</p> <p>兵庫県</p>	<p>その他</p>	<p>96</p>	<p>137 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：136億円 残存価値：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：3,332戸 浸水被害軽減面積：48.1ha</p>	<p>109 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：100億円 維持管理費：9.0億円</p>	<p>1.3 ※</p>	<p>・津門川では、平成元年9月豪雨による床上浸水259戸、床下浸水5,933戸の甚大な被害が発生した他、平成11年、平成25年にも浸水被害が生じている。</p> <p>・当該事業を計画的・集中的に実施することにより、20年に1回程度発生する降雨による洪水に対して、浸水面積を約50ha 解消する効果がある。さらに、同地区において西宮市が雨水貯留管の整備に着手しており、本事業とあわせることで効果の最大化が図られる。</p>	<p>・流入立坑及び放流立坑の位置の変更が生じたことから、事業費増額及び、事業期間延伸が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域は、近年の豪雨等により浸水被害を繰り返しており、河川改修に対する地元住民の要望が強まっていることから、引き続き事業を進め、治水効果の早期発現を図る必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和5年からシールドマシンによる掘削を開始する予定であり、令和8年度の完成に向けて、引き続き整備を進めていく。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現計画案（地下河川案）と現計画案以外（河道改修案等）の代替案と比較したうえで、最適な案で計画している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

<p>八家川事業間連携 河川事業 兵庫県</p>	<p>その他</p>	<p>74</p>	<p>119 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：118億円 残存価値：0.70億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：358戸 浸水被害軽減面積：28ha</p>	<p>101 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：90億円 維持管理費：11億円</p>	<p>1.2 ※</p>	<p>・八家川流域は、河川整備並びに内水対策に取り組んできたものの、低平地であるなどの地形特性から、外水からの背水の影響により排水不良となっている地域であり、近年多発する豪雨で、度重なる浸水被害が生じている。 ・近年では、平成23年9月台風第12号により、床上浸水14戸、床下浸水103戸の浸水被害が発生した。当該事業を計画的・集中的に実施することによって、河川整備計画規模の降雨（昭和40年9月台風第23号）に対して、浸水面積が約28ha 解消する効果があり、県道の交通途絶や保育所、避難所となっている公民館の浸水被害が解消される。</p>	<p>・埋蔵文化財調査及び、地下水対策による工法の見直しから事業費増額及び、事業期間延伸が生じたため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域は、令和元年東日本台風の洪水においても浸水被害が発生しており、地元住民の関心は高いことから、引き続き事業を進め、治水効果の早期発現を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・周囲堤の地盤改良、池底の地盤改良を着手し、令和8年度の完成に向けて、引き続き整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・掘削残土を施工地付近の造成地等へ運搬するなど、運搬処理費用の縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>根来川大規模特定 河川事業 和歌山県</p>	<p>その他</p>	<p>19</p>	<p>583 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：582億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：1,027戸 浸水被害軽減面積：213ha</p>	<p>34 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：30億円 維持管理費：4.0億円</p>	<p>17.3 ※</p>	<p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、1,027戸の家屋浸水被害、社会福祉施設、道路等の交通インフラの被害が想定されるが、当該事業実施により防止・軽減される。</p>	<p>・補償対象建物の増により、事業費増額が生じたため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業区間の背後地には、宅地、耕作地等が多数あることから、浸水被害防止のための地域の要望は大きく、過去から度々浸水被害が発生しており、早期事業完成の強い要望がある。 【事業の進捗の見込み】 ・全体約1.29kmの内、約0.36km区間は河川改修が概ね完了している。改修済区間より上流で引き続き河道拡幅による護岸工事等を進めていく。 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、盛土材や護岸の埋め戻し材に現場発生土を利用する等、随時効率化およびコスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

<p>水貫川大規模特定河川事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>24</p>	<p>376 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：376億円 残存価値：0.22億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：177 戸 浸水被害軽減面積：4.5ha</p>	<p>23 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：21億円 維持管理費：1.8億円</p>	<p>16.7 ※</p>	<p>・水貫川では、昭和62年の洪水により既往最大被害となる床上浸水13戸、床下浸水11戸の被害が発生している。</p> <p>・水貫川流域は都市計画による市街化が進み、多くの住居、観光施設等が存在している状況であり、浸水被害発生時の損害も非常に大きいものが想定される。</p> <p>・昭和62年降雨に対して、排水機場整備を実施することにより、浸水被害を軽減する。</p>	<p>・排水機場整備について、整備内容の変更が必要となったため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・水貫川は日野川の支川であり、日野川の水位の影響を受ける河川である。日野川の水位上昇により、水貫川は流下困難となるため氾濫するおそれがある。 ・昭和62年に水貫川が氾濫し、既往最大被害となる床上浸水13戸、床下浸水11戸の被害が発生しており、暫定2m3/sのポンプが設置されたが、その後も平成23、25、30年に浸水被害が発生している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・関係者の協力を得て、用地買収は完了している。 ・現在は、排水機場本体工事を実施しているところであり、令和8年度に整備完了予定である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を他工事へ積極的に流用し、残土処分費の削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林正道)</p>
<p>私都川大規模特定河川事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>21</p>	<p>88 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：87億円 残存価値：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：246 戸 浸水被害軽減面積：39ha</p>	<p>45 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：41億円 維持管理費：4.4億円</p>	<p>1.9 ※</p>	<p>・私都川では、昭和54、62年の台風による大きな被害があり、特に後者では浸水面積21ha、床上浸水7戸、床下浸水16戸の被害が発生した。</p> <p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、39ha、246戸の浸水被害が発生すると想定される。</p> <p>・流下能力のネックとなっているJR橋の改築を含めた集中的な河川改修の実施により、これらの浸水被害を防ぐとともに、地元住民の生活を支えるJR因美線の安全な運行を確保する。</p>	<p>・河川改修に伴うJR橋改築について、事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・JR橋部の流下能力が著しく低く、整備が急がれる。また、山陰と山陽・関西を結ぶ重要路線であるJR因美線を洪水被害から守り、地域の経済活動を支える重要事業として期待されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現在、JR橋の架け替えを実施しているところであり、令和9年度に事業完了予定である。</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生材を利用し、工事費を削減した。今後は、現場発生土を他工事へ積極的に流用し、残土処分費の削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林正道)</p>

<p>手城川事業間連携 河川事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>16</p>	<p>1,990 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：1,986億円 残存価値：3.2億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：8,915戸</p>	<p>397 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：354億円 維持管理費：43億円</p>	<p>5.0 ※</p>	<p>・手城川水系手城川は、平成30年7月豪雨において、最大日雨量243mm（最大時間雨量29mm）の降雨により、甚大な浸水被害が発生し、令和元年9月に河川管理者（広島県・福山市）と下水道管理者（福山市）が共同で100mm/h安心プランを策定した。 ・平成29年9月及び平成30年7月の降雨規模に対し、手城川流域における床上浸水を解消、家屋浸水の軽減される。</p>	<p>・残土処分方法が変更となり、事業費増額及び事業期間の延伸し、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本整備計画の内容は、平成7年7月洪水相当の出水で床上被害を解消できる整備規模であり、最低限必要な内容であるため、継続的な整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 洪水調節施設（春日池）の整備が平成26年度に完了し、河川改修を進めている。今後もこれを継続する。 【コスト縮減等】 ・最新の知見や技術を取り入れながら、より経済的な工法を検討するなど、コスト縮減に務める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林正道）</p>
<p>谷地川事業間連携 河川事業 広島県福山市</p>	<p>その他</p>	<p>26</p>	<p>125 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：125億円 残存価値：0.40億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：146戸 浸水被害軽減面積：5.9ha</p>	<p>26 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：23億円 維持管理費：2.7億円</p>	<p>4.8 ※</p>	<p>・谷地川流域周辺は、平成30年7月豪雨では床上浸水36戸、床下浸水25戸の浸水被害が発生したことから、広島県事業「手城川改修及び手城川排水機場」と合わせ、浸水被害の軽減を図ることを目的に谷地川の河川改修を実施し、河積の拡大を行うことにより、近年の実績最大の降雨から床上浸水を解消する。 ・準用河川において施行される工事であり、内水被害対策に該当するものである。また、令和元年9月20日に100mm/h安心プランに登録された地域の事業である。</p>	<p>・鋼矢板護岸の鋼矢板の種類・長さの変更、基礎杭の杭長・本数及び工法等の変更に伴う事業費増額及び事業期間の延伸により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域は、平成30年7月豪雨において、床上浸水被害が発生しており、地元住民の関心は高いことから、引き続き事業を進め、治水効果の早期発現を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・現在、護岸工及び地盤改良工等の事業を進めている。 ・施工規模の拡大による事業期間を見直した結果、事業期間は約2ヶ年延長する必要があるが、2025年度（令和7年度）に完了する見込みである。 【コスト縮減等】 ・鋼矢板護岸として、ハット形の鋼矢板を使用しコスト縮減をしている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 林正道）</p>

<p>福川大規模特定河川事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>25</p>	<p>233 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：233億円 残存価値：0.28億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：1,436戸 浸水被害軽減面積：23ha</p>	<p>28 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：23億円 維持管理費：4.4億円</p>	<p>8.4 ※</p>	<p>・排水機場の整備により、昭和60年6月、平成10年10月あるいは平成30年7月洪水相当の流量について、越水による家屋浸水被害の防止・軽減が図れる。</p>	<p>・本体工事において、土質調査を行った結果、当初想定していない薬液注入工事の追加等が必要となり、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、著しい市街化に伴う治水安全度の低下により、平成28年6月（床上浸水137戸、床下浸水625戸）、平成30年7月（床上浸水1,838戸、床下浸水1,118戸）に大きな浸水被害が発生しているため、早期に排水機場の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・関係機関や地域からの要望、協力体制も構築されていることから、円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・既設第一佐波排水機場の活用を検討する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 （課長 林正道）</p>
----------------------------	------------	-----------	------------------	--	-----------------	--	------------------	--	---	-----------	---------------------------------------

<p>古川大規模特定河川事業 香川県</p>	<p>その他</p>	<p>19</p>	<p>42 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：42億円 残存価値 0.14億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数：5戸 浸水軽減面積：9.5ha</p>	<p>17 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：15億円 維持管理費：1.7億円</p>	<p>2.5 ※</p>	<p>・古川流域では、平成16年10月の洪水等により沿川で甚大な浸水被害が発生している。また、平成15年8月、平成23年5月にも洪水により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な浸水被害として、平成15年8月に床上下浸水4戸、平成16年10月に床上下浸水248戸、平成23年5月に、床上下浸水55戸等が発生している。</p> <p>・古川流域にはJR高徳線の引田駅があり、上述の洪水時には周辺一帯の線路の浸水が確認されている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害が軽減される、</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未改修区間の現況流下能力は、計画流量（14m³/s）に対し約30%程度であり、河川改修が必要である。 ・平成16年台風23号をはじめ、これまでに、未改修区間において浸水被害が発生していることから、早期の対応が必要である。 ・水害防止の観点から、残る未改修区間についても、地域住民及び地元市は、早期の改修を望んでいる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河道改修区間1500mのうち90mが完了している。 ・用地買収は事業費ベースで29%が完了している。 未改修区間において、用地買収及び工事を実施中であり、今後、円滑に進捗できる見込みである。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現河川を活用して拡幅することにより、用地費のコスト縮減を図る。 	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局治水課 (課長 林正道)</p>
----------------------------	------------	-----------	-----------------	--	-----------------	--	------------------	---	---	-----------	----------------------------------

<p>綾川大規模特定河川事業 香川県</p>	<p>その他</p>	<p>89</p>	<p>351 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：338億円 残存価値 13億円</p> <p>【主な根拠】 浸水軽減戸数：7戸 浸水軽減面積：8.9ha</p>	<p>261 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：248億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.4 ※</p>	<p>・綾川流域においては、平成16年10月の洪水等により沿川で甚大な浸水被害が発生している。また、平成2年9月、平成23年8月にも洪水により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な浸水被害として、平成2年9月に床上下浸水12戸、平成16年10月に床上下浸水戸数650戸、平成23年8月に床上した浸水戸数38戸等が発生している。</p> <p>・綾川流域には国道377号線があり、上述の洪水時には一部浸水が確認されている。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害が軽減される。</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・未改修区間の現況流下能力は、計画流量（790m³/s）に対し、現況は約50%となっており、河川改修が必要である。 ・平成16年台風23号をはじめ、これまでに、未改修区間において浸水被害が発生していることから、早期の対応が必要である。 ・水害防止の観点から、残る未改修区間についても、地域住民及び地元町は、早期の改修を望んでいる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・河道改修区間5800mのうち600m（左岸側）が完了し、事業費ベースで8%が完了している。 ・用地補償は事業費ベースで49%が完了している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現河川を活用して拡幅することにより用地費のコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 林 正道)</p>
----------------------------	------------	-----------	------------------	---	------------------	--	------------------	---	---	-----------	--

<p>一の谷川大規模特定河川事業 香川県</p>	<p>その他</p>	<p>49</p>	<p>676 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：676億円 残存価値 0.32億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：361戸 浸水被害軽減面積：85.2ha</p>	<p>38 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：34億円 維持管理費：3.9億円</p>	<p>17.6 ※</p>	<p>・一の谷川流域では、平成16年8月の洪水等により沿川で甚大な浸水被害が発生している。また、平成2年9月、平成16年10月、平成23年5月にも洪水により浸水被害が発生している。</p> <p>・一の谷川流域には国道11号が南北に縦走しており、平成16年8月の台風15号による出水の際に冠水している。</p> <p>・事業の実施により、これらの浸水被害が軽減される、</p>	<p>・水系全体の事業評価手続きを実施したため、併せて個別補助事業についても再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・未改修区間の現況流下能力は、計画流量（6.6m³/s）に対し、現況は約15%となっており、河川改修が必要である。 ・平成16年台風15号をはじめ、これまでに、未改修区間において浸水被害が発生していることから、早期の対応が必要である。 ・水害防止の観点から、残る未改修区間についても、地域住民及び地元市は、早期の改修を望んでいる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 工事：河道改修区間1,520mのうち120mが完了し、事業費ベースで13%が完了している。 用地：事業費ベースで26%が完了している。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現河川を活用して拡幅することにより、用地費のコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>
<p>山田川大規模特定河川事業 宮崎県</p>	<p>その他</p>	<p>19</p>	<p>46 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：46億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：34戸 浸水被害軽減面積：43ha</p>	<p>25 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：22億円 維持管理費：2.7億円</p>	<p>1.9 ※</p>	<p>・山田川では、昭和57年、平成2年の浸水被害を始め、平成5年には浸水戸数30戸、浸水面積約36haの浸水被害が発生した。</p> <p>・このため河道拡幅や築堤、護岸、堰の改築、橋梁架替等を実施し、流下能力の向上を図り、浸水被害を解消する。</p>	<p>・県道寺橋架替の追加による事業計画の変更により、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域は、流下能力が不足し、平成22年7月の豪雨では浸水被害が発生していることから、流域住民からも早期改修の要望が強く、治水効果の早期発現が望まれている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度までに堰から下流の改修が完了し、県道寺橋の架替に向けて順調に準備を進めている。</p> <p>【コスト縮減等】 ・護岸勾配の見直しによって改修幅を縮小し、構造物（取水堰、橋梁）や用地取得のコスト縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)</p>

横市川大規模特定河川事業 宮崎県	その他	25	23 ※	【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.40億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：6戸 浸水被害軽減面積：24ha	14 ※	【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：1.3億円	1.7 ※	・河床低下対策の追加による事業計画の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域では、家屋及び田畑の浸水被害が発生していることから、流域住民からも早期改修の要望が強く、治水効果の早期発現が望まれている。 ・関連する県道橋架替に併せた道路改良やほ場整備事業と一体となった整備を進めることで地域の基盤整備に繋がっている。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね計画どおりに進捗している。 【コスト縮減等】 ・ほ場整備事業と連携を図り、一体的に事業を進めることで事業費のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)
小松川大規模特定河川事業 宮崎県	その他	8.0	1,942 ※	【内訳】 被害防止便益：1,941億円 残存価値：1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数：22戸 浸水被害軽減面積：1.5ha	181 ※	【内訳】 建設費：151億円 維持管理費：30億円	10.7 ※	・橋架替の追加による事業計画の変更により、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該地域は、人家や事業所などの資産が集積しているにも関わらず、河道が狭く、度々浸水による被害を受けていることから、流域住民からも早期改修の要望が強く、治水効果の早期発現が望まれている。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね計画どおりに進捗している。 【コスト縮減等】 ・既設護岸を活かした河川改修を実施することで、工事費の低減や用地買収範囲の縮小によるコスト縮減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)

※費用便益比については、一連の整備効果を発現する区間で算出している。

【ダム事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コス ト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
駒込ダム建設事業 青森県	再々評価	450	889	542	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・堤川流域では、昭和44年8月の洪水により甚大な被害が発生しており、近年でも平成11年10月の洪水において被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和44年8月に浸水被害8,147戸、昭和52年8月に浸水被害255戸、平成11年10月に9戸の家屋被害が発生している。 ・深刻な渇水被害に見舞われたことは無いが、渇水時に瀬切れなどが発生し、市民から河川の良好な水質や景観の保全を要望する声が上がっており、安定した流量の確保が望まれている。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・駒込川の氾濫が想定される区域を含む青森市では、平成27年から令和2年の間で、人口は4.2%減、世帯数は0.2%増となっている。 ・発電事業者である東北電力(株)と令和3年4月に発電に関する基本協定を締結した。 【事業の進捗の見込み】 ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。現在、本体建設工事の転流工等を実施しているところであり、令和13年度の完成に向けて事業を進めている。 【コスト縮減等】 ・ダム本体に使用するコンクリート用骨材については、経済的な購入骨材を使用することとしている。 ・ダム本体右岸袖部を造成アバットメント工としたことにより、掘削する法面の規模が縮小されるため、環境負荷の低減および工事費の縮減が図られる。 ・工事用道路の施工にあたっては、路盤材・舗装合材に再生材を使用している。 ・平成22年度に実施した駒込ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、現計画案（駒込ダムと河道改修の組合せ）と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案であると評価されている。 	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林正道)		

内ヶ谷ダム建設事業 岐阜県	その他	730	1,433	<p>【内訳】 被害防止便益：776億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：623億円 残存価値：34億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：159戸 年平均浸水軽減面積：43ha</p> <p>流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して内ヶ谷ダム建設事業と同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	1,178	<p>【内訳】 建設費：1,167億円 維持管理費：11億円</p>	1.2	<p>・長良川流域では、昭和51年9月の洪水等により沿川で家屋や農地に甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成11年9月、平成16年10月洪水により浸水被害が発生している。</p> <p>・主な洪水実績としては、昭和51年9月に浸水家屋946戸、平成11年9月に浸水家屋641戸、平成16年10月に浸水家屋1,027戸の被害が発生している。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。</p>	<p>・令和2年7月豪雨による斜面変状への対応等に伴う総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・長良川の氾濫が想定される区域を含む岐阜市、関市、美濃市及び郡上市では、令和2年から令和4年の間で、人口は1.1%減、世帯数は2.0%増となっている。 ・発電事業者である中部電力（株）から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 現在、本体工事中。 ・令和2年7月豪雨等により、ダム下流左岸で斜面変状が発生したことに伴い、ダム本体打設を一時中断したこと、および労働基準法改定で休工日が増加する等の影響により、事業期間が2年延長となり、完成年度が令和9年度となった。 ・令和2年7月豪雨等により、ダム下流左岸で斜面変状が発生したことに伴う対策工事の追加、および労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が150億円増となった。</p> <p>【コスト縮減等】 ・斜面変状対策で掘削した発生土を事業内流用することでコスト縮減を図る。 ・平成23年度に実施した内ヶ谷ダム建設事業の検証に係る検討において、 「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画（ダムと河道改修）が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
------------------	-----	-----	-------	--	-------	--	-----	---	--	----	-----------------------------------

五名ダム再開発事業 香川県	その他	275	205	<p>【内訳】 被害防止便益:62億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:136億円 残存価値:7.0億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:30戸 年平均浸水軽減面積:6.5ha</p> <p>流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して五名ダム再開発事業と同等の機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上</p>	203	【内訳】 建設費:199億円 維持管理費:4.7億円	1.01	<p>・ダム計画の見直しに伴う総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東かがわ市の人口は、令和4年で28,854人となっている。世帯数は、令和4年で13,669世帯となっている。東かがわ市の産業は、全国シェアの9割を超える世界的な手袋の産地となっている。また、和三盆の製造など地場産業や伝統産業が中心となっている。湊川の流域には、由緒ある神社仏閣、県指定文化財など文化的観光資源が分布している。 ・水道事業者である水需要予測の見直しにより、新規水道容量を廃止し、新たに濁水対策容量(1.4万m³)を設ける。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成7年度に実施計画調査に着手している。現在、調査・設計を実施しているところであり、令和20年度の完成に向けて事業を進めている。 ・ダム計画の見直しに伴い、湊川水系河川整備計画の変更を行う。</p> <p>【コスト縮減等】 ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・平成28年度に実施した五名ダム再開発事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(五名ダム再開発と河道改修の組合せ)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
------------------	-----	-----	-----	--	-----	----------------------------------	------	---	----	-----------------------------------

和食ダム建設事業 高知県	再々評価	160	958	<p>【内訳】 被害防止便益：809億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：141億円 残存価値：7.0億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：約8戸 年平均浸水軽減面積：約30ha</p> <p>流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して和食ダム建設事業と同等の機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上</p>	212	<p>【内訳】 建設費：206億 維持管理費：5.8億</p>	4.5	<p>・主な洪水被害として、平成元年8月の洪水において、家屋被害73戸、平成16年10月の洪水において家屋被害33戸の被害が発生している。</p> <p>・主な濁水被害として、平成8年1月の濁水において、村内全域で夜間断水が行われている。</p> <p>・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・和食川の氾濫が想定される地区を含む芸西村では、平成29年から令和4年の間で、人口4.7%減、世帯数は2.5%増となっている。 ・人口は減少傾向にあるものの下水道事業の進展や老人介護施設の新規立地などもあり水需要に対して、現況では安定供給に懸念がある。 ・水道事業者である芸西村より参画内容の変更の申し出はない。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年度よりダム本体工事に着手した。平成27年7月からは本体のコンクリート打設を行っている。 ・平成28年度から、左岸側節理面の調査を開始し、平成29年度に再掘削工事を実施。 ・令和4年度に左岸側節理面の掘削除去が完了し、コンクリート打設を再開した。 ・令和6年度の完成に向けて事業を進めている。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンクリート打設設備の見直しや濁水処理設備の見直しなどにより建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・和食ダム建設事業は前回の再評価時以降も事業の必要性は変わっていない。今後においても計画的な進捗が見込めること等から令和6年度の事業完成に向けて引き続き事業を「継続」とする。 	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 (課長 林 正道)
-----------------	------	-----	-----	--	-----	---	-----	--	--	----	-----------------------------------

【砂防事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
トンナイ川事業 間連携砂防等事業 北海道	その他	10	15 ※	【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.61億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：0.5ha 人家：25戸 道道：270m 等	10 ※	【内訳】 建設費：10億円 維持管理費：0.04 億円	1.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施 ・投資効果等の事業の必要性 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和10年度完成予定。 【コスト縮減等】 ・すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減。 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)	
山越駅裏沢事業 間連携砂防等事業 北海道	その他	3.6	5.3 ※	【内訳】 被害防止便益：5.1億 円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：0.9ha 人家：5戸 国道：50m 等	4.0 ※	【内訳】 建設費：4.0億円 維持管理費：0.003 億円	1.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施 ・投資効果等の事業の必要性 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和5年度完成予定。 【コスト縮減等】 ・すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減。 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)	

支湧別川事業間 連携砂防等事業 北海道	その他	40	185 ※	【内訳】 被害防止便益：183億 円 残存価値：1.75億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：475ha 人家：132戸 国道：500m 等	36 ※	【内訳】 建設費：36億円 維持管理費：0.15 億円	5.1 ※	・国道が寸断された 場合の地域生活や経 済に与える影響を軽 減することができる。 ・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い、総事業費及び事 業期間の変更を行うため、再評 価を実施	【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化はない。令和15年度 完成予定。 【コスト縮減】 ・構造体をコンクリートから鋼 製自在枠に変更し、現場発生材 を中詰石として有効利用するこ とでコスト縮減。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
南茅部川汲事業 間連携砂防等事 業 北海道	その他	9.2	44 ※	【内訳】 被害防止便益：44億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 人家：56戸 国道：100m 等	15 ※	【内訳】 建設費：15億円 維持管理費：0.04 億円	2.9 ※	・国道が寸断された 場合の地域生活や経 済に与える影響を軽 減することができる。 ・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い、総事業費及び事 業期間の変更を行うため、再評 価を実施	【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化はない。令和8年度 完成予定。 【コスト縮減等】 ・土留柵工の小口止に植生土の うを採用することでコスト縮 減。	継続	水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>厚沢部本町1事業 間連携砂防等 事業 北海道</p>	<p>その他</p>	<p>8.9</p>	<p>15 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 人家：15戸 国道：230m 等</p>	<p>8.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：8.6億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>1.7 ※</p>	<p>・国道が寸断された 場合の地域生活や経 済に与える影響を軽 減することができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い、総事業費及び事 業期間の変更を行うため、再評 価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化はない。令和10年度 完成予定。 【コスト縮減】 ・土留柵工の小口止に植生土の うを採用することでコスト縮 減。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>ペケレベツ川大 規模特定砂防等 事業 北海道</p>	<p>その他</p>	<p>17</p>	<p>86 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：85億円 残存価値：0.68億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：169ha 人家：443戸 国道：2.9km 等</p>	<p>17 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：17億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>5.1 ※</p>	<p>・道道が寸断された 場合の地域生活や経 済に与える影響を軽 減することができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い、総事業費及び事 業期間の変更を行うため、再評 価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化はない。令和9年度 完成予定。 【コスト縮減】 ・現地発生材を山腹覆土工に有 効活用することによるコスト縮 減。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全 局 砂防部 砂防計画課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>芽室川大規模特定砂防等事業 北海道</p>	<p>その他</p>	<p>18</p>	<p>228 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：227億円 残存価値：0.82億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：807ha 人家：33戸 道道：28.5km 等</p>	<p>19 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：19億円 維持管理費：0.01億円</p>	<p>12.0 ※</p>	<p>・道道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和8年度完成予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>ペンケオタソイ川大規模特定砂防等事業 北海道</p>	<p>その他</p>	<p>18</p>	<p>256 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：255億円 残存価値：1.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：150ha 人家：512戸 道道：1.0km 等</p>	<p>41 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：41億円 維持管理費：0.06億円</p>	<p>6.2 ※</p>	<p>・道道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和10年度完成予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・すき取り土を法覆工に使用することによるコスト縮減</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>岩の目の沢事業 間連携砂防等事業 岩手県</p>	<p>その他</p>	<p>3.5</p>	<p>4.3 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：4.1億 円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 人家：4戸 国道：130m 市道：230m 等</p>	<p>2.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.8億円 維持管理費：0.002 億円</p>	<p>1.5 ※</p>	<p>・緊急輸送道路である 国道が寸断された 場合の地域生活や経済 に与える影響を軽減 することができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い事業期間を延伸す るため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は土砂災害から地域住 民の生命、財産を守ることが目 的であり、過去の豪雨による被 害発生履歴もあることから、早 急な対策が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や事業推進に影響を 与える重大な懸案事項も無いこ とから、事業目的の達成が見込 まれる。</p> <p>【コスト削減等】 ・残存型枠を採用することによ りコスト削減を図ることとして いる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>スキー場南沢事業 間連携砂防等 事業 岩手県</p>	<p>その他</p>	<p>4.5</p>	<p>22 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.24億円 【主な根拠】 人家：20戸 国道：210m 市道：6000m 等</p>	<p>3.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0.002 億円</p>	<p>5.9 ※</p>	<p>・東北縦貫自動車道 が寸断された場合の 地域生活や経済に与 える影響を軽減する ことができる。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い事業期間を延伸す るため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は土砂災害から地域住 民の生命、財産を守ることが目 的であり、過去の豪雨による被 害発生履歴もあることから、早 急な対策が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や事業推進に影響を 与える重大な懸案事項も無いこ とから、事業目的の達成が見込 まれる。</p> <p>【コスト削減等】 ・残存型枠を採用することによ りコスト削減を図ることとして いる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

砂沢地区事業間 連携砂防等事業 山形県	その他	3.5	20 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：20.9ha 人家：10戸 重要公共施設：下水道 浄化センター 村道：520m 等</p>	7.9 ※	<p>【内訳】 建設費：7.8億円 維持管理費：0.15 億円</p>	2.5 ※	<p>・JR陸羽西線等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響は大きく、河川事業と連携し集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、事業費及び事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鉄道及び一級河川を保全するため事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完成予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・有効な代替対策はなく、事業の必要性に変化はない。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
蔵王川大規模特 定砂防等事業 山形県	その他	5.4	62 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：59億円 残存価値：2.8億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：143ha 人家：159戸 事業所：29施設 県道：420m 町道：1,020m 等</p>	50 ※	<p>【内訳】 建設費：50億円 維持管理費：0.09億 円</p>	1.2 ※	<p>・蔵王山噴火に伴い上流域に位置する蔵王スキー場や蔵王温泉街などの観光地へ与える風評被害が無くなる。</p> <p>・緊急輸送道路である国道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・現地の状況により氾濫範囲、保全対象を精査し、便益を再算定し再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・融雪期と火山活動が重なった場合、融雪型火山泥流を引き起こし、大規模な土砂災害を発生させることが想定されることから、融雪型火山泥流を抑制し、土砂災害の発生を未然に防止するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・残工事の橋梁1橋（架替）及び右岸導流堤について、概成に向けて工事を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・土石流シミュレーションを実施し、施設の配置計画を見直すことでコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

叶津川事業間連携砂防等事業 福島県	その他	14	36 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.10億円</p> <p>【主な根拠】 人家：28戸 重要公共施設：1施設 国道：2,500m 等</p>	13 ※	<p>【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：0.20億円</p>	2.8 ※	<p>・緊急輸送道路である国道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p> <p>・現地の状況による事業計画の見直しに伴い、事業費及び事業期間を変更するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土石流の発生により、人家や避難所、国道（緊急輸送路）等に被害が及ぶことが懸念されるため、砂防堰堤を整備する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完成予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・現地発生材の再利用などによるコスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
尻平沢事業間連携砂防等事業 長野県	その他	6.0	16	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.29億円</p> <p>【主な根拠】 人家：37戸 重要公共施設：4施設 要配慮者利用施設：2施設 JR中央本線：60m 国道：50m 県道：65m 町道：450m 等</p>	5.9	<p>【内訳】 建設費：5.5億円 維持管理費：0.40億円</p>	2.6	<p>・現地の状況により、事業期間の延伸及び事業費の増大が必要となったため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、事業効果は大きい。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完成予定</p> <p>【コスト縮減等】 新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

内の巻川事業間 連携砂防等事業 長野県	その他	5.5	11 ※	【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.30億円 【主な根拠】 人家：11戸 重要公共施設：2施設 要配慮者利用施設：1 施設 県道：220m 町道：260m 等	5.6 ※	【内訳】 建設費：5.4億円 維持管理費：0.18億 円	1.9 ※	—	・現地の状況により、事業期間 の延伸及び事業費の増大が必要 となったため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完成予定 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の採用を検討 し、さらなるコスト縮減を図っ ていく。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
段ノ原沢事業間 連携砂防等事業 長野県	その他	2.3	5.7 ※	【内訳】 被害防止便益：5.6億 円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 人家：3戸 重要公共施設：3施設 要配慮者利用施設：2 施設 県道：388m 市道：1,374m 等	2.9 ※	【内訳】 建設費：2.5億円 維持管理費：0.41億 円	2.0 ※	—	・現地の状況により、事業期間 の延伸及び事業費の増大が必要 となったため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生 命、財産を守ることが目的であ り、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完成予定 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の採用を検討 し、さらなるコスト縮減を図っ ていく。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

落合地区事業間連携砂防等事業 長野県	その他	17	68 ※	【内訳】 被害防止便益：68億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：40ha 人家：830戸 県道：880m 町道：9,480m 等	16 ※	【内訳】 建設費：16億円 維持管理費：0.02 億円	4.2 ※	-	・事業計画の見直しにより、事業期間の延伸及び事業費の増大が必要となったため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度完成予定 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図っていく。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
峠沢事業間連携砂防等事業 新潟県	その他	2.5	36 ※	【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 人家：51戸 県道：250m 市道：670m 重要公共施設：1施設 耕作地：3.0ha 等	3.0 ※	【内訳】 建設費：3.0億円 維持管理費：0億円	12.1 ※	当該流域において降雨等により発生する土砂災害により県道寺泊西山線（緊急輸送路）が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響は大きいことから、道路事業と連携して土砂災害対策施設の整備を行うことで、安全・安心の向上が図られる。	・現地の状況により事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土石流により、人家や県道（緊急輸送道路）等に甚大な被害が発生するおそれがあるため、砂防堰堤を整備する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・地域関係者の協力も得られており、事業を進めるうえで大きな支障はない。令和7年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・他工事との発生土の利用調整を図り、残土の有効活用を図る。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>日尻沢事業間連携砂防等事業 新潟県</p>	<p>その他</p>	<p>1.9</p>	<p>19 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 人家：20戸 国道：396m 耕作地：13.2ha 等</p>	<p>3.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0億円</p>	<p>4.9 ※</p>	<p>当該流域において降雨等により発生する土砂災害により国道117号（緊急輸送路）が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響は大きいことから、道路事業と連携して土砂災害対策施設の整備を行うことで、安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>・現地の状況により事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】 ・土石流により、人家や国道（緊急輸送道路）等に甚大な被害が発生するおそれがあるため、砂防堰堤を整備する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域関係者の協力も得られており、事業を進めるうえで大きな支障はない。令和5年度の完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との発生土の利用調整を図り、残土の有効活用を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>土口川事業間連携砂防等事業 新潟県</p>	<p>その他</p>	<p>3.1</p>	<p>31 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：31億円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 人家：43戸 国道：320m 県道：250m 鉄道：260m 耕作地：5.0ha 等</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0億円</p>	<p>9.0 ※</p>	<p>・当該流域において降雨等により発生する土砂災害について対策施設の整備を行い、人命及び資産等を保全する。 ・国道117号（緊急輸送路）や鉄道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、安全・安心の向上が図られる。</p>	<p>・現地の状況により事業計画の見直しを行ったため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土石流により、人家や国道（緊急輸送道路）等に甚大な被害が発生するおそれがあるため、砂防堰堤を整備する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・地域関係者の協力も得られており、事業を進めるうえで大きな支障はない。令和9年度の完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との発生土の利用調整を図り、残土の有効活用を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>山川事業間連携 砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>1.6</p>	<p>7.2 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：7.1億 円 残存価値：0.10億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.6ha 人家：2戸 避難箇所：1箇所 重要公共施設：2施設 県道：190m 等</p>	<p>2.1 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.1億円 維持管理費：0億円</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>・本箇所の下流域には地域防災計画に位置付けられている避難箇所（高岡市埋蔵文化財センター）や浄水施設、県道高岡羽咋線（県道29号）等の公共施設があり、土砂災害が発生した場合、被害が甚大となる。 ・本箇所は、土石流危険渓流であり、平均渓床勾配が約1/7.9と急流となっており、渓床には流出土砂の堆積が見受けられ、下流域に甚大な被害を生じる恐れがある。 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、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家2戸、県道高岡羽咋線、重要公共施設（高岡市埋蔵文化財センター（避難所）、高岡市西広谷浄化センター）等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに用地補償を完了し、堰堤工に着手しており、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・堰堤工形式の決定にあたり、現地調査のうえ比較検討し、経済性で最も有利な「重力式コンクリート堰堤工」を採用している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 （課長 城ヶ崎 正人）</p>
<p>後谷（2）事業 間連携砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>2.5</p>	<p>11 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.9ha 人家：10戸 重要公共施設：3施設 国道：200m あいの風とやま鉄道： 230m 北陸新幹線：150m 農道等：380m 等</p>	<p>4.9 ※</p>	<p>【内訳】 建設費 4.9億円 維持管理費：0億円</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>・本流域の下流には人家1戸、北陸自動車道および市道がある。 ・流域内に流木や不安定土砂が大量に堆積しており、豪雨により土石流が発生する可能性がある。 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、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家10戸、国道471号、あいの風とやま鉄道、北陸新幹線等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに用地補償を完了し、堰堤工に着手しており、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・堰堤工形式の決定にあたり、現地調査のうえ比較検討し、経済性で最も有利な「重力式コンクリート堰堤工」を採用している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 （課長 城ヶ崎 正人）</p>

石谷川事業間連携砂防等事業 富山県	その他	2.2	7.5 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.3億円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.2ha 人家：4戸 重要公共施設：2施設 県道：190m</p> <p>県道橋：1基</p>	7.0 ※	<p>【内訳】 建設費：7.0億円 維持管理費：0億円</p>	1.1 ※	<p>・本溪流は、土石流危険溪流であり、平均溪床勾配が約1/4と急流である。</p> <p>・このため、ひとたび集中豪雨により土石流が発生すると、下流の人家、県道のほか、避難所に指定されている体育館、地域の生活・経済活動、並びに人命に多大な被害を及ぼす恐れが高い。</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、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家4戸、県道山崎泊線等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・これまでに用地補償を完了し、堰堤工に着手しており、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・堰堤工形式の決定にあたり、現地調査のうえ比較検討し、経済性最も有利な「重力式コンクリート堰堤工」を採用している。</p>	継続	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
----------------------	-----	-----	----------	--	----------	---	----------	--	--	----	--

<p>浦谷川事業間連携砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>1.3</p>	<p>18 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0.15億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.1ha 人家：23戸 重要公共施設：2施設 県道：155m 市道：182m</p> <p>農道：243m 等</p>	<p>1.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：1.6億円 維持管理費：0億円</p>	<p>11.0 ※</p>	<p>・本箇所の下流域には緊急避難路である一般県道福平経田線、市道、農道、及び人家23戸が位置しており、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。 ・H26年7月には法面崩壊から土砂が流出し、宅地敷地内まで土石流の流入が見られた。 ・本箇所は、土石流危険渓流であり、平均渓床勾配が約1/6と急流となっており、渓床には流出土砂の堆積が見受けられ、下流域に甚大な被害を生じる恐れがある。 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、砂防事業を実施する必要がある。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家23戸、県道福平経田線等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに用地測量を完了しており、用地補償を進めている。今後は渓流保全工の着手を予定しており、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・土石流・立木の発生抑制工及び補足工での対応を基本として比較検討をし、経済性が最も有利となる「渓流保全工」を採用している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
------------------------------	------------	------------	-----------------	---	------------------	---	-------------------	---	---	-----------	--

<p>坪野地区事業間 連携砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>3.0</p>	<p>7.7 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：7.6億 円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積： 10ha 人家：4戸 重要公共施設：3施設 国道：700m 県道：130m 市道：330m 等</p>	<p>5.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：5.6億円 維持管理費：0億円</p>	<p>1.4 ※</p>	<p>・本事業の実施により人家4戸、災害時の避難施設である公民館、国道471号、県道谷坪野芹川線等への地すべりによる被害が軽減される。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による地すべりについて、人家4戸、国道471号等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに集水井工、横ボーリング工、杭打工を実施済み。今後は地下水位の低下を確認しながら、横ボーリング工の追加施工を行い、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地下水低下工事では、対策施設の効果状況を見極めながら、経済的な施工となるよう努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>日尾谷川事業間 連携砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>2.5</p>	<p>14 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.44億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.3ha 人家：6戸 市道：513m 等</p>	<p>13 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：13億円 維持管理費：0億円</p>	<p>1.1 ※</p>	<p>・本箇所の下流域には人家6戸、市道等の保全対象があり、土砂災害が発生すした場合、被害が甚大となる。 ・本箇所は、土石流危険渓流であり、平均渓床勾配が約1/8.2と急流となっており、渓床には流出土砂の堆積が見受けられ、下流域に甚大な被害を生じる恐れがある。 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、砂防事業を実施し、人的被害や地域生活や経済に与える影響を軽減する。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家6戸、市道等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに堰堤工1基が完成し、渓流保全工の整備に着手済みであり、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・堰堤工軽視の決定にあたり、現地調査のうえ比較検討し、経済的で最も有利な「重力式コンクリート堰堤工」を採用している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

尾山大谷川事業 間連携砂防等事 業 富山県	その他	2.9	88 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：87億円 残存価値：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：198ha 人家：169戸 県道：1,700m 市・農道：1,800m 等</p>	83 ※	<p>【内訳】 建設費：83億円 維持管理費：0億円</p>	1.1 ※	<p>・本箇所の下流域には、人家169戸、県道福平石田線1.7km（緊急輸送路）、市道1.8kmなど、川沿いに人家や施設があり、土砂災害が発生した場合、被害が甚大となる。</p> <p>・当該流域では、土砂流出による河床上昇で、河川の氾濫、浸水被害が昭和60年や平成10年に発生しており、新たな土砂の流出により、今後の豪雨で同様の被害が危惧される。</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、砂防事業を実施し、人的被害や地域生活や経済に与える影響を軽減する。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による土石流について、人家169戸、県道福平石田線等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまでに用地補償を完了し、溪流保全工の整備に着手済みであり、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・土石流・立木の発生抑制工及び補足工での対応を基本として比較検討をし、経済性が最も有利となる「溪流保全工」を採用している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
沢連地区大規模 特定砂防等事業 富山県	その他	1.0	127 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：127億円 残存価値：0.44億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：96ha 人家：35戸 県道：2,400m 市道：400m 等</p>	69 ※	<p>【内訳】 建設費：69億円 維持管理費：0億円</p>	1.8 ※	<p>・本事業の実施により、地すべりによる人家35戸、災害時要配慮者利用施設1施設(入所者定員60名)、県道砺波細入線等の被害、地域生活や経済に与える影響を軽減する。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による地すべりについて、人家35戸、県道砺波細入線、市道、公民館、神社等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・現在、該地区の公園混乱箇所を整理を進めており、地権者が特定されれば、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地すべり解析に基づき、効果的な抑止効果が得られる施設計画とし、経済的な施工に努める。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>頭川地区大規模 特定砂防等事業 富山県</p>	<p>その他</p>	<p>3.9</p>	<p>23 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.06億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積： 29ha 人家：21戸 県道：600m 等</p>	<p>12 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：12億円 維持管理費：0億円</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>・本事業の実施により、地すべりによる人家21戸、県道高岡氷見線等の被害、地域生活や経済に与える影響を軽減する。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、計画規模の降雨による地すべりについて、人家21戸、県道高岡氷見線、小矢部川水系頭川川等への被害を軽減する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまで特に崩壊が進み、堆積土砂が多く存在する西側のブロック、保全対象が最も多い東側のブロックの整備を完了している。現在、中央部ブロックの集水井工の着手を目指して用地測量を実施しており、事業は順調に進む予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・地下水低下工事では、対策施設の効果状況を見極めながら、経済的な施工となるよう努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>男川第7支川事業 間連携砂防等事業 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>4.0</p>	<p>6.5 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：6.3億円 残存価値：0.18億円</p> <p>【主な根拠】 人家：8戸 公民館：1施設 県道：205 m 等</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>1.9 ※</p>	<p>・主要地方道岡崎作手清岳線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家8戸、公民館及び主要地方道岡崎作手清岳線を土砂災害から保全する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>竜泉寺川第6支川事業間連携砂防等事業 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>2.7</p>	<p>8.0 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：7.9億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 人家：4戸 重要公共施設：1施設 県道：90m 等</p>	<p>2.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.3億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>3.5 ※</p>	<p>・一般県道桑谷柱線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家4戸、公民館及び一般県道桑谷柱線を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>山綱川第6支川事業間連携砂防等事業 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>2.8</p>	<p>27 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：26億円 残存価値：0.05億円 【主な根拠】 人家：39戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 国道：120m 市道：100m 等</p>	<p>2.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.3億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>11.7 ※</p>	<p>・国道1号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、緊急輸送道路に指定されていることから、防災上重要な区間である。そこで、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家39戸及び国道1号を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

井戸川沢事業間連携砂防等事業 愛知県	その他	3.5	8.5 ※	【内訳】 被害防止便益：8.4億 円 残存価値：0.16億円 【主な根拠】 人家：5戸 事業所：1施設 重要公共施設：2施設 国道：87m 市道：141m 等	3.1 ※	【内訳】 建設費：3.1億円 維持管理費：0.03 億円	2.7 ※	・国道153号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、緊急輸送道路に指定されていることから、防災上重要な区間である。そこで、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家5戸及び国道153号を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
小田木川第6支川事業間連携砂防等事業 愛知県	その他	4.0	17 ※	【内訳】 被害防止便益：16.5億 円 残存価値：0.14億円 【主な根拠】 人家：19戸 重要公共施設：2施設 県道：90m 市道：960m 等	3.7 ※	【内訳】 建設費：3.7億円 維持管理費：0.03 億円	4.6 ※	・一般県道笹戸小田木線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家19戸、老人憩いの家（指定避難所）及び一般県道笹戸小田木線を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>力石川第7支川事業間連携砂防等事業 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>4.9</p>	<p>11 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：11.2億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 人家：15戸 重要公共施設：2施設 国道：160m 市道：190m 等</p>	<p>4.7 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：4.7億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>2.3 ※</p>	<p>・国道153号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、緊急輸送道路に指定されていることから、防災上重要な区間である。そこで、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家15戸及び国道153号を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト削減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>矢作川第79支川事業間連携砂防等事業 愛知県</p>	<p>その他</p>	<p>4.9</p>	<p>19 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：18.7億円 残存価値：0.26億円 【主な根拠】 人家：4戸 重要公共施設：2施設 県道：80m 等</p>	<p>4.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：4.4億円 維持管理費：0.03億円</p>	<p>4.3 ※</p>	<p>・主要地方道豊田明智線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、緊急輸送道路に指定されていることから、防災上重要な区間である。そこで、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	<p>・事業の進捗状況により事業期間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、人家4戸、公民館、農林水産事務所（県）及び主要地方道豊田明智線を土砂災害から保全する。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、令和8年度の完了を目指す。 【コスト削減等】 ・工法選定等において残存型枠の使用等コスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

松久保沢事業間 連携砂防等事業 愛知県	その他	4.9	8.8 ※	【内訳】 被害防止便益：8.5億 円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：18戸 重要公共施設：3施設 県道：104m 等	4.4 ※	【内訳】 建設費：4.4億円 維持管理費：0.03 億円	2.0 ※	・一般県道上渡合土 岐線が寸断された場 合の地域生活や経済 に与える影響は大き く、道路事業と連携 し、集中的に安全性 を向上させる必要が ある。	・事業の進捗状況により事業期 間を変更するため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することによ り、人家18戸及び一般県道上渡 合土岐線を土砂災害から保全す る。 【事業の進捗の見込み】 ・計画的な工事の推進により、 令和8年度の完了を目指す。 【コスト縮減等】 ・工法選定等において残存型枠 の使用等コスト縮減に取り組ん でいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
北川事業間連携 砂防等事業 京都府	その他	14	108 ※	【内訳】 被害防止便益：107億 円 残存価値：0.61億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：28.7ha 人家：142戸 事業所：20施設 国道：90m 府道：1227m 市道：3372m 等	20 ※	【内訳】 建設費：19億円 維持管理費：1.4億 円	5.4 ※	-	・現地の状況による事業計画の 見直しに伴い、事業期間を延伸 することから再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・保全対象に特段の変化は無 く、集中豪雨等の発生頻度が増 加による土砂災害発生リスクの 高まっていることから、早急な 対策が必要。 【事業の進捗の見込み】 ・砂防堰堤1基、床固工5基完 成、砂防堰堤1基施工中。 ・今後、砂防堰堤及び残りの床 固工6基の完成を目指す。 【コスト縮減等】 ・既存の砂防堰堤を嵩上げし、 既存施設を有効活用することで コスト縮減を図る。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

山ノ谷川事業間 連携砂防等事業 鳥取県	その他	3.5	22 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：22億円 残存価値：0.26億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.9ha 人家：3戸 別府簡易郵便局 八頭消防署用瀬出張所 鳥取市社会福祉協議会 千代南中学校 国道：204m 市道：128m 等</p>	3.6 ※	<p>【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.19 億円</p>	6.1 ※	<p>国道482号への土石 流流出を防ぐこと で、交通途絶の被害 が軽減される。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増 により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家3戸の被害が軽減され る。 ・国道482号への土石流流出を 防ぐことで、交通途絶の被害が 軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との調整を図り、工事 用道路築造や堰堤袖部の間詰め に不足する盛土材について残土 を受け入れ工事を進めている。</p>	継続	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
ツツミ谷川事業 間連携砂防等事 業 鳥取県	その他	2.7	10 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.18億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.0ha 人家：10戸 県道：210m 町道：235m 等</p>	2.9 ※	<p>【内訳】 建設費：2.7億円 維持管理費：0.20 億円</p>	3.5 ※	<p>県道津山智頭八東線 への土石流流出を防 ぐことで、交通途絶 の被害が軽減され る。</p>	<p>・事業期間の変更により再評価 を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家10戸の被害が軽減され る。 ・県道津山智頭八東線への土石 流流出を防ぐことで、交通途絶 の被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用 し、盛土材購入費および建設残 土処分費の縮減を図っている。</p>	継続	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

高宮谷川事業間 連携砂防等事業 鳥取県	その他	2.6	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.5ha 人家：16戸 下日下部多目的集会所 設 若桜鉄道：330m 国道：300m 等</p>	2.7 ※	<p>【内訳】 建設費：2.5億円 維持管理費：0.19 億円</p>	6.3 ※	<p>国道482号への土石 流流出を防ぐこと で、交通途絶の被害 が軽減される。</p> <p>ライフライン（集落 排水施設）の保全。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増 により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家16戸の被害が軽減され る。 ・国道482号線への土石流流出 を防ぐことで、交通途絶の被害 が軽減される。ライフライン （集落排水施設）の保全。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生残土を他工事へ流用 し、残土処分費の縮減を図って いる。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
加勢蛇川大規模 特定砂防等事業 鳥取県	その他	8.6	19 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.42億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：10ha 人家：4戸 古布庄発電所 一向橋ほか 県道：1980m 等</p>	8.9 ※	<p>【内訳】 建設費：8.7億円 維持管理費：0.19 億円</p>	2.2 ※	<p>県道東伯野添線への 土石流流出を防ぐこと で、交通途絶の被害 が軽減される。</p>	<p>・事業期間の変更により再評価 を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家4戸の被害が軽減され る。</p> <p>・県道東伯野添線への土石流流 出を防ぐことで、交通途絶の被害 が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用 し、盛土材購入費および建設残 土処分費の縮減を図っている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

森脇川事業間連携砂防等事業 鳥取県	その他	1.6	5.8 ※	【内訳】 被害防止便益：5.7億円 残存価値：0.12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.6ha 人家：6戸 県道：230m 町道：216m 等	1.7 ※	【内訳】 建設費：1.5億円 維持管理費：0.19億円	3.3 ※	県道日野溝口線への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家6戸の被害が軽減される。 ・県道日野溝口線への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画に影響を与えるような状況変化や、事業推進に影響を与える重大な懸案事項もないことから、事業の目的達成が見込まれる。 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・工事用道路の築造にあたり、他工事からの建設発生残土を受け入れて盛土材購入費の縮減を図る予定。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
牛ノ尾川事業間連携砂防等事業 鳥取県	その他	3.0	13 ※	【内訳】 被害防止便益：12億円 残存価値：0.21億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.7ha 人家：8戸 霞公民館 国道：100m 町道：1135m 等	3.0 ※	【内訳】 建設費：2.8億円 維持管理費：0.19億円	4.2 ※	国道183号生山道路への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。	<ul style="list-style-type: none"> ・長期間継続中により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・国道183号生山道路への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画に影響を与えるような状況変化や、事業推進に影響を与える重大な懸案事項もないことから、事業の目的達成が見込まれる。 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・工事用道路の築造にあたり、他工事からの建設発生残土を受け入れて盛土材購入費の縮減を図る予定。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>狐塔事業間連携 砂防等事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>5.3</p>	<p>18 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.34億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：10.1ha 人家：15戸 丸山多目的集会所 糠ノ庄集会所 国道：365m 町道：760m 等</p>	<p>5.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：5.1億円 維持管理費：0.19 億円</p>	<p>3.3 ※</p>	<p>国道183号への土石 流流出を防ぐこと で、交通途絶の被害 が軽減される。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家15戸の被害が軽減される。 ・国道183号への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化や、事業推進に影響を与える重大な懸案事項もないことから、事業の目的達成が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用し、管理用道路盛土材購入費および建設残土処分費の縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>荒田川事業間連携 砂防等事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>8.8</p>	<p>19 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0.85億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.7ha 人家：7戸 江府消防署 荒田会館 国道：186m 町道：446m 等</p>	<p>9.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：9.1億円 維持管理費：0.19 億円</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>国道181号への土石 流流出を防ぐこと で、交通途絶の被害 が軽減される。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家7戸の被害が軽減される。 ・国道181号への土石流流出を防ぐことで、交通途絶の被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるような状況変化や、事業推進に影響を与える重大な懸案事項もないことから、事業の目的達成が見込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用し、管理用道路盛土材購入費および建設残土処分費の縮減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>日の詰川大規模 特定砂防等事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>7.0</p>	<p>21 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.53億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：13.6ha 人家：17戸 日之詰多目的集会施設 県道：240m 町道：340m 等</p>	<p>7.2 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：7.0億円 維持管理費：0.19 億円</p>	<p>2.9 ※</p>	<p>県道上徳山俣野江府 線への土石流流出を 防ぐことで、交通途 絶の被害が軽減され る。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増 により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家17戸の被害が軽減され る。 ・県道上徳山俣野江府線への土 石流流出を防ぐことで、交通途 絶の被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用 し、管理用道路盛土材購入費お よび建設残土処分費の縮減を 図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>ショウブ谷川事 業間連携砂防等 事業 鳥取県</p>	<p>その他</p>	<p>4.0</p>	<p>14 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.33億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.3ha 人家：13戸 洲河崎公民館 国道：70m 町道：750m 等</p>	<p>4.3 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：4.1億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>3.2 ※</p>	<p>国道181号江府道路 への土石流流出を防 ぐことで、交通途絶 の被害が軽減され る。</p>	<p>・事業期間の変更及び事業費増 により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流 の被害について事業実施によ り、人家13戸の被害が軽減され る。 ・国道181号江府道路への土石 流流出を防ぐことで、交通途絶 の被害が軽減される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業計画に影響を与えるよう な状況変化や、事業推進に影響 を与える重大な懸案事項もない ことから、事業の目的達成が見 込まれる。</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土を現場内で流用 し、工事用道路盛土材購入費お よび建設残土処分費の縮減を 図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>中原谷川事業間 連携砂防等事業 島根県</p>	<p>その他</p>	<p>1.7</p>	<p>7.1</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：7.0億 円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.8ha 人家：8戸 重要公共施設：1施設 国道：110m 等</p>	<p>1.9</p>	<p>【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>3.8</p>	<p>・第一次緊急輸送路 である国道314号が 寸断された場合の地 域生活や経済に与え る影響を軽減するこ とができる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・依然として流域の渓床には不安定土砂が堆積しており、今後の集中豪雨等によって土石流が発生する恐れがある。 ・砂防堰堤が未完成であり、土石流が発生すると甚大な被害となる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・R5に事業完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生資源の積極的な利用や建設発生土の他事業への活用によりコスト縮減を図る</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>湯屋谷川事業間 連携砂防等事業 島根県</p>	<p>その他</p>	<p>3.8</p>	<p>31</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：31億円 残存価値：0.24億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.9ha 人家：38戸 事業所：1施設 重要公共施設：2施設 国道：200m 市道：1520m 等</p>	<p>3.8</p>	<p>【内訳】 建設費：3.6億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>8.1</p>	<p>・国道431号が寸断 された場合の地域生 活や経済に与える影 響を軽減することが できる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・依然として流域の渓床には不安定土砂が堆積しており、今後の集中豪雨等によって土石流が発生する恐れがある。 ・砂防堰堤が未完成であり、土石流が発生すると甚大な被害となる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・R7に事業完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生資源の積極的な利用や建設発生土の他事業への活用によりコスト縮減を図る</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

上横立下谷川事業間連携砂防等事業 島根県	その他	1.9	26	<p>【内訳】 被害防止便益：26億円 残存価値：0.10億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.5ha 人家：17戸 事業所：1施設 重要公共施設：3施設 県道：290m 町道：70m 等</p>	2.0	<p>【内訳】 建設費：1.8億円 維持管理費：0.20億円</p>	13.0	<p>・県道吉賀匹見線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p> <p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・依然として流域の溪床には不安定土砂が堆積しており、今後の集中豪雨等によって土石流が発生する恐れがある。 ・砂防堰堤が未完成であり、土石流が発生すると甚大な被害となる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・R6に事業完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生資源の積極的な利用や建設発生土の他事業への活用によりコスト縮減を図る</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
大草谷川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	2.9	9.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.2億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 人家：7戸 国道：170m 等</p>	3.1 ※	<p>【内訳】 建設費：2.9億円 維持管理費：0.20億円</p>	3.0 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p> <p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度完成予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
宇佐谷川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	3.0	16 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：16億円 残存価値：0.17億円</p> <p>【主な根拠】 人家：25戸 国道：330m 等</p>	3.1 ※	<p>【内訳】 建設費：2.9億円 維持管理費：0.20億円</p>	5.2 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p> <p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤工事を実施しており、早期の事業完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

長野川支川事業 間連携砂防等事業 広島県	その他	3.6	55 ※	【内訳】 被害防止便益：55億円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 人家：83戸 重要公共施設：1施設 国道：360m 等	3.5 ※	【内訳】 建設費：3.3億円 維持管理費：0.20 億円	15.8 ※	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。 ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
寺戸下川事業間 連携砂防等事業 広島県	その他	1.1	35 ※	【内訳】 被害防止便益：35億円 残存価値：0.07億円 【主な根拠】 人家：55戸 県道：8m 等	1.3 ※	【内訳】 建設費：1.1億円 維持管理費：0.20 億円	26.2 ※	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度完成予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。 ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
中須賀川事業間 連携砂防等事業 広島県	その他	1.5	37 ※	【内訳】 被害防止便益：37億円 残存価値：0.09億円 【主な根拠】 人家：62戸 市道：1,120m 等	1.6 ※	【内訳】 建設費：1.4億円 維持管理費：0.20 億円	23.2 ※	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。 ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>西野下奥谷川事業 間連携砂防等事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>1.4</p>	<p>14 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.07億円 【主な根拠】 人家：14戸 重要公共施設：2施設 県道：67m 等</p>	<p>1.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：1.4億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>9.2 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度完成予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>下領家右下谷① 事業間連携砂防等事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>2.8</p>	<p>6.5 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：6.4億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 人家：11戸 国道：80m 等</p>	<p>2.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.6億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>2.4 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>根谷川支川9事業 間連携砂防等事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>2.2</p>	<p>3.9</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3.8億円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 人家：6戸 国道：77m 等</p>	<p>2.2</p>	<p>【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0.20億円</p>	<p>1.8</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>横見川右支事業 間連携砂防等事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>3.6</p>	<p>60 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：60億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 人家：106戸 重要公共施設：3施設 県道：140m 等</p>	<p>3.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：3.2億円 維持管理費：0.20億円</p>	<p>17.5 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

平林川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	4.8	12	【内訳】 被害防止便益：12億円 残存価値：0.28億円 【主な根拠】 人家：19戸 県道：363m 等	4.5	【内訳】 建設費：4.3億円 維持管理費：0.20億円	2.6	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
中野東北川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	4.7	33※	【内訳】 被害防止便益：33億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：44戸 重要公共施設：1施設 国道：140m 等	4.5※	【内訳】 建設費：4.3億円 維持管理費：0.20億円	7.3※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

御手洗川支川18 事業間連携砂防 等事業 広島県	その他	3.5	41 ※	【内訳】 被害防止便益：40億円 残存価値：0.18億円 【主な根拠】 人家：66戸 市道：1,603m 等	3.4 ※	【内訳】 建設費：3.2億円 維持管理費：0.20 億円	12.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
火の山川事業間 連携砂防等事業 広島県	その他	9.3	11 ※	【内訳】 被害防止便益：10億円 残存価値：0.54億円 【主な根拠】 人家：10戸 重要公共施設：2施設 国道：220m 等	8.8 ※	【内訳】 建設費：8.6億円 維持管理費：0.20 億円	1.2 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

天神川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	4.5	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 人家：7戸 重要公共施設：3施設 県道：195m 等	4.3 ※	【内訳】 建設費：4.1億円 維持管理費：0.20 億円	3.6 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・工事に着手しており、早期の事業完成を目指す。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
神宮寺川事業間連携砂防等事業 広島県	その他	5.9	11 ※	【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.30億円 【主な根拠】 人家：14戸 重要公共施設：1施設 県道：370m 等	5.6 ※	【内訳】 建設費：5.4億円 維持管理費：0.20 億円	2.0 ※	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 ・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

五郎谷川事業間 連携砂防等事業 広島県	その他	6.2	20	【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0.35億円 【主な根拠】 人家：14戸 重要公共施設：2施設 国道：300m 等	5.7	【内訳】 建設費：5.5億円 維持管理費：0.20 億円	3.6	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
ハタガミ川事業 間連携砂防等事 業 広島県	その他	4.2	32	【内訳】 被害防止便益：32億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：46戸 重要公共施設：1施設 県道：250m 等	4.0	【内訳】 建設費：3.8億円 維持管理費：0.20 億円	8.0	・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。	・事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・測量・設計を実施しており、用地取得の完了後に工事着手予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>中小坪川事業間 連携砂防等事業 広島県</p>	<p>その他</p>	<p>2.7</p>	<p>56 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：56億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 人家：71戸 重要公共施設：2施設 県道：299m 等</p>	<p>2.6 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.4億円 維持管理費：0.20 億円</p>	<p>21.4 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人的被害が軽減され、道路の寸断による地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・土砂災害から人家及び道路等を保全するため事業の必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・用地取得を進めており、用地取得の完了後に工事着手予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の箇所間流用を行う等、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>曾根南川事業間 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>5.7</p>	<p>21 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：21億円 残存簿価：0.35億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.7ha 人家：14戸 小学校：1箇所 保育園：1箇所 県道：229m</p>	<p>5.8 ※</p>	<p>【内訳】 事業費：5.7億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>3.7 ※</p>	<p>・避難場所である小学校が被災した場合や、地域の道路が推断された場合の地域住民に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や県道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤の立上げがほぼ完了し、令和7年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・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>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

徳神1事業間連携砂防等事業 山口県	その他	3.2	19 ※	【内訳】 被害防止便益：19億円 残存簿価：0.22億円 【主な根拠】 氾濫想定面積：7.4ha 人家：26戸 県道：380m	3.1 ※	【内訳】 建設費：3.1億円 維持管理費：0.01億円	6.1 ※	・地域の幹線道路が推断された場合の地域住民に与える影響を軽減することができる。	・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や県道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・堰堤の立上げは令和4年度時点で未了であるが、令和4年度に堰堤本体工の土工に着手しており、令和7年度までに事業完了見込み。 【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
松ヶ瀬川事業間連携砂防等事業 山口県	その他	3.3	6.4 ※	【内訳】 被害防止便益：6.1億円 残存簿価：0.24億円 【主な根拠】 氾濫想定面積：2.6ha 人家：4戸 国道：202m	3.5 ※	【内訳】 建設費：3.4億円 維持管理費：0.01億円	1.8 ※	・地域の幹線道路が推断された場合の地域住民に与える影響を軽減することができる。	・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や県道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度までに堰堤の立上げが完了し、管理用道路の施工を残している状況である。令和7年度までに事業完了見込み。 【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

<p>下中小野川事業 間連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>5.6</p>	<p>22 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：22億円 残存簿価：0.35億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積：2.3ha 人家：24戸 老人ホーム：1箇所 国道：285m</p>	<p>5.7 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：5.6億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>3.9 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や国道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤の立上げが完了し、令和7年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>平原川事業間連 携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>5.7</p>	<p>127 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：127億 円 残存簿価：0.21億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積：16.6ha 人家：192戸 国道：321m 県道：438m 鉄道：416m</p>	<p>5.4 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：5.4億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>23.4 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や国道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤2基計画であるが、令和4年度までに堰堤1基の立ち上げが完了し、残る堰堤1基と管理用道路の施工を残している状況である。令和9年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>須通東川事業間 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>13</p>	<p>14 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:13億円 残存簿価:0.49億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積:6.5ha 人家:19戸 国道:278m</p>	<p>13 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:13.0億円 維持管理費:0.007 億円</p>	<p>1.1 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や国道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度までに堰堤3基計画のうち2基の立上げは完了しているが、上流の堰堤1基と下流の前庭保護工は未了である。令和11年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>轡井南川事業間 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>3.5</p>	<p>9.4 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益:9.1億 円 残存簿価:0.23億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積:2.6ha 人家:0戸 県道:109m 小学校:1箇所</p>	<p>3.5 ※</p>	<p>【内訳】 建設費:3.5億円 維持管理費:0.007 億円</p>	<p>2.6 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や県道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤の立上げは令和4年度時点でほぼ完了している。令和7年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>宇賀本郷西川事業 間連携砂防等 事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>2.8</p>	<p>15 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円 残存簿価：0.21億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積：5.5ha 人家：2戸 国道220m 県道：50m 小学校：1施設 公民館：1施設</p>	<p>3.0 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.8億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>5.0 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や国道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・堰堤の立上げが完了しており、令和7年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>新造谷川事業間 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>10</p>	<p>13 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：12億円 残存簿価：0.51億円</p> <p>【主な根拠】 氾濫想定面積：12.5ha 人家：23戸 国道：182m</p>	<p>10 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：10億円 維持管理費：0.01 億円</p>	<p>1.2 ※</p>	<p>・地域の幹線道路が 推断された場合の地 域住民に与える影響 を軽減することがで きる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による土石流で、人家が被災した場合や国道等が寸断された場合、地域生活や経済に与える影響が大きいことから、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度に分散堆積工（土工）に着手しているが、分散堆積工は未了である。堰堤は完成しているおり、令和9年度までに事業完了見込み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>川西三丁目 (4)まちづくり 連携砂防等事業 山口県</p>	<p>その他</p>	<p>2.8</p>	<p>11 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 人家：13戸 等</p>	<p>2.8 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.7億円 維持管理費0.01億円</p>	<p>3.8 ※</p>	<p>・急傾斜地の崩壊に伴う、人的被害が軽減される、居住誘導区域内の国土の保全が図られる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・事業実施により人家13戸、居住誘導区域への被害が軽減され、地域生活等や経済への影響が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 ・法枠工の施工中であり、令和5年度に事業完了見込み。 【コスト削減等】 ・建設発生土を他事業に活用することにより、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>池ノ平第二事業 間連携砂防等事業 佐賀県</p>	<p>その他</p>	<p>3.8</p>	<p>15 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.25億円 【主な根拠】 人家：29戸 事業所：3施設 重要公共施設：1施設 県道：580m 市道：640m 等</p>	<p>4.1 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：4.1億円 維持管理費：0億円</p>	<p>3.7 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家29戸、重要公共施設1施設等の被害が軽減される。 ・県道、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年の気候変動に伴い、全国的に災害が頻発化、激甚化しており、保全対象区域の家屋や公共施設等は変わっていないことから、土石流対策の重要性も変わらず高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度までの事業完了を見込む。 【コスト削減等】 ・再生材を積極的に使用する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

<p>一番ヶ瀬下第三事業間連携砂防等事業 佐賀県</p>	<p>その他</p>	<p>4.6</p>	<p>6.0 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：5.7億円 残存価値：0.33億円 【主な根拠】 人家：8戸 重要公共施設：1施設 県道：260m 市道：300m 等</p>	<p>4.0 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：4.0億円 維持管理費：0億円</p>	<p>1.5 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家8戸、重要公共施設1施設等の被害が軽減される。 ・県道、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年の気候変動に伴い、全国的に災害が頻発化、激甚化しており、保全対象区域の家屋や公共施設等は変わっていないことから、土石流対策の重要性も変わらず高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度までの事業完了を見込む。 【コスト削減等】 ・再生材を積極的に使用する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>
<p>末瀬川事業間連携砂防等事業 佐賀県</p>	<p>その他</p>	<p>2.2</p>	<p>3.6 ※</p>	<p>【内訳】 被害防止便益：3.4億円 残存価値：0.17億円 【主な根拠】 人家：5戸 事業所：1施設 重要公共施設：1施設 県道：203m 等</p>	<p>2.0 ※</p>	<p>【内訳】 建設費：2.0億円 維持管理費：0億円</p>	<p>1.8 ※</p>	<p>・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家5戸、事業所1施設、重要公共施設1施設等の被害が軽減される。 ・県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年の気候変動に伴い、全国的に災害が頻発化、激甚化しており、保全対象区域の家屋や公共施設等は変わっていないことから、土石流対策の重要性も変わらず高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度までの事業完了を見込む。 【コスト削減等】 ・再生材を積極的に使用する。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)</p>

寺畑川事業間連携砂防等事業 長崎県	その他	2.4	21 ※	【内訳】 被害防止便益：21億円 残存価値：0.15億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：3.3ha 人家：26戸 国道：180m 鉄道：160m 等	3.9 ※	【内訳】 建設費：3.6億円 維持管理費：0.21億円	5.5 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の豪雨による土石流被害について、被害が想定される人家が26戸から0戸に軽減され、国道207号、JR長崎本線（長与経由）等への被害が軽減される。 ・道路事業等と連携して事業を実施することで、地域交通の安全性が向上する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和元年度中に用地取得済であり、本堰堤工に令和3年度に着手し、令和5年度予算により工事完了予定。 【コスト縮減等】 ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
立岩地区事業間連携砂防等事業 長崎県	その他	19	477 ※	【内訳】 被害防止便益：477億円 残存価値：0.21億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：20ha 人家：78戸 国道：1,060m 県道：570m 鉄道：727m 等	38 ※	【内訳】 建設費：38億円 維持管理費：0.18億円	12.7 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の降雨による地すべり等の被害について事業実施により、被害が想定される人家78戸から0戸に軽減され、国道204号、県道146号、松浦鉄道等への被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和3年度に設計が完了し、令和4年度より着手し、令和10年度までに工事完了予定。 【コスト縮減等】 ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

寺坂地区事業間 連携砂防等事業 長崎県	その他	8.4	52 ※	【内訳】 被害防止便益：52億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 被害想定区域面積： 11ha 人家：46戸 国道：880m 等	11 ※	【内訳】 建設費：11億円 維持管理費：0.18 億円	4.9 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 計画規模の降雨による地すべり等の被害について事業実施により、人家46戸、国道251号等への被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度に追加対策工の設計が完了し、令和4年度より着手し、令和9年度までに工事完了予定 【コスト縮減等】 ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
矢の平川大規模 特定砂防等事業 長崎県	その他	5.4	25 ※	【内訳】 被害防止便益：25億円 残存価値：0.32億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：15ha 人家：46戸 市道：379m 等	6.7 ※	【内訳】 建設費：6.5億円 維持管理費：0.19 億円	3.7 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・計画規模の豪雨による土石流被害について、被害が想定される人家が46戸から0戸に軽減され、一級市道矢の平白木町線等への被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和元年度中に用地取得済であり、本堰堤工に令和4年度に着手し、令和8年度までに工事完了予定。 【コスト縮減等】 ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

大野地区事業間連携砂防等事業 長崎県	その他	7.8	1133 ※	【内訳】 被害防止便益：1133億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：151ha 人家：680戸 国道：600m 鉄道：628m 等	21 ※	【内訳】 建設費：21億円 維持管理費：0.17億円	54.4 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべり等の被害について、被害が想定される人家680戸から0戸に軽減され、国道204号、松浦鉄道等への被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度に抑制工の設計が完了し、令和4年度より着手し、令和11年度までに工事完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
白井岳地区事業間連携砂防等事業 長崎県	その他	6.0	110 ※	【内訳】 被害防止便益：110億円 残存価値：0.03億円 【主な根拠】 被害想定区域面積：118ha 人家：58戸 県道：1,340m 等	27 ※	【内訳】 建設費：27億円 維持管理費：0.18億円	4.1 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべり等の被害について事業実施により、人家58戸、県道146号の被害が軽減される。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度に設計が完了し、令和4年度より着手し、令和10年度までに工事完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・新たなコスト縮減案や代替案の可能性はない。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

日見川2事業間 連携砂防等事業 大分県	その他	4.6	32 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：31.9億 円 残存価値：0.33億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.5ha 人家：2戸 重要公共施設：2施設 鉄道：240m 国道：330m 市道：1190m 等</p>	4.1 ※	<p>【内訳】 建設費：4.0億円 維持管理費：0.05億 円</p>	8.0 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の見直しにより、事業期間及び事業費の変更が生じたため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、国道、鉄道を保全する ・用地測量実施中、今後工事着手見込 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R8年度完成予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・残存型枠の採用 ・建設発生土の有効利用 	継続	水管理・ 国土保全部 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
山王谷川事業間 連携砂防等事業 大分県	その他	2.5	51 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：50.9億 円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.2ha 人家：84戸 重要公共施設：2施設 県道：530m 等</p>	2.3 ※	<p>【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.05 億円</p>	22.4 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の状況により、事業期間の変更が生じたため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、県道を保全する ・設計が完了、今後工事着手見込 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・R6年度完成予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・残存型枠の採用 ・建設発生土の有効利用 	継続	水管理・ 国土保全部 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

町川3事業間連携砂防等事業 大分県	その他	1.6	40 ※	【内訳】 被害防止便益：39.5億 円 残存価値：0.13億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：8.2ha 人家：35戸 重要公共施設：1施設 国道：380m 市道：670m 等	1.8 ※	【内訳】 建設費：1.7億円 維持管理費：0.05 億円	21.8 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・現地の状況により、事業期間の変更が生じたため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、国道を保全する ・設計が完了、今後工事着手見込 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・R5年度完成予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・残存型枠の採用 ・建設発生土の有効利用 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)
口ノ林川上事業 間連携砂防等事業 大分県	その他	2.7	15 ※	【内訳】 被害防止便益：15.1億 円 残存価値：0.19億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.8ha 人家：17戸 重要公共施設：3施設 国道：240m 等	2.4 ※	【内訳】 建設費：2.3億円 維持管理費：0.05 億円	6.5 ※	—	<ul style="list-style-type: none"> ・社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、県道を保全する ・設計が完了、今後工事着手見込 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・R6年度完成予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・残存型枠の採用 ・建設発生土の有効利用 	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 城ヶ崎 正人)

※費用便益比B/Cについては、一体的な整備効果を発現する交付金事業等を含めて算出している。

【海岸事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
上野・白塚海岸 海岸保全施設整備連携事業 三重県	その他	15	31	【内訳】 浸水防護便益：31億円 残存価値 0.20億円 【主な根拠】 浸水家屋：252戸	15	【内訳】 建設費：14億円 維持管理費：1.2億円	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 背後地に地域の主な産業である多くの水産加工会社や第一次緊急輸送道路である国道23号及び近畿日本鉄道名古屋線がある。 ・ 海岸保全基本計画規模の高潮・高波が発生した場合、これら背後地の企業や交通網に浸水被害が生じ、営業停止等による波及被害と避難・救援・復旧活動への影響が懸念される。 ・ 地域住民の生命、財産の防護に加え、社会経済活動への影響を軽減するため、事業を実施する必要がある。 	事業計画の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 当事業を実施することにより、背後地の住宅密集地や事業所への高潮等による浸水被害を防ぐことができる。 【事業の進捗の見込み】 平成31年度に事業着手し、現在、上野地区海岸及び白塚地区海岸で堤防の高潮対策のための嵩上げを実施中であり、令和8年度の完成に向け、事業を進めている。 【コスト縮減等】 仮設材に発生残土を利用するなどのコスト縮減を図っている。	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 田中 克直)
名古屋港海岸海岸保全施設整備連 携事業（昭和心頭地区） 名古屋港管理組合	その他	14	38	【内訳】 浸水防護便益：38億円 【根拠】 浸水防護面積：61ha 浸水防護戸数：154戸	15	【内訳】 建設費 14億円 維持管理費 1.3億円	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 浸水防護により、緊急物資輸送を含めた物流の継続が可能となるとともに、背後地域の企業の経済活動の継続が可能となる。 ・ 津波等による浸水被害に対して、地域住民が感じている不安を解消できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 事業を継続し、浸水被害を防止・軽減することで、背後企業の災害時の物流機能の継続や安定的な企業活動につながる。 【事業の進捗の見込み】 令和8年度整備完了予定 【コスト縮減等】 設計（断面検討等）・積算の段階において工法の経済比較を行いコスト縮減を行う。なお、新工法についても検討の対象とする。	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 神谷昌文)

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減 等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
高規格10アクセス 一般国道394号 榎林バイパス 青森県	その他	58	87	65	1.3	<p>・ 上北自動車道七戸10との連結により、物流ネットワークが強化され、効率的で安定した輸送が可能となり、県内外への輸送時間短縮と鮮度・品質の確保に貢献することが期待される。</p> <p>・ 七戸10との連結により、中核市である青森市、八戸市とのネットワークが整備され、防災機能の改善が図られる。</p> <p>・ バイパスへ交通転換するため、現道の交通安全性の向上が期待される。</p>	<p>・ 工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道394号は、むつ市から上北郡七戸町を經由し弘前市に至る道路であり、本事業は、上北自動車道七戸10との連結による農畜産物の県内外への輸送時間短縮と品質を確保するための物流ネットワークの強化及びバイパス整備による現道の隘路区間の解消を目的とし、七戸町榎森平～附田向までの延長3.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・ 事業化年度：平成21年度 ・ 事業進捗率87%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・ 路盤材、舗装材に再生材を使用し、経費削減に努める。 ・ 排水施設等の小規模構造物については、工場製品を使用し、工期短縮及び経費削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)		
地域高規格道路 (下北半島縦貫道路) 一般国道279号 むつ南バイパス 青森県	その他	250	2,339	2,075	1.1 (0.8) ※1	<p>①地域防災力の向上 ・ 豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。</p> <p>②救急医療体制の強化 ・ 第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。</p>	<p>・ 工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道279号むつ南バイパスは、地域高規格道路下北半島縦貫道路の一部を構成する道路であり、災害発生時の半島孤立の回避、医療救急ネットワークの向上、産業・観光分野の支援等を目的とし、青森県むつ市田名部から青森県むつ市奥内までの延長8.7kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・ 事業化年度：平成21年度 ・ 事業進捗率 約93%（うち用地進捗率 100%）</p> <p>【コスト縮減等】 他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)		
地域高規格道路 (下北半島縦貫道路) 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県	その他	174	2,339	2,075	1.1 (1.4) ※1	<p>①地域防災力の向上 ・ 豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。</p> <p>②救急医療体制の強化 ・ 第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。</p>	<p>・ 工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約70kmの地域高規格道路であり、横浜南バイパスは本道路の一部を形成する延長7.0kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・ 事業化年度：平成25年度 ・ 事業進捗率 約86%（うち用地進捗率 約97%）</p> <p>【コスト縮減等】 他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)		

地高ICアクセス 一般国道354号 古河境バイパス 茨城県	長期間継続中	70	218	【内訳】 走行時間短縮便益:178億円 走行経費減少便益:34億円 交通事故減少便益:6.0億円 【主な根拠】 計画交通量 12,400台/日	62	【内訳】 事業費:59億円 維持管理費:2.9億円	3.5	・新4号国道や圏央道とのアクセスが向上し、企業立地の促進などによる地域活性化が期待される。 ・周辺地域の交通量が減少し、沿道環境が改善される。	・事業採択後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道354号 古河境バイパスは、新4号国道と東西方向を結ぶ幹線道路ネットワークの強化および境古河ICへのアクセス性向上を図ることを目的とし、古河市高野から境町猿山までの延長3.2kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成30年度 ・事業進捗率14%(うち用地進捗率8%) 【コスト縮減等】 土工における土量の過不足について、他事業と工事間流用することにより、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (常総・宇都宮東部連絡道路) 一般国道408号 真岡～宇都宮バイパス 栃木県	その他	243	961	【内訳】 走行時間短縮便益:841億円 走行経費減少便益:87億円 交通事故減少便益:33億円 【主な根拠】 計画交通量 40,100台/日	344	【内訳】 事業費:339億円 維持管理費:4.6億円	2.8	①交通渋滞緩和による交通の円滑化 並行する国道408号の交通が真岡宇都宮バイパスへ転換することで、交通渋滞の緩和や旅行速度の向上が期待される。 ②北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化 地域高規格道路として、整備済みの真岡バイパス、真岡北バイパスと一体となり、北関東自動車道真岡ICへのアクセス性向上が図られる。 ③鬼怒川左岸地域の産業支援 鬼怒川左岸地域の工業団地群に直結する真岡宇都宮バイパスを整備することで、安定的な輸送網が確保され、鬼怒川左岸地域の産業支援に寄与する。 ④物流の効率化 鬼怒川左岸地域の工業団地群から北関東自動車道真岡ICまでの所要時間が短縮され、物流の効率化が図られる。	・工法変更等に伴う総事業費変更及び事業期間延伸により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道408号真岡～宇都宮バイパスは、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する道路であり、交通渋滞緩和、北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化、鬼怒川左岸工業団地群の産業支援などを目的とし、真岡市下籠谷～宇都宮市氷室町までの延長5.2kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率89%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・橋梁の床版に耐久性が高く、維持管理の省力化が図れる合成床版を採用しコスト縮減 ・交通切り回しに必要な土留工法の比較検討によるコスト縮減 ・再生骨材、再生アスファルト合材の積極的な活用しコスト縮減 ・建設発生土の公共工事間流用によるコスト縮減	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (西関東連絡道路) 一般国道140号 大滝トンネル 埼玉県	長期間継続中	99	286	【内訳】 走行時間短縮便益:235億円 走行経費減少便益:48億円 交通事故減少便益:3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 5,900台/日	94	【内訳】 事業費:87億円 維持管理費:7.1億円	3.1	①安全な通行空間の確保 カーブが連続する約7kmの現道が、トンネルの整備により、約2kmの直線道路となる。 ②防災機能の向上 第一次特定緊急輸送道路に指定されており、トンネル整備により、防災機能が向上する。 ③地域の活性化 秩父地域～山梨県間へのアクセス性が向上することにより、物流の効率化が期待されるとともに、観光客の増加が見込める。	・事業採択後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 西関東連絡道路は、関越自動車道花園ICと新山梨環状道路を結び、秩父・児玉・大里地域と山梨地域との広域交流を促進する延長約110kmの地域高規格道路である。本箇所は、西関東連絡道路の一部を構成する区間であり、アクセス性向上、防災機能の強化、走行性向上、走行安全性の向上を図ることを目的とし、整備を進めている。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成30年度 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率89%) 【コスト縮減等】 大滝トンネルの工事発生土を(主)皆野両神荒川線の道路盛土に工事間流用することで、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)

重要物流道路 一般国道254号 和光富士見バイパス 埼玉県	その他	624	1,944	【内訳】 走行時間短縮便益：1,803億円 走行経費減少便益：126億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 34,000～54,000台/日	1,279	【内訳】 事業費：1,257億円 維持管理費：22億円	1.5 (1.6) ※1	① 地域の防災力の強化 多重性のある強固な道路ネットワークが構築されることで、埼玉県・東京都の災害拠点を結ぶ広域的な緊急輸送道路の強化が図られ、大規模災害時の広域的な避難や緊急物資の輸送等を円滑に行うことが可能となる。 ② 地域経済の活性化 高速道路のインターチェンジや主要幹線道路に直結する沿線開発のポテンシャルを活かし、物流施設等の新たな企業立地による物流の効率化、雇用の促進や税収の増加が期待される。 ③ 歩行者や自転車の安全な通行を確保 副道・植樹帯・自転車道・歩道に十分な幅員を確保できることから、歩車分離が図られ安心・安全な歩行空間や周辺環境が構築される。また、大型車等の通過交通が、歩道のない生活道路に流入することを抑制することで周辺地域の安全性が向上する。	・工法変更等に伴う総事業費変更および事業期間延伸により再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道254号は、東京都文京区から埼玉県を南北に縦貫し、長野県松本市に至る延長284kmの一般国道である。一般国道254号における朝霞市から和光市までの現道は、交通量が非常に多く、大規模災害時に交通渋滞が発生している。そこで現道をはじめ、周辺道路の交通渋滞の緩和とともに、外環道と光北10へのアクセス強化及び骨格的な幹線道路ネットワークの形成などを目的とし、和光市下新倉～同市新倉まで及び朝霞市上内間木～富士見市下南畑までの延長約5.9kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和59年度 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率71%） 【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (茂原・一宮・大原道路) 一般国道409号 茂原一宮道路 千葉県	その他	173	311	【内訳】 走行時間短縮便益：285億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：6.0億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700～13,900台/日	225	【内訳】 事業費：217億円 維持管理費：7.6億円	1.4	・日中を通して発生している国道128号、国道409号の渋滞緩和と交通事故減少による安全性の向上が期待される。 ・第3次救急医療施設(東千葉メディカルセンター)への搬送時間が短縮し、地域医療サービスの向上が期待される。 ・緊急輸送道路の1次路線に選定されている国道128号、国道409号の代替路となり、リダンダンシーの向上や地域の防災機能の強化が期待される。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 茂原一宮道路はアクアラインや圏央道の整備効果を広く外房地域に波及させる高規格道路「茂原・一宮・大原道路」の一部であり、交通混雑の緩和と安全性の向上、緊急輸送道路ネットワークの強化等を図るため、長南町千田地先から茂原市三ヶ谷地先までの延長7.2kmのバイパス整備を実施している。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率84%（うち用地取得率86%） 【コスト縮減等】 引き続き、新技術・新工法等の積極的な活用を図り、コスト縮減に努めながら、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地高ICアクセス 一般国道304号 清水谷バイパス 石川県	その他	37	42	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：3.3億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 3,500台/日	41	【内訳】 事業費：40億円 維持管理費：1.2億円	1.02	① 安全・安心な交通の確保 通過交通を排除することによる地域住民の安全・安心の確保 ② 緊急輸送道路としての機能強化 災害や除雪等による北陸自動車道及び国道8号通行止め時の代替路としての機能強化に寄与 ③ 広域交流の拡大 北陸自動車道福光IC等へのアクセス向上により観光交流の拡大、物流の効率化	・残土処分場変更に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道304号は、金沢市と富山県南砺市を結ぶ幹線道路であり、地域高規格道路金沢外環状道路(山側幹線)の月浦ICと金沢テクノパーク・金沢森本インター工業団地の物流センターを結ぶ一次アクセス道路である。当該区間において、バイパス整備による狭隘箇所・急カーブといった交通のボトルネックを解消し、ICアクセス向上により物流の効率化を図る。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 複数の工事用道路の確保により、施工の効率化、運搬費の低減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)

地域高規格道路 (濃飛横断自動車道) 一般国道257号 中津川工区 岐阜県	その他	440	456	【内訳】 走行時間短縮便益: 383億円 走行経費減少便益: 61億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日	371	【内訳】 事業費: 363億円 維持管理費: 8.1億円	1.2	① 観光交流の推進 ・濃飛横断自動車道及びリニア中央新幹線の整備により、県内外の移動時間が大幅に短縮。 ・濃飛横断自動車道とリニア中央新幹線が生み出す「新たな観光リング」により、県全体で広域観光周遊ルートを形成し、観光交流を支援。 ② 災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該工区は災害に備えたりダンダンシー確保・県土強靱化などを目的とした「広域道路ネットワーク計画」への位置づけがされていることに加え、整備後には第一次緊急輸送道路となる予定であり、災害時のネットワークを強化。 ③ 渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・当該工区の整備により、中津川市街地の渋滞の回避や交通の分散など、渋滞緩和による円滑な交通を確保。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 濃飛横断自動車道は岐阜県都市を起点とし、岐阜県中津川市へ至る延長約80kmの地域高規格道路である。また、当該事業区間は、災害に備えたりダンダンシー確保・県土強靱化などを目的とした広域道路ネットワーク計画の高規格道路に位置づけられており、整備後には第一次緊急輸送道路に指定予定など、防災上重要な路線である。 このため「観光交流の促進」、「災害時に有効に機能するネットワークの確保」、「渋滞緩和による円滑な交通の確保」を目的として、リニア中央新幹線の整備に合わせた広域観光周遊ルートの形成や、大規模災害時における円滑な救援・復旧活動を行うための幹線道路機能の強化を図るため、現道に対する5.0kmのバイパス整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成28年度 ・事業進捗率: 18% (うち用地進捗率43%) 【コスト削減等】 今後も建設発生土の有効活用や、新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (金谷御前崎連絡道路) 一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ 静岡県	その他	217	353	【内訳】 走行時間短縮便益: 337億円 走行経費減少便益: 11億円 交通事故減少便益: 4.2億円 【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日	236	【内訳】 事業費: 235億円 維持管理費: 1.6億円	1.5	・整備が進んだ金谷御前崎連絡道路沿線には企業の進出が顕著であり、当路線の整備により東名、御前崎港、国道1号と繋がることで道路ネットワークが強化され、さらなる企業の進出が期待される。 ・富士山静岡空港の乗降客数や貨物取扱量、御前崎港の貨物取扱量はコロナショックのため減少傾向であるが、拠点へのアクセス性向上により、コロナ回復後の需要増加が期待される。	・地すべり対策工の追加に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 金谷御前崎連絡道路は、新東名高速道路から国道1号、富士山静岡空港、東名高速道路、国道150号を結び、重要港湾御前崎港に至る延長約30kmの地域高規格道路である。 事業区間である金谷相良道路Ⅱは、国道1号と富士山静岡空港アクセス道路を結ぶ延長3.3kmの道路であり、陸・海・空の交通ネットワーク形成、旅客・物流需要の増大、地域の産業集積及び振興を目的としている。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成23年度 ・事業進捗率91% (うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 新技術・新工法の活用、建設発生土の他工事流用によりコスト削減を図る予定。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
空港・港湾アクセス道路 一般国道151号 一宮バイパス 愛知県	再々評価	158	581	【内訳】 走行時間短縮便益: 535億円 走行経費減少便益: 38億円 交通事故減少便益: 7.8億円 【主な根拠】 計画交通量 27,200台/日	224	【内訳】 事業費: 218億円 維持管理費: 5.9億円	2.6	新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセス性が強化され、物流の定時性確保が期待される。また、第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道151号は、長野県飯田市から愛知県豊橋市に至る延長132kmの路線であり、南信州地域と東三河地域の交流を促進する幹線道路の役割に加え、新東名高速道路新城ICと重要港湾の三河港を結ぶ物流機能も担い、東三河地域における産業活動の活性化を支える重要な路線である。 当該事業区間に並行する現道の沿線は、民家が多く立ち並び生活交通が多いことに加え、東名高速道路豊川IC、新東名高速道路新城ICと接続していることから、物流交通も多く慢性的な混雑が地域の課題となっている。 このため、混雑の緩和と新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセス向上を目的とし、一般国道151号のバイパス道路を整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成20年度 ・事業進捗率58% (うち用地進捗率45%) 【コスト削減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)

空港・港湾アクセス道路 一般国道419号 高浜拡幅 愛知県	再々評価	44	230	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：223億円 走行経費減少便益：5.1億円 交通事故減少便益：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,700台/日</p>	45	<p>【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：2.8億円</p>	5.2	<p>伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地帯・重要港湾衣浦港とのアクセス性が強化され、物流の定時性確保が期待される。また、第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道419号は、岐阜県瑞浪市から愛知県高浜市に至る延長約75kmの路線であり、伊勢湾岸自動車道などの主要な幹線道路に接続するとともに、地域交流を促進させる重要な路線である。また第1次緊急輸送道路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。当該事業区間は、伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港を結ぶ重要な区間の一部であるが、慢性的に渋滞しており、物流や人の交流などの面で地域の課題となっている。このため、混雑の緩和と伊勢湾岸自動車道と重要港湾衣浦港とのアクセス向上を目的とし、一般国道419号の拡幅整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)</p>
地域高規格道路 (五條新宮道路) 一般国道168号 阪本工区 奈良県	その他	87	89	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：79億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：0.81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,500台/日</p>	88	<p>【内訳】 事業費：88.0億円 維持管理費：0.26億円</p>	1.01	<p>・第二次救急指定医療機関（南奈良総合医療センター）への搬送時間が短縮し、安定した医療サービスの提供に寄与するものと期待される。 ・幅員が狭く線形不良箇所を通過することが無くなり、走行性や安全性の向上が期待される。</p>	<p>・トンネル工事に伴い総事業費変更により、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 五條新宮道路は、線形が悪く、幅員狭路区間が多数あり、緊急輸送道路ネットワークの機能強化、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化、安定した交通路の確保等を目的に整備を進めている。 本事業は、奈良県南部に位置する延長約1.4kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率90%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 引き続き、トンネル路側排水工にプレキャスト製品の採用により、コスト削減に努める。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)</p>
地域高規格道路 (五條新宮道路) 一般国道168号 新天辻工区 奈良県	その他	315	235	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：203億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,600台/日</p>	224	<p>【内訳】 事業費：223億円 維持管理費：0.86億円</p>	1.05	<p>・第二次救急指定医療機関（南奈良総合医療センター）への搬送時間が短縮し、安定した医療サービスの提供に寄与するものと期待される。 ・幅員が狭く線形不良箇所を通過することが無くなり、走行性や安全性の向上が期待される。</p>	<p>・詳細設計が推進したことにより構造物の見直し等あり、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 五條新宮道路は、線形が悪く、幅員狭路区間が多数あり、緊急輸送道路ネットワークの機能強化、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化、安定した交通路の確保等を目的に整備を進めている。 本事業は、奈良県南部に位置する延長約7.2kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率6%（うち用地進捗率5%）</p> <p>【コスト削減等】 引き続き、高強度材料を採用することによる下部工の規模縮小、作業ヤード造成時の一部盛土工の採用、竹割型構造物掘削工法採用による地山変更規模縮小により、コスト削減に努める。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)</p>

地域高規格道路 (五條新宮道路) 一般国道168号 相賀高田工区 和歌山県	その他	205	187	【内訳】 走行時間短縮便益：168億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日	183	【内訳】 事業費：181億円 維持管理費：1.6億円	1.03	①地域住民の利便性向上 新宮市街への通勤通学等、沿線住民の日常生活における移動を支援 ②地域防災の支援 落石や法面崩壊、冠水等による通行止めを回避し、第一次緊急輸送道路の機能を強化 ③地域医療の支援 二次救急医療機関（新宮市立医療センター）へのアクセス向上 ④地域観光の支援 世界遺産等の観光拠点を結ぶ周遊ルートの信頼性向上	・汚染土壌検出による運搬処分費の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結び、南和地域集積圏と新宮地域集積圏の連携を強化する紀伊半島の核となる南北の幹線道路であり、延長約130kmの地域高規格道路である。一般国道168号 相賀高田工区は、五條新宮道路の一部区間として計画されており、新宮市相賀を起点、新宮市高田を終点とする延長4.8kmの路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：27%（うち用地進捗率61%） 【コスト削減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の活用により、コスト削減に努めている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (北条湯原道路) 一般国道313号 北条倉吉道路（延伸） 鳥取県	その他	110	104	【内訳】 走行時間短縮便益：82億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：7.8億円 【主な根拠】 計画交通量 16,400台/日	99	【内訳】 事業費：99億円 維持管理費：0.55億円	1.1	①交通の円滑化・交通安全 完全立体交差型のジャンクションとするため停止の必要が無く、円滑な道路サービスを提供できる。また、交通が平面交差しないため事故減少の効果がある。 ②産業振興・観光振興 ジャンクションが整備され山陰自動車道と共に高速道路ネットワークが形成されれば、企業誘致や観光プロモーションなどに効果があり、雇用の拡大、観光交流など産業や観光の振興に寄与する。	橋梁の耐震設計による構造変更が必要となったこと及び橋梁工事の歩掛が改定となったことによる総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 北条湯原道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連結し、山陰道や中国横断自動車道岡山米子線（米子自動車道）と一体となって広域的な道路ネットワークを形成し、連携強化を図る延長約50kmの地域高規格道路である。北条倉吉道路（延伸）は、高規格道路「山陰道」及び地域高規格道路「北条湯原道路（一般国道313号）」の自動車専用道路相互を完全立体交差型のジャンクションで接続する延長0.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成29年度 事業進捗率34%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 再生資材の使用や、盛土材料を可能な限り他事業残土を使用しており、今後もコスト削減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地域高規格道路 (大洲・八幡浜自動車道) 一般国道197号 夜屋道路 愛媛県	再々評価	190	1,176	【内訳】 走行時間短縮便益：970億円 走行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量 7,700台/日	1,071	【内訳】 事業費：1,056億円 維持管理費：1.6億円 更新費：14億円	1.1 (0.7) ※1	①大規模災害への備え ・高速道路ネットワークと一体となった広域避難・救援道路を構築することで、大規模災害発生時や万が一の原発事故発生時における「命の道」として、確実かつ迅速な緊急輸送や避難・救援活動を支援する。 ・国道197号とのダブルネットワーク化により、地域防災力の向上が図られる。 ②四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能強化 ・八幡浜港と四国8の字ネットワークを地域高規格道路で連結することで、広域物流・観光ルートとなるフェリー航路を介して四国経由で本州と九州を結ぶ「新たな国土軸」の機能が向上する。 ・「新たな国土軸」の整備により、地場産業の振興や県下全体における交流人口の拡大、広域的大規模災害時におけるネットワークの代替性の確保が図られる。 ③広域救急医療活動の支援 ・大洲市と八幡浜市とを繋ぐ地域高規格道路の整備により、八幡浜・大洲圏域の救急医療体制を支援するとともに、管外の三次救急医療機関へのアクセス向上により、地域の安心の向上に大きく貢献する。 ④九州との連携強化による地域活性化 ・高速道路ネットワークと八幡浜港が直結して人・物の輸送効率が向上することにより、県内企業の九州方面との取引拡大などを支援し、地域の活性化に貢献する。 ⑤地域間連携による持続可能な地域づくりへの支援 ・大洲・八幡浜間の所要時間の短縮により、商業施設や病院などの相互利用、通勤圏域の拡大による人材確保などが容易となり、八幡浜・大洲圏域内の連携が強化されることで、持続可能な地域づくりが可能となる。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・「大洲・八幡浜自動車道」は、大洲市北只から八幡浜市保内町喜木を結ぶ約14kmの地域高規格道路であり、愛媛県における「3つのミッシングリンク」の1つである。 ・「夜屋道路」は、大洲市平野を起点とし、八幡浜市郷を終点とする延長4.2kmの区間をバイパス方式により2車線の道路を整備するものであり、「大洲・八幡浜自動車道」の一部を構成し、「大洲西道路」「八幡浜道路」「名坂道路」と一体となって四国縦貫・横断自動車道に接続し、広域交通ネットワークを形成するものである。 ・これにより、大規模災害時における緊急輸送道路の確保、円滑な救急医療搬送、地域産業である農林水産業の振興、観光地へのアクセス向上等を図ることが期待される。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率36%（うち用地進捗率83%） 【コスト削減等】 今後も工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)

地域高規格道路 (佐賀唐津道路) 一般国道208号 佐賀道路 佐賀県	その他	447	619	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：527億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 32,300台/日～38,900台/日</p>	377	<p>【内訳】 事業費：373億円 維持管理費：3.9億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀唐津道路の一部を形成しており、佐賀市から唐津市に至る沿道各都市の交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。 佐賀道路の整備により、佐賀市から唐津市までの所要時間の短縮(約21分)が期待される。 国道208号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。 救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 工法変更等に伴う総事業費変更及び工期延長により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道208号佐賀道路は、地域高規格道路佐賀唐津道路の一部を構成し、一般国道208号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保を図るとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市鍋島町森田から佐賀県佐賀市嘉瀬町中原までの延長4.2kmを整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成28年度 事業進捗率：27% (うち用地進捗率49%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定する。 他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト削減を図る。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地高ICアクセス 一般国道444号 佐賀福富道路 佐賀県	その他	620	1,544	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,217億円 走行経費減少便益：276億円 交通事故減少便益：51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,900台/日～32,900台/日</p>	814	<p>【内訳】 事業費：798億円 維持管理費：16億円</p>	1.9	<ul style="list-style-type: none"> 有明海沿岸道路の一部を形成しており、有明海沿岸地域全体の地域間交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。 有明海沿岸道路の整備により、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市までの所要時間の短縮(約1時間)が期待される。 国道444号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。 救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道444号佐賀福富道路は、地域高規格道路有明海沿岸道路の一部を構成し、一般国道444号の交通混雑の緩和及び交通隘路区間を回避するとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市嘉瀬町中原から佐賀県杵臼郡白石町福富までの延長10.5kmを整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成13年度 事業進捗率96% (うち用地進捗率96%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定する。 他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト削減を図る。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
地高ICアクセス 一般国道212号 日田拡幅 大分県	その他	85	131	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：116億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,100～21,100台/日</p>	101	<p>【内訳】 事業費：96億円 維持管理費：4.2億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 交通の円滑化やアクセス向上 日田市街地と中津市とのアクセス向上が図られる。 交通混雑の緩和 交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図られる。 歩行者、自転車空間の確保 自転車歩行者道の整備により、交通安全性の向上が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 工法変更等に伴う総事業費変更及び工期延長により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道212号日田拡幅は、日田市街地の北部において、4車線化による交通混雑の緩和、歩道の拡幅により、安全性の向上を図る事業である。また、地域高規格道路のうち日田山国道路と接続し、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する広域的な道路ネットワークの一部を構成し、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成23年度 事業進捗率：85% (うち用地進捗率97%) 令和6年度末の確実な供用に向け、事業進捗を図る <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)

地域高規格道路 (北薩横断道路) 一般国道504号 広瀬道路 鹿児島県	その他	170	211	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：153億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,200台/日</p>	177	<p>【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：1.2億円</p>	1.2	<p>・広域交通ネットワークの構築（東九州自動車道と一体となり、鹿児島空港までのアクセス向上） ・物流効率化の支援（農水産物の安定的な輸送支援） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け）</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・広瀬道路は、地域高規格道路である北薩横断道路の一部を担い、当該箇所を整備することにより、鹿児島空港等へのアクセスが向上するとともに、北薩地域の物流及び交流の活性化を図ることを目的とした延長6.0kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率96%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・広瀬IC（仮）の交差形状の変更及び路面工において、地質調査の結果に基づき工法を変更した。 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 明弘)
スマートICアクセス 町道 菅生峠ヶ懐線 宮城県村田町	その他	8	10	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8.1億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,400台/日</p>	9.6	<p>【内訳】 事業費：7.8億円 維持管理費：1.8億円</p>	1.1	<p>・菅生SICと一体に整備することにより、東北自動車道経由で三次医療施設（仙台市立病院）への輸送時間の短縮に寄与。 ・第一次緊急輸送道路（東北自動車道）第二次緊急輸送道路（主要地方道仙台村田線、主要地方道岩沼蔵王線）を結ぶ本路線を整備することにより緊急輸送道路の利用強化が図られる。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 町道菅生峠ヶ懐線は、現在整備中の菅生SIC及び主要地方道岩沼蔵王線を結ぶ延長4.4kmのアクセス道路であり、菅生SICから国際産業交流拠点である仙台空港への重要なアクセス路線である。菅生SIC整備後の交通量増加に対応するため、路線の規格改良整備及び視距の改良により線形修正と車道拡幅を行い、交通事故の軽減と交通の円滑化を図るものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率56%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
空港・港湾等アクセス 一般県道 今市福田線（高江工区） 宮城県仙台市	再々評価	40	50	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行経費減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：0.75億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日</p>	42	<p>【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.9億円</p>	1.2	<p>・本事業は（一）今市福田線の（主）仙台松島線との交差点から1.1km区間において2車線から4車線に拡幅する事業であり、当該箇所を整備することにより、トラック輸送と港湾との輸送モード間の接続が強化されるなど生産性向上が期待される。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回評価実施後、4年間で経過した時点で再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道今市福田線は、仙台塩釜港と仙台貨物ターミナル駅（新駅）とを連絡する延長約8kmの幹線道路であり、仙台貨物ターミナル駅（新駅）と仙台港IC、国際拠点港湾「仙台塩釜港」を結ぶ物流ネットワークの強化に資する重要な路線である。本事業は、その路線における2車線区間の4車線化を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率80%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・路盤材、舗装材に再生材を使用することにより、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
高規格ICアクセス 主要地方道 土浦電ヶ崎線 茨城県	再々評価	41	128	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：5.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,100台/日</p>	41	<p>【内訳】 事業費：38億円 維持管理費：3.0億円</p>	3.1	<p>・圏央道の4車線化が令和8年度までの開通を目標に進められているところであり、今後、圏央道を利用する交通がさらに増加することが予想されるため、交通需要への対応を図る。 ・圏央道や近隣の工業団地へのアクセス向上により、競争力強化や産業振興が図られる。 ・牛久市内の住宅団地や龍ヶ崎市街地から圏央道へのアクセス向上による周辺道路の渋滞緩和を図る。 ・緊急輸送道路として、災害時における広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、防災拠点間のアクセス性が向上し、地域の防災力が強化される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道土浦電ヶ崎線は土浦市と龍ヶ崎市を結ぶ主要な幹線道路であるとともに、圏央道牛久阿見インターチェンジのアクセス道路としても重要な路線である。本事業は牛久市内の住宅団地の開発に伴う交通渋滞の緩和及び圏央道ICへのアクセス向上による地域の活性化を目的とし、延長約3.9kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率49%（うち用地取得率79%）</p> <p>【コスト縮減等】 残土について他の公共事業への流用による事業費削減を検討するなどコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)

高規格ICアクセス 主要地方道 結城坂東線 茨城県	再々評価	26	64	【内訳】 走行時間短縮便益：52億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.3億円 【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日	31	【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：2.5億円	2.1	・坂東市街地や周辺の工業団地から圏央道坂東ICとのアクセス向上が図られることにより、競争力強化や産業振興が図られる。 ・坂東ICへのアクセスが向上することで、県西地域の交流促進に資するとともに、坂東市内の交通円滑化を図る。 ・緊急輸送道路として、災害時における広域的な道路ネットワークとの連携が強化され、防災拠点間のアクセス性が向上し、地域の防災力が強化される。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道結城坂東線は、結城市と坂東市を結ぶ主要な幹線道路であるとともに、圏央道坂東インターチェンジアクセス道路としても重要な路線である。 本事業は坂東市街地において交通転換による円滑化や圏央道ICへのアクセス向上による地域の活性化を目的とし、坂東市弓田～岩井までの延長約1.9kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率63%（うち用地取得率100%） 【コスト削減等】 ・残土について他の公共事業への流用による事業費削減を検討するなどコスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
スマートICアクセス 主要地方道 諏訪 辰野線 小坂～有賀 長野県	その他	45	44	【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行経費減少便益：9.5億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量 4,319台/日	42	【内訳】 事業費：41億円 維持管理費：1.6億円	1.04	①地域観光振興の支援 諏訪湖へのアクセス性、利便性が向上し、観光資源の連携と観光振興が期待できる。 ②地域産業発展の支援 東京港や名古屋港など拠点間の所要時間が短縮され、輸送の効率化と精密製品への影響軽減となる。 ③高速道路利用者の利便性向上 高速道路へのアクセス10分圏が拡大し、圏域人口が59%から72%へ増加する。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道諏訪辰野線は、諏訪市から上伊那郡辰野町に至る路線である。中央自動車道（仮称）諏訪湖スマートICのアクセス道路となる当該箇所を整備することにより、諏訪湖周辺の地域観光の活性化に寄与するとともに、第一精密工業団地から諏訪ICの輸送ルートは慢性的な渋滞が発生しているため、（仮称）諏訪湖スマートIC設置により住宅地や渋滞箇所を回避した輸送ルートを確立することで、沿線地域の安全かつ円滑な交通の向上が期待される。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率65%（うち用地進捗率30%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
スマートICアクセス 村道 滝上北線 長野県筑北村	その他	10	53	【内訳】 走行時間短縮便益：42億円 走行経費減少便益：8.8億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 700台/日	42	【内訳】 事業費：30億円 維持管理費：12億円	1.2	①高速道路の利便性の向上 国道403号の交通集中による渋滞や事故の多発を回避し、高速道路へのアクセスが可能となる。 ②地域農業の支援 輸送時間の短縮により物流の効率化が図られる。 ③地域救急医療の支援 筑北スマートIC周辺における緊急医療分野の環境改善が期待される。 ④地域防災機能の向上 災害時の緊急支援活動の強化が図られる。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施手続き中 【投資効果等の事業の必要性】 村道滝上北線は、長野自動車道に直結して整備するスマートICへのアクセス道路であり、地域の活性化等を目的とし、スマートIC整備と併せて延長約1.0kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：82%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・引き続きコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
地域高規格道路 金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 一般県道 蚊爪森 本停車場線、市道 大浦・千木町線 石川県、金沢市	その他	461	1,562	【内訳】 走行時間短縮便益：1,300億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：52億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500～52,500台/日	628	【内訳】 事業費：621億円 維持管理費：7.1億円	2.5	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。 ⑥災害時の代替路確保 ・並行路線（一次緊急輸送道路）の災害等による通行規制時の代替路を形成。	・施工範囲の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道蚊爪森本停車場線及び市道大浦・千木町線は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市大浦町～金沢市千木町までの延長約2.5kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率85%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)

地高ICアクセス 金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 一般県道 蚊爪森 本停車場線 石川県	その他	89	1,562	【内訳】 走行時間短縮便益：1,300億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：52億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500～52,500台/日	628	【内訳】 事業費：621億円 維持管理費：7.1億円	2.5	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。 ⑥災害時の代替路確保 ・並行路線（一次緊急輸送道路）の災害等による通行規制時の代替路を形成。	・労務単価、資材価格上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道蚊爪森本停車場線(ICアクセス)は地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市千木町～金沢市福久町までの延長約0.7kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
地高ICアクセス 一般県道 豊川蒲 郡線 愛知県	その他	21	41	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量 2,200台/日	22	【内訳】 事業費：22億円 維持管理費：0.9億円	1.8	①国際競争力の強化 高規格道路へのアクセス性向上に寄与 ②交通事故対策の推進 歩道の整備による歩行者の安全性向上に寄与	・盛土材の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道豊川蒲郡線は豊川市御油町を起点とし、御津町を経て蒲郡市蒲郡町に至る総延長約12kmの一般県道である。本工程は名豊道路国道23号蒲郡バイパス（仮称）金野1Cのアクセス道路となる重要な路線である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率76%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
空港・港湾等ア クセス 一般県道 蒲郡碧 南線 愛知県	その他	53	454	【内訳】 走行時間短縮便益：419億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 22,700台/日	49	【内訳】 事業費：46億円 維持管理費：2.6億円	9.3	・物流ネットワークの強化（名豊道路・西三河地区工業地帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される） ・地震・津波対策の強化（第二次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の信頼性向上が期待される）	・工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道蒲郡碧南線は、愛知県蒲郡市から碧南市に至る延長約29kmの路線であり、名豊道路西尾東1Cと重要港湾衣浦港を結び、(都)衣浦岡崎線の一部を形成する重要な路線である。 本路線は、地域における交通の円滑化と周辺の渋滞を緩和するとともに、地域高規格道路等へのアクセス性の向上や大規模災害時等に円滑な救援・復旧活動を図るため、現道拡幅整備を行うものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率33%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
都府県境道路 一般県道 羽島稲 沢線 新濃尾大橋 (仮称) 岐阜県、愛知県	その他	290	392	【内訳】 走行時間短縮便益：354億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：0.41億円 【主な根拠】 計画交通量 11,100台/日	339	【内訳】 事業費：337億円 維持管理費：2.2億円	1.2	物流ネットワークの強化（県境部の渋滞緩和し、両県の産業振興並びに災害時の救出活動等における地域間の連携強化を図る）	・工法変更等により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道羽島稲沢線は、岐阜県羽島市を起点とし、愛知県一宮市を經由して稲沢市に至る路線であり、岐阜県西濃地方と愛知県尾張西部地域を連絡する主要な路線である。 本路線のうち、岐阜県と愛知県境を流れる一級河川木曾川を渡る区間は渡し船により結ばれており、自動車交通は上流の濃尾大橋や下流の馬飼大橋への迂回を余儀なくされている。 このため、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」、「地域の活性化」を主な目的として、木曾川に隔てられた両県の産業振興並びに災害時の迅速な復旧活動など、平常時、災害時問わない地域間の連携強化のため、当該区間に新濃尾大橋（仮称）の新設を含むバイパス道路を整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率82%（うち用地取得率99%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)

スマートICアクセス 市道 神坂44号線 岐阜県中津川市	その他	29	78	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 67億円 走行経費減少便益: 8.8億円 交通事故減少便益: 2.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,300台/日</p>	27	<p>【内訳】 事業費 : 27億円 維持管理費 : 0.86億円</p>	2.9	<p>① 活力 : 主要観光地へのアクセス向上と周辺観光の促進 ・中津川市を代表する観光地である「馬籠宿」へのアクセス向上に寄与 ・移動時間の短縮により、観光ツアー等での市内観光地への立寄率の向上に寄与 ② 安心・安全 : 高速ICアクセスの改善による医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設である県立多治見病院や飯田市立病院への搬送時間が短縮 ・木曽南部地域における第3次救急医療施設への60分圏域の拡大により、重症外傷者の救命率が向上 ③ 安心・安全 : 災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・第1次緊急輸送道路である国道19号・国道256号の一部は雨量規制区間に指定 ・神坂スマートICの整備により、集中豪雨等の際に国道19号や国道256号が規制された場合、両路線を回避する新たな代替ルートが確保できる</p>	<p>・災害等の追加工事等に伴う総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 神坂パーキングエリアは、中央自動車道西宮線の圏原1C～中津川1C間に位置する休憩施設である。神坂スマートインターチェンジは、SA・PA接続型のスマートインターチェンジであり、観光交流や高速道路アクセス向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的として整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度 : 平成29年度 ・事業進捗率 : 94% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・地元調整を行い人道ボックスの計画を削減することでコスト削減を図った。 ・今後も技術革新による新工法・新材料等の情報を積極的に収集し、継続的にコスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
地高ICアクセス 主要地方道 大津能登川長浜線 (馬場・上砥山工区) 滋賀県	その他	343	429	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 393億円 走行経費減少便益 : 34億円 交通事故減少便益 : 1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,800台/日</p>	328	<p>【内訳】 事業費 : 326億円 維持管理費 : 2.0億円</p>	1.3	<p>交通渋滞の緩和 ・地域高規格道路甲賀湖南道路の整備と相まって、交通分散による周辺市の慢性的な交通渋滞の緩和に寄与する。 産業経済振興への支援 ・現在事業中の地域高規格道路甲賀湖南道路と併せて整備することにより、国内屈指の優良企業の工場群へのアクセス強化を図り、湖南地域における産業の活性化および産業立地を促進し、第二次産業の更なる発展への寄与が期待される。 観光振興への支援 ・当路線沿いに位置するびわこ文化公園内の観光・文化施設(県立美術館、県立図書館、滋賀ダイハツアリーナ(R4年12月開館)、県立アイスアリーナ)や主要観光地へのアクセス向上により観光振興への寄与が期待される。 防災機能の向上 ・当路線は、第1次緊急輸送道路である名神高速道路や国道1号と並走する道路であり、現在事業中の地域高規格道路甲賀湖南道路と併せて整備することにより、災害に強い道路ネットワークが構築され、救命救助・復旧活動の迅速な展開が図られるなど、防災機能の向上が期待される。</p>	<p>・建設資材等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 大津能登川長浜線は都市計画道路山手幹線の一部を構成する道路であり、供用済み区間(大津市瀬田～草津市岡本町間の約6.5km)から栗東市上砥山までの約3.0km区間を北伸させることにより、現在整備が進められている地域高規格道路甲賀湖南道路と一体となって広域幹線道路網を構築するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度 : 平成21年度 ・事業進捗率68% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の公共事業箇所への流用などにより、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
高規格ICアクセス 主要地方道 倉吉由良線(北栄工区) 鳥取県	その他	5.5	5.6	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 4.7億円 走行経費減少便益 : 0.36億円 交通事故減少便益 : 0.49億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,800台/日</p>	5.3	<p>【内訳】 事業費 : 4.9億円 維持管理費 : 0.45億円</p>	1.1	<p>・高規格幹線道路 山陰道「北条道路」の大栄IC(仮称)へ接続することで、高速交通網へのアクセス向上 ・災害時拠点の北栄町役場と山陰道「北条道路」を接続することによる防災機能の強化 ・山陰道「北条道路」からの青山剛昌ふるさと館等の主要観光施設への周遊性向上</p>	<p>・詳細設計及び地元調整に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 「主要地方道倉吉由良線」は、倉吉市内の国道313号を起点とし北栄町内の国道9号に接続する延長10.7kmの幹線道路である。当該区間の整備により、平成29年度に事業化された高規格幹線道路 北条道路の大栄IC(仮称)へと接続することで、高速交通網へのアクセスが向上し、当該地域の物流及び人流の活性化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度 : 令和3年度 ・事業進捗率39% (うち用地進捗率0%)</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
高規格ICアクセス 主要地方道 阿南小松島線(立江橋測工区) 徳島県	その他	45	47	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 37億円 走行経費減少便益 : 7.9億円 交通事故減少便益 : 2.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,500台/日</p>	41	<p>【内訳】 事業費 : 41億円 維持管理費 : 0.33億円</p>	1.2	<p>・地場産業の活性化 : 当該地区において、小松島市は、農産品等の直売所、食品加工や販売等を行う6次産業化施設、農業体験施設等を備えた地域振興拠点の整備に着手しており、周辺の農産品物流機能の強化・効率化による地場産業の活性化が期待される。 ・津波災害等による復旧、避難 : 大規模津波被災時の支援ルート確保が期待される。 ・緊急輸送道路の強化 : 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第一次緊急輸送道路である「国道55号」や第三次緊急輸送道路である「阿南勝浦線」を補完し、両路線の災害対応機能の強化が期待される。</p>	<p>・地質調査の結果、軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、四国横断自動車道と連結する「立江橋測IC(仮称)(地域活性化IC)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するとともに、 ・阿南小松島線は、四国横断自動車道と一般国道55号を連結する路線である。 当該区間の整備により、立江橋測地区に計画中である「地域振興拠点」によるまちづくり方策の支援、当該周辺に新たな産業・にぎわい拠点創出など、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度 : 令和元年度 ・事業進捗率65% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・地盤改良工法の見直しによるコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)

地域高規格道路 高松環状道路・高松空港連絡道路 主要地方道 円座香南線（香南工区） 香川県	長期間継続中	145	141	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：133億円 走行経費減少便益：7.1億円 交通事故減少便益：0.74億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,800台/日</p>	109	<p>【内訳】 事業費：107億円 維持管理費：1.7億円</p>	1.3	<p>①最寄り高速IC（高松西IC・高松種紙IC）から空港へのアクセス時間の短縮 ・高松空港と高松自動車道とのアクセス向上により、高松自動車道を利用した交流人口の拡大に寄与 ②空港アクセスに欠かせない定時性の確保 ・高松空港と高松自動車道のアクセス時間の短縮や定時性の確保により、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ旅行需要の回復を後押し ・人流・物流の定時性、速達性が向上することで、経済活動の活性化に寄与 ③並行幹線道路の交通渋滞緩和 ・交通の転換により、慢性的な渋滞が発生している周辺道路の混雑が緩和 ④大規模災害時における緊急輸送道路の確保 ・第2次輸送確保路線に指定され、救助、輸送活動等を行う拠点となる高松空港と高松自動車道の経路の確保</p>	<p>・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 高松環状道路は、高松市中心部周辺を循環し、高松自動車道（高松西IC）、高松空港、高松港等の交通拠点等を連絡する延長約40kmの地域高規格道路であり、また、高松空港連絡道路は、高松自動車道（高松西IC）と高松空港の交通拠点を結ぶ延長約5kmの地域高規格道路である。 主要地方道円座香南線（香南工区）は、高松環状道路・高松空港連絡道路の一部を構成する、延長5.9kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率18%（うち用地取得率37%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）
空港・港湾等アクセス 一般県道 高松坂出線（五色台工区） 香川県	その他	127	355	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：317億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：3.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,300台/日</p>	118	<p>【内訳】 事業費：115億円 維持管理費：3.0億円</p>	3.0	<p>①高松港と番の州臨海工業団地のアクセス向上による物流機能の強化 ・新たな工場建設が進む番の州臨海工業団地への貨物輸送量の増加が見込まれる高松港とのアクセスを向上させることにより、経済活動の活性化に寄与 ②正面衝突などの重大事故の回避及び自転車や歩行者の交通安全の確保 ・上下線を構造的に分離することにより、重大事故が減少 ③並行幹線道路の交通渋滞緩和 ・交通の転換により、慢性的な渋滞が発生している周辺道路の混雑が緩和 ④防災機能強化港などを繋ぎ第1次輸送確保路線の機能強化 ・第1次輸送確保路線に指定され、防災機能強化港（高松港・坂出港等）や多数の防災拠点施設を繋ぎ、災害時における輸送機能を強化</p>	<p>・構造変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 さぬき浜街道は、瀬戸大橋のアクセス道路及び本県の広域幹線道路網の一环として、高松市から坂出市、丸亀市、三豊市を経て観音寺市に至る主要幹線道路である。この道路は、県道高松市及び中・西讃地域の臨海部と瀬戸大橋の坂出北インターチェンジを直結する路線であり、一般県道高松坂出線は、その一部を構成する、延長10kmの道路である。そのうち、現在2車線区間である延長6.6kmを4車線化及び歩道を設置する事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率41%（うち用地取得率91%）</p> <p>【コスト縮減等】 歩道計画の見直し等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）
地高ICアクセス 市道 久米241号線 愛媛県松山市	長期間継続中	82	338	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：280億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,900～6,400台/日</p>	312	<p>【内訳】 事業費：303億円 維持管理費：9.1億円</p>	1.1	<p>1) 交通の分散による松山市内の渋滞緩和 ・松山市中心部の通過交通や放射道路の交通量が松山外環状道路へ転換し、松山市中心部の交通渋滞の緩和に寄与 ・渋滞緩和による救急医療施設への搬送時間の短縮と救命率の向上効果 2) 松山臨海部へのアクセス向上による企業立地の促進 ・産業拠点（工業地域）や物流拠点（松山港、松山空港）が集積している松山臨海部～松山IC間に新たなルートが形成され、アクセス性や定時性が大幅に向上し、松山臨海部の港湾関連用地に新たな企業が進出 ・今後の整備により、国道11号と松山外環状道路が繋がるとともに（仮称）東温スマートICの整備により、新たな工業団地の造成が進められている東温市と松山市臨海部へのアクセスが向上することで、東温市への企業立地を促進 3) 計画路線周辺の通学路の安全性向上や幹線道路の交通事故の減少 ・松山外環状道路を含む周辺道路では死傷事故件数が減少 ・通学路を抜け道として利用する車両が減少したこと通学路の安全性が向上 ・今後の整備により、更なる交通の分散が図られ、幹線道路の死傷事故件数の減少や通学路の安全性の向上に寄与 4) 渋滞を回避した観光ルートの形成による観光振興を支援 ・渋滞箇所が連続する国道33号を回避した観光ルートの形成により、観光振興を支援 5) 緊急輸送道路ネットワークの形成と防災力の強化 ・愛媛県地域防災計画の広域防災拠点と松山ICや松山空港・松山港など主要交通拠点のアクセスを強化し、災害時の救命活動や物資輸送の円滑化を促進 6) 地域高規格道路自動車専用道路部へのアクセス向上 ・一般道路部の整備により、併走する自動車専用道路へのアクセス、自動車専用道路から沿道へのアクセス、自動車専用道路を挟む地域間の移動等が可能となる</p>	<p>・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、松山IC・松山空港・松山港等の交通拠点や放射状にある国道11号・国道33号・国道56号等をつなぎ、地域の交通拠点間のアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。 市道久米241号線は、市内の渋滞緩和を図るとともに、国道11号から松山IC等へのアクセス向上を図るため、国・松山市が協同で整備を進める松山外環状道路インター東線の一般部（側道及び副道）のうち、北土居IC（仮称）と国道11号の間1.6kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率1%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 昨今の上昇傾向にある労務単価や材料価格の動向を注視し、引き続きコスト縮減実施に取り組む。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）

<p>地高ICアクセス市道 川副中央幹線（北川副・川副工区）</p> <p>佐賀県佐賀市</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>46</p>	<p>47</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：43億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：0.17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,600～8,700台/日</p>	<p>40</p>	<p>【内訳】 事業費：40億円 維持管理費：0.28億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・道路を整備することで、朝夕の慢性的な渋滞が緩和される。（主要渋滞箇所 国道208号交差点（新郷本町交差点）付近）</p> <p>・道路整備により車の円滑な通行が可能となり、自転車歩行者道路を整備することで、歩行者・自転車においても安全な通行が確保出来、交通事故件数の抑制が図られる。</p> <p>・佐賀市街地及び佐賀市南東部地区から有明海沿岸道路 川副IC（仮称）までのアクセスが容易となり、幹線道路としての機能向上が図られる。</p> <p>・第一次緊急輸送道路である国道208号、県道佐賀外環状線と有明海沿岸道路 川副IC（仮称）からのアクセス道路となり、当該路線を整備することで緊急輸送道路の利用強化が図られる。</p>	<p>・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 市道川副中央幹線は、県道佐賀外環状線と国道208号、市道環状東みなみ線に接続し、県道佐賀環状線につながる佐賀市南東部地区と市街地を結ぶ延長約3.1kmの幹線道路である。また、川副町米納津地区には、有明海沿岸道路 川副IC（仮称）の整備が計画されている。</p> <p>市道川副中央幹線 北川副・川副工区は、有明海沿岸道路 川副IC（仮称）からの交通の円滑化に寄与し、有明海沿岸道路の整備と一体となり、交流圏の拡大や物流の効率化、交通渋滞の緩和、歩道整備による歩行者等の安全・安心な通行の確保に大きく寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率20%（うち用地取得率87%）</p> <p>【コスト削減等】 建設発生土を先行盛土や路体盛土に流用することで、残土処分費の低減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）</p>
<p>地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 志布志道路</p> <p>鹿児島県</p>	<p>その他</p>	<p>205</p>	<p>209</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：176億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：6.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,200～12,800台/日</p>	<p>198</p>	<p>【内訳】 事業費：198億円 維持管理費：0.6億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・広域交通ネットワークの構築</p> <p>・物流効率化の支援（志布志港の物流機能と一体となり、畜産物の生産拡大や木材の輸出促進等による経済の活性化）</p> <p>・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置づけ）</p> <p>・生活環境の改善（大型車の転換による沿道環境の改善）</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・志布志道路は、都城志布志道路の一部を構成し、九州縦貫自動車道、東九州自動車道と一体となった交通ネットワークが形成され、大隅半島における地域の物流及び交流の活性化が図られる。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率72%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・橋梁工において、地質調査の結果に基づき基礎形式を変更した。 ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等により、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）</p>
<p>地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方奇線 池上工区</p> <p>熊本県熊本市</p>	<p>その他</p>	<p>313</p>	<p>1,914</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,720億円 走行経費減少便益：167億円 交通事故減少便益：28億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,100～26,700台/日</p>	<p>1,265</p>	<p>【内訳】 事業費：1,248億円 維持管理費：17億円</p>	<p>1.5 (1.04) ※1</p>	<p>① 交通混雑の緩和 並行する主要地方道 熊本高森線、主要地方道 熊本田原坂線等では、慢性的な交通混雑が発生しており開通により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>② 拠点アクセス性の向上 熊本市圏都市交通マスタープランで提唱している「2環状11放射道路網」等が形成され、中心市街地及び周辺の地域核や熊本駅等の交通拠点へのアクセス性が向上。</p> <p>③ 物流の安定輸送による地域産業の支援 整備により、半導体関連等の工業地帯や物流拠点である熊本港までのアクセス性が向上し、速達性や定時性が確保され、物流の安定輸送によりさらなる地域産業の発展が期待される。</p> <p>④ 救急救命活動の支援 整備により、熊本市北部地域から市街地への渋滞箇所を回避でき、平時・災害時を問わず3次救急医療施設への迅速で正確な搬送が可能となる。</p> <p>⑤ 災害時リダンダンシーの確保 整備により、災害時の避難・救急活動支援や災害復旧時の交通混雑緩和、被災により寸断された幹線道路の代替路（リダンダンシー）としての機能が期待される。</p>	<p>・地下水対策工の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 （一）砂原四方奇線は、熊本市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状のうち、その西側を構成する延長約12kmの地域高規格道路である。熊本市中心部の慢性的な交通混雑を緩和するとともに、広域交通拠点へのアクセス性向上及び物流の効率化などを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率86%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・トンネル照明LED化等の技術改修、建設発生土の有効利用等により、工事コストの削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 環境安全・防災課 （課長 高松 諭）</p>

地高ICアクセス 一般県道 池上イ ンター線（池上工 区） 熊本県熊本市	その他	167	1,914	【内訳】 走行時間短縮便益：1,720億円 走行経費減少便益：167億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 21,100～26,700台/日	1,265	【内訳】 事業費：1,248億円 維持管理費：17億円	1.5 (1.04) ※1	① 交通混雑の緩和 並行する主要地方道 熊本高森線、主要地方道 熊本田原坂線等では、慢性的な交通混雑が発生しており開通により交通混雑の緩和が期待される。 ② 拠点アクセス性の向上 熊本市都市圏交通マスタープランで提唱している「2環状11放射道路網」等が形成され、中心市街地及び周辺の地域核や熊本駅等の交通拠点へのアクセス性が向上。 ③ 物流の安定輸送による地域産業の支援 整備により、半導体関連等の工業地帯や物流拠点である熊本港までのアクセス性が向上し、速達性や定時性が確保され、物流の安定輸送によりさらなる地域産業の発展が期待される。 ④ 救急救命活動の支援 整備により、熊本市北部地域から市街地への渋滞箇所を回避でき、平時・災害時を問わず3次救急医療施設への迅速で正確な搬送が可能となる。 ⑤ 災害時リダンダンシーの確保 整備により、災害時の避難・救急活動支援や災害復旧時の交通混雑緩和、被災により寸断された幹線道路の代替路(リダンダンシー)としての機能が期待される。	・地下水対策工の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 （一）池上インター線は、熊本市都市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状のうち、その西側を構成する（一）砂原四方寄線と周辺地域を連絡する道路である。熊本市中心部の慢性的な交通混雑を緩和するとともに、広域交通拠点へのアクセス性向上及び物流の効率化などを目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率85%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・工法の見直しや建設発生土の有効利用等により、工事コストの縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道 南風 原知念線 沖縄県	再々評価	421	985	【内訳】 走行時間短縮便益：870億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量 16,200台/日	393	【内訳】 事業費：389億円 維持管理費：3.8億円	2.5	・那覇空港自動車道との直接連結により、那覇空港及び本島中南部方面へのアクセス向上を図る。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 南部東道路は、南風原町内の那覇空港自動車道から南城市の大里、玉城、佐敷を経由して、知念に至る延長約11kmの高規格道路であり、このうち延長7.4kmが当事業の区間である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率44%（うち用地進捗率63%） 【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
高規格ICアクセス 一般県道 幸地イ ンター線インター チェンジ 沖縄県	その他	110	381	【内訳】 走行時間短縮便益：345億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：4.3億円 【主な根拠】 計画交通量 11,200台/日	132	【内訳】 事業費：116億円 維持管理費：16億円	2.9	・県道と沖縄自動車道を接続することで、交通渋滞の緩和、高速道路へのアクセス時間の短縮を図る。 ・沖縄都市モノレールと沖縄自動車道を結節させることで、自動車交通から公共交通への転換を促進する。 ・第2次緊急輸送道路である県道と第1次緊急輸送道路である沖縄自動車道を接続することで、緊急輸送道路ネットワークを強化し、災害医療拠点となる病院へのアクセス向上を図る。	・諸条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 幸地インター線は、首里駅からてだこ浦西まで延長された（R元・10月）沖縄都市モノレールと沖縄自動車道を結節し、公共交通ネットワークの形成を図る。また、ほご道路ネットワークの縦軸幹線である沖縄自動車道と主要な横断道路である浦添西原線とを結ぶアクセス道路であり、沖縄自動車道の西原IC～西原JCT間において、延長約0.8kmのトランペット型、幅員14.5mの2車線でインターチェンジを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率63%（うち用地取得率90%） 【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 高松 諭)
連続立体交差事業 東武鉄道野田線 （清水公園駅～梅 郷駅間） 千葉県	その他	442	560	【内訳】 移動時間短縮便益：487億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：8億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量： 222,734台時/日	478	【内訳】 事業費：462億円 維持管理費：16億円	1.2	① 救急搬送時間等の短縮 野田市の緊急搬送は小張総合病院とキッコーマン総合病院が約7割を担っている。この2つの病院と接続する主要な幹線道路の踏切が除却されることにより、搬送時間の短縮が期待できる。 ② 災害時における長時間遮断の回避 踏切除却により、大震災などの大規模災害発生時における長時間の踏切遮断による交通阻害がなくなり、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが確保される。 ③ 新たなまちづくりによる地域の活性化 鉄道の高架化にあわせ、愛宕駅、野田市の駅前広場や土地区画整理事業、都市計画道路を一体的に整備することにより、交通結節機能が強化されるとともに、新たなまちづくりによる地域の活力や魅力の向上が期待される。	・現場条件の変更等に伴う総事業費や事業期間の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、東武鉄道野田線の清水公園駅から梅郷駅間の約2.9kmにおいて、鉄道を高架化することにより11箇所踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、安全・安心のまちづくりや分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約70%（うち用地取得率約99%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)

<p>連続立体交差事業 京浜急行電鉄本線 (泉岳寺駅～新馬場駅間) 東京都</p>	再々評価	1,247	1,708	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:1701億円 走行経費減少便益: 7.9億円 交通事故減少便益: -0.3億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 35,733台時/日</p>	1,119	<p>【内訳】 事業費 : 884億円 関連道路整備費 : 227億円 維持管理費 : 8.3億円</p>	1.5	<p>・歩行者、自転車の回遊性の向上 踏切の解消や品川駅の地平化等により、東西市街地の行き来が容易となり、歩行者・自転車の移動が円滑化され、回遊性が向上 ・高架下空間の活用による都市機能の向上 ・高架下空間や駅前交通広場等の活用によるにぎわいの創出 ・関連事業の誘発 「国際交流拠点・品川」において、京急線の地平化により、品川駅機能の強化を図っていくことで、関連事業の誘発に貢献</p>	<p>・再評価実施後、5年が経過している事業ではないが、評価件数の標準化のため、1年前倒して再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京浜急行電鉄本線の泉岳寺駅から新馬場駅間の約1.7kmにおいて、鉄道を高架化することにより3箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 令和2年度 ・事業進捗率: 約6% (うち用地取得率約24%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も既存施設の活用や工法の比較検討等により工事コストの縮減等に努めていく。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>
<p>連続立体交差事業 京浜急行大師線 (小島新田駅～鈴木町駅間) 川崎市</p>	再々評価	1,691	2,020	<p>【内訳】 移動時間短縮便益: 2,046億円 走行経費減少便益: -26億円 交通事故減少便益: 0.6億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量: 41,451台時/日 (川崎大師第1踏切) 12,871台時/日 (東門前第1踏切)</p>	1,944	<p>【内訳】 事業費 : 1,944億円 維持管理費 : 0.00億円</p>	1.04	<p>(1) 交通の円滑化 ・ボトルネック踏切の除却による交通円滑化 ・平坦した踏切の除却による地域の一体性向上 (2) 安全かつ快適な通行空間の形成 ・踏切除却による歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上 ・駅前広場と一体的な整備による駅周辺のバリアフリー化 (大師橋駅、川崎大師駅) (3) まちづくりの促進 ・連立事業や道路整備を契機として、駅舎や交通広場等を含め、駅周辺の大街区化等、周辺まちづくりにより賑わい創出に寄与 ・川崎大師駅は、川崎市有数の観光資源として歴史と文化を備えた川崎大師の玄関口であり、周辺には都市計画決定済の国道409号、北口及び南口駅前交通広場等の用地が位置し、いずれも連立事業後の整備を予定 (4) その他 ・踏切除却に伴い、第1次緊急輸送路である国道409号の交通円滑化が図られることにより、災害時の円滑な避難や物資輸送など防災力の向上に寄与</p>	<p>・再評価を実施後一定期間 (5年間) が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京浜急行大師線の小島新田駅から鈴木町駅間の2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより、10箇所踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・本事業は、平成5年度 ・事業進捗率約45% (うち用地取得率約84%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・1期2区間において、より一層の事業費・工期の精査や徹底したコスト縮減を進めていく</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>
<p>重要物流道路 都市計画道路 横浜藤沢線 (上永谷地区・上永谷舞岡地区) 横浜市</p>	その他	207	988	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:861億円 走行経費減少便益:117億円 交通事故減少便益: 9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,600～34,300台/日</p>	343	<p>【内訳】 事業費 : 340億円 維持管理費 : 3億円</p>	2.9	<p>・横浜市南部、内陸南部工業地域と横浜港等の物流拠点を結ぶネットワークの構築により、物流の安定的な輸送能力が確保される。 ・災害緊急時における緊急物資の輸送や緊急車両の通行路としての機能強化が図られる。</p>	<p>・社会情勢の変化により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路横浜藤沢線は、横浜市内の幹線道路網の骨格となる3環状10放射道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流の拠点間アクセスの向上を目的とし横浜港南区丸山台四丁目～戸塚区舞岡町までの延長約1.9kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 平成元年度 ・事業進捗率約68% (うち用地取得率約99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト縮減を行うとともに、舗装、構造物についても、設計段階から可能な限りコスト縮減に努める。更に、隣接する上永谷線の道路事業と工事進捗を合わせることで、仮設材の減量化など間接費を含め、コスト削減を図る。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>
<p>重要物流道路 都市計画道路 羽沢池辺線 (羽沢・菅田地区) 横浜市</p>	その他	346	1,095	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:1038億円 走行経費減少便益: 53億円 交通事故減少便益: 4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,700～42,400台/日</p>	460	<p>【内訳】 事業費 : 456億円 維持管理費 : 5億円</p>	2.4	<p>・内陸北部工業地域と、貨物駅 (横浜羽沢駅) や横浜港等の物流拠点を結ぶネットワークが構築され、物流の安定的な輸送能力が確保される。 ・災害・緊急時における緊急物資の輸送や緊急車両の通行路としての機能強化が図られる。</p>	<p>・社会情勢の変化により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路羽沢池辺線は、横浜市内の幹線道路網の骨格となる3環状10放射道路の一部を構成する道路であり、環状2号線から港北ニュータウンや東名高速青葉インターチェンジ方面へのアクセスが強化、物流の拠点間アクセスの向上を目的とし横浜市神奈川区羽沢南二丁目～緑区鶴居町までの延長約3.2kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度: 昭和62年度 ・事業進捗率約44% (うち用地取得率約86%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処理費のコスト縮減を行うとともに、舗装、構造物についても、設計段階から可能な限りコスト縮減に努める。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>

<p>空港・港湾等アクセス 都市計画道路 黒井藤野新田線（直江津港アクセス） 新潟県</p>	<p>その他</p>	<p>57</p>	<p>95</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：4.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,200台/日</p>	<p>69</p>	<p>【内訳】 事業費：68億円 維持管理費：0.8億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①産業拠点へのアクセスルートの形成 ・国道8号や北陸自動車道から、奥常陸南部産業団地及び上越テクノセンター等の産業拠点へのアクセスルートが形成され、物流の効率化が期待される。 ・物流効率化による新たな企業立地の促進が図られ、地域産業の活性化に寄与する。</p> <p>②直江津港へのアクセス性の向上 ・北陸自動車道上越インターチェンジから重要港湾、日本海側拠点港(LNG部門)である直江津港へのアクセス性が向上し、直江津港の利用促進が期待される。</p> <p>③交通混雑の緩和 ・国道8号や国道253号に集中している交通の分散が図られ、朝夕ピーク時の交通混雑の緩和が期待される。</p>	<p>・現場条件の変更等に伴う総事業費や事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 本路線は、上越市にある重要港湾である直江津港を起点とし、新潟県南部産業団地を結ぶ国道18号を結び、関東、北陸、長野方面に連絡する広域的な環状道路である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率92%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の転用などにより、資源の有効活用とコスト削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>
<p>重要物流道路 都市計画道路 焼津広幡線（越後島工区） 静岡県</p>	<p>その他</p>	<p>83</p>	<p>98</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：0.88億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,400台/日</p>	<p>77</p>	<p>【内訳】 事業費：77億円 維持管理費：0.34億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保について ・新東名高速道路藤枝岡部ICから東名高速道路焼津ICへのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援について ・清水港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築について ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④歩行者・自転車のための生活空間の形成について ・当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保について ・二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。（焼津市立総合病院） ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。（静岡県立総合病院）</p> <p>⑥安全な生活・環境の確保について ・歩道の設置、中央分離帯の設置により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑦地球環境の保全について ・対象道路の整備により、当該道路の渋滞が緩和され、自動車からのアイドリング等によるCO2排出量が削減される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全について ・対象道路の整備により、当該道路の渋滞が緩和され、現道等における自動車からのアイドリング等によるNO2排出量やSPM排出量が削減される。</p>	<p>・現場条件の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 本路線は国道150号を經由し、清水港と東名高速道路焼津IC及び新東名高速道路藤枝岡部ICなどをアクセスしている主要な幹線道路であり、この利便性を活かして、当地域の産業や他地域との交流に大きく寄与することが期待されている。当路線の中で4車線化が完了していない焼津IC付近から藤枝市場までの約0.9kmについては、混雑度が高く、激しい渋滞が発生している。このため、現況の2車線から4車線に拡幅改良し、交通の円滑化や幹線道路のネットワーク強化を図っていく。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率約48%（うち用地取得率約56%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土を有効活用するとともに、維持管理費の削減に努めている。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>
<p>連続立体交差事業 JR東海道本線・JR御殿場線（沼津駅付近） 静岡県</p>	<p>その他</p>	<p>1,034</p>	<p>1,056</p>	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：982億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 165,937台時/日</p>	<p>959</p>	<p>【内訳】 事業費：958億円 維持管理費：1.4億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・交通環境の改善：交差道路の整備による交通の円滑化、踏切事故の解消、踏切や既設アンダーパスに起因する渋滞や冠水、事故の解消、歩行者・自転車の円滑な移動経路の確保</p> <p>・土地の有効利用：鉄道施設跡地の都市的土地利用、高架下空間の土地利用</p> <p>・にぎわいの創出：南北市街地の一体化、駅周辺の都市機能・居住機能の集約</p> <p>・防災性の向上：緊急車両の移動性向上、街路整備の幅員確保による延焼防火性の向上</p> <p>・環境負荷の低減：踏切待ちの解消によるCO2・Noxの低減、E&S方式の貨物駅による効率的なコンテナ輸送</p>	<p>・事業計画の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、JR東海道本線・JR御殿場線の沼津駅付近の約5.3kmにおいて鉄道を高架することにより、13か所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率約5%（うち用地取得率約99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・鉄道事業者との協議や詳細設計の中で、新技術・新工法の活用、施工計画の見直しなどによるコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)</p>

連続立体交差事業 JR東海道本線・JR御殿場線（沼津駅付近） 沼津市	その他	1,034	1,056	【内訳】 移動時間短縮便益：982億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 165,937台時/日	959	【内訳】 事業費：958億円 維持管理費：1.4億円	1.1	・交通環境の改善：交差道路の整備による交通の円滑化、踏切事故の解消、踏切や既設アンダーパスに起因する渋滞や冠水、事故の解消、歩行者・自転車の円滑な移動経路の確保 ・土地の有効利用：鉄道施設跡地の都市的土地利用、高架下空間の土地利用 ・にぎわいの創出：南北市街地の一体化、駅周辺の都市機能・居住機能の集約 ・防災性の向上：緊急車両の移動性向上、街路整備の幅員確保による延焼防火性の向上 ・環境負荷の低減：踏切待ちの解消によるCO2・NoXの低減、E&S方式の貨物駅による効率的なコンテナ輸送	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、JR東海道本線・JR御殿場線の沼津駅付近の約5.3kmにおいて鉄道を高架することにより、13か所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率約5%（うち用地取得率約99%） 【コスト縮減等】 ・鉄道事業者との協議や詳細設計の中で、新技術・新工法の活用、施工計画の見直しなどによるコスト縮減を図る。	継続	都市局 （課長 服部 卓也）
スマートICアクセス 都市計画道路 東部丘陵線（仮称）城陽スマートICアクセス 城陽市	再々評価	97	915	【内訳】 走行時間短縮便益：824億円 走行経費減少便益：85億円 交通事故減少便益：6億円 【主な根拠】 計画交通量 9,200～19,200台/日	91	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：3.6億円	10	①地域間連携の強化 ・新名神高速道路、城陽スマートIC（仮称）の整備と相まって、他地域との交流の活性化やICアクセス強化が図られる。 ②土地利用の促進 ・東部丘陵地の商業系及び物流系の土地利用・企業立地が図られる。 ③周辺道路の交通改善 ・周辺生活道路の交通量の減少が見込まれ、交通安全の確保及び生活環境の改善が期待される。 ④防災面の強化 ・城陽スマートIC（仮称）のアクセス道路となることから、高速道路を活用した緊急輸送の対応など、緊急輸送道路の代替機能の確保が可能となる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路東部丘陵線は、新名神高速道路の側道として城陽市富野中ノ芝の府道山城総合運動公園城陽線を起点とし、城陽市紫高池ノ首の国道307号に接続する全長約4.8kmのまちづくりの骨格を形成する4車線の幹線街路である。また、新名神高速道路の城陽スマートIC（仮称）に接続するインターアクセス道路でもある。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率約54%（うち用地取得率約83%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用等によりコスト縮減に努めていく。	継続	都市局 （課長 服部 卓也）
連続立体交差事業 京阪電鉄本線（香里園駅～枚方公園駅付近） 大阪府	再々評価	1,130	1,240	【内訳】 移動時間短縮便益：1103億円 走行経費減少便益：86億円 交通事故減少便益：51億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 256,815台時/日	901	【内訳】 事業費：898億円 維持管理費：3.2億円	1.4	・踏切除却により踏切事故が解消される。 ・踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進されるなど。	・再評価実施後、5年間が経過している事業ではないが、評価件数の平準化のため、1年前倒しで再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、京阪電鉄京阪本線の香里園駅から枚方公園駅付近の約5.5kmにおいて、鉄道を高架化することにより21箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約26%（うち用地取得率約91%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	都市局 （課長 服部 卓也）
連続立体交差事業 南海電鉄南海本線・高師浜線（羽衣駅～高石駅付近） 大阪府	その他	764	1,212	【内訳】 移動時間短縮便益：990億円 走行経費減少便益：-9億円 交通事故減少便益：35億円 その他便益：196億円 ※その他便益の詳細は、大阪府HP： https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/42866/00000000/sankoushiryou.pdf 【主な根拠】 踏切交通遮断量 137,986台時/日	1,025	【内訳】 事業費：1023億円 維持管理費：1.7億円	1.2	・踏切除却により踏切事故が解消される。 ・踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進されるなど。	・現場条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、南海電鉄南海本線・高師浜線の羽衣駅から高石駅付近の約4.1kmにおいて鉄道を高架化することにより、13箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	都市局 （課長 服部 卓也）

<p>大阪市道高速道路淀川左岸線</p> <p>大阪市 阪神高速道路株式会社</p>	その他	6,109	12,211	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 11,481億円 走行経費減少便益 649億円 交通事故減少便益 81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,200~49,700台/日</p>	9,369	<p>【内訳】 事業費 : 8,930億円 維持管理費 : 439億円</p>	1.3	<p>①都市の再生 ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路であり、大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。</p> <p>②円滑なモビリティの確保 ・交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。</p> <p>③生活環境の改善及び保全 ・トンネル上部空間が公園等として総合的に整備されることにより生活環境の改善が期待される。</p> <p>④防災・減災、国土強靱化 ・ネットワーク機能の強化により災害時などに対するリダンダンシー向上が期待される。</p>	<p>・現場条件の変更等に伴う総事業費や事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・淀川左岸線は、此花区北港（5号湾岸線）から北区豊崎（新御堂筋）までの延長10.0km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、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他、臨海部と都心部との結びつきを強化する路線である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：61%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・安全性等を確保するための地盤改良工法の変更などを実施する一方で、工事の施工手順の効率化や汚染土処分量の削減等によるコスト縮減に努める。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 服部 卓也）</p> <p>道路局 高速道路課 （課長 橋本 雅道）</p>
<p>連続立体交差事業 阪急電鉄京都線・千里線（淡路駅付近）</p> <p>大阪市</p>	その他	2,326	3,021	<p>【内訳】 移動時間短縮便益：2803億円 走行経費減少便益：169億円 交通事故減少便益：49億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 219,636台時/日</p>	2,573	<p>【内訳】 事業費 : 2570億円 維持管理費 : 2.7億円</p>	1.2	<p>・交通流の円滑化に伴う周辺環境の改善（騒音低減、排気ガス削減）</p> <p>・災害時における避難路及び緊急車両の進入路の確保などの防災性の向上</p> <p>・市街地整備の促進及び沿道土地利用の高度化（淡路駅周辺）</p> <p>・高架下利用の促進</p> <p>・広域的な道路ネットワークの充実（都市計画道路等の整備促進）</p>	<p>・事業計画の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、阪急電鉄京都線・千里線の淡路駅付近の7.1kmにおいて、鉄道を高架化することにより17か所の踏切を撤却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。また、淡路駅周辺地区では土地区画整理事業と一体整備により効果的なまちづくりを進めるものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率約58%（うち用地取得率約99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 服部 卓也）</p>
<p>地域高規格道路 徳島環状道路 都市計画道路 徳島環状線（末広～住吉工区）</p> <p>徳島県</p>	その他	570	1,356	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,104億円 走行経費減少便益：201億円 交通事故減少便益：50億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,300台/日</p>	935	<p>【内訳】 事業費 : 933億円 維持管理費 : 1.9億円</p>	1.5	<p>・円滑なモビリティの確保 国道11号等の徳島市及び周辺地域の渋滞緩和</p> <p>・国土、地域ネットワークの構築 国土交通大臣に指定された第2次緊急輸送道路の整備</p> <p>・災害への備え 徳島県地域防災計画で指定された第2次緊急輸送道路の整備</p> <p>・安全で安心できる暮らしの確保 自転車、歩行者の安全性の向上</p>	<p>・現場条件の変更等に伴う総事業費や事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当路線は、徳島環状道路の東部に位置し、徳島環状線及び国道192号徳島南部自動車道で形成される地域高規格道路であり、四国横断道と一体となり、地域の連携強化を図るとともに、徳島市内の慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通を創出、地域振興、防災対策に寄与する重要な社会基盤である。本事業は、阿波しらすさき大橋から末広大橋までの間について、高架構造により整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率約85%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・現道交通への影響を抑えるため、交差点部の上部工を一括架設するなど、施工方法の工夫により交通規制の短縮を図った。安宅交差点から末広大橋までの区間においても、引き続き工法や施工方法の検討を行い、現道交通への影響を抑えるとともにコスト縮減を図る。</p>	継続	<p>都市局 街路交通施設課 （課長 服部 卓也）</p>

空港・港湾等アクセス計画道路 余戸北吉田線(空港線(3-1~4-2工区)) 愛媛県	その他	79	1,063	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:885億円 走行経費減少便益:131億円 交通事故減少便益:47億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,400台/日</p>	836	<p>【内訳】 事業費 : 819億円 維持管理費 : 17億円</p>	1.3	<p>①主要地点間のやアクセス機能向上 ・松山IC・松山空港・松山港などの主要拠点間のアクセス機能向上 ②緊急輸送道路ネットワークの形成と防災強化 ③医療施設への所要時間短縮 ・空港付近の二次医療施設から三次医療施設への所要時間短縮(約18分~約11分) ④安全で快適な自転車歩行者空間の創出 ・3.0m×2の自転車歩行者道の整備 ⑤物流の効率化・生産性の向上 ・松山空港の機能強化と連携整備</p>	<p>・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・余戸北吉田線は、国・松山市と協同で整備を進める松山外環状道路空港線の側道となる幹線道路で、松山空港・松山港・臨海工業地域が位置する臨海部と、松山IC等の広域交通拠点や工業団地を連絡する物流アクセス道路でもあり、松山市中心部の渋滞緩和や、地域の活性化等を目的とし松山市南吉田町~北吉田町までの延長約1.3kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成21年度 ・事業進捗率約79%(うち用地取得率約81%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)
連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線(春日原駅~下大利駅間) 福岡県	その他	727	751	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:628億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益:33億円 その他便益:72億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 459,077台時/日 ※その他便益の詳細は、福岡県HP: https://www.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/attachment/183515.pdf</p>	719	<p>【内訳】 事業費 : 719億円 維持管理費 : 0億円</p>	1.04	<p>・沿線市街地の活性化や土地利用の変化等による経済効果 ・踏切事故や地震等による踏切遮断の回避 ・踏切騒音の減少など、環境の改善 ・鉄道により分断されていた市街地が一体化されるなど地域のまちづくりに貢献</p>	<p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、西日本鉄道天神大牟田線の春日原駅から下大利駅までの約3.3kmにおいて、鉄道を高架化することにより12箇所の踏切を撤除し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断された市街地を一体化することによって土地の利用価値を向上させ、都市の活性化を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率約84%(うち用地取得率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・残工事は僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)
連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線(雑餉隈駅付近) 福岡市	その他	456	434	<p>【内訳】 移動時間短縮便益:371億円 走行経費減少便益:14億円 交通事故減少便益:49億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 263,905台時/日</p>	417	<p>【内訳】 事業費 : 417億円 維持管理費 : 0.22億円</p>	1.04	<p>①地域住民の利便性・安全性の向上 ・撤除される踏切において、渋滞や事故、踏切待ちが解消する。 ・駅利用者の上下移動が減少し、利便性・快適性が向上する。 ②地域防災の支援 ・地震等による長時間の踏切遮断を回避でき、第2次緊急輸送道路の機能強化が図られる。 ③生活環境の改善 ・踏切渋滞の解消により、CO2やNOxの排出量が削減される。 ・列車走行の騒音・振動が軽減され、踏切の警報音が解消される。 ④良好な市街地の形成 ・線路により分断された市街地が一体化する。</p>	<p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、西日本鉄道天神大牟田線の福岡市南部の地域拠点に位置づけられている雑餉隈地区の約1.9kmにおいて、鉄道を高架化することにより7箇所の踏切を撤除し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路で分断された市街地の一体化による沿線地域の良好な住環境の形成を図る事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成22年度 ・事業進捗率:約85%(うち用地取得率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・残工事は僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線(牧山ランプ~枝光ランプ) 北九州市 福岡北九州高速道路公社	その他	182	471	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:382億円 走行経費減少便益:50億円 交通事故減少便益:39億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,300台/日</p>	221	<p>【内訳】 事業費 : 194億円 維持管理費 : 27億円</p>	2.1	<p>・高速度・定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化する。 ・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路の確保、機能強化を図る。 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和する。</p>	<p>・社会情勢の変化により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎バイパス等を相互に連絡し、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。戸畑枝光線は、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州高速道路の一部として環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長4.4kmの都市計画道路であり、うち牧山ランプ~枝光ランプの2.7kmについて、街路事業と有料道路事業の合併施行事業として整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率約80%(うち用地取得率約99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・現地発生の有効活用や、新工法や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也) 道路局 高速道路課 (課長 橋本 雅道)

重要物流道路 都市計画道路 戸畑枝光線（戸畑 ランプ～牧山ラン プ） 北九州市 福岡北九州高速道 路公社	その他	528	496	【内訳】 走行時間短縮便益：430億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量 15,000台/日	391	【内訳】 事業費：379億円 維持管理費：12億円	1.3	・高速性・定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化する。 ・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路の確保、機能強化を図る。 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和する。	・社会情勢の変化により再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎バイパス等を相互に連絡し、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。戸畑枝光線は、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州高速道路の一部として環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長4.4kmの都市計画道路であり、うち戸畑ランプ～牧山ランプの1.6kmについて、街路事業と有料道路事業の合併施行事業として整備を行うものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率約4%（うち用地取得率約27%） 【コスト縮減等】 ・現地発生土の有効活用や、新工法や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也) 道路局 高速道路課 (課長 橋本 雅道)
連続立体交差事業 JR長崎本線（浦上 駅～長崎駅間） 長崎県	その他	514	601	【内訳】 移動時間短縮便益：572億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 101,800台時/日	590	【内訳】 事業費：537億円 維持管理費：53億円	1.02	・鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除却され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる。 ・鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与する。 ・西九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる。	・事業期間変更、総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、JR長崎本線の長崎市松山町から長崎駅までの約2.5kmにおいて、鉄道を高架化することにより4箇所の踏切を除却し、踏切による交通渋滞の解消等交通の円滑化を図るとともに、線路により分断されていた東西市街地の一体化による地域活性化を図る事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約90%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・残工事は僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)
地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄 の原佐野線（下郡 工区） 大分県	その他	160	232	【内訳】 走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 37,500台/日	146	【内訳】 事業費：145億円 維持管理費：1.0億円	1.6	・交通容量の拡大により特に朝夕通勤ラッシュ時の交通渋滞の緩和に寄与する。 ・中心市街地と広域防災拠点である大分スポーツ公園や米良1Cのアクセス向上が図られる。	・隣接工区との調整により事業計画の見直しが生じたため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路大分中央幹線道路は、「東九州自動車道 大分1C」と大分米良1Cと接続する「(主) 中判田下郡線」を結ぶ、延長約6kmの路線である。このうち、(都) 庄の原佐野線（下郡工区）は、東九州自動車道等の広域幹線道路とのネットワーク強化や、周辺道路の交通渋滞の緩和に寄与することを目的とする延長0.9kmの街路事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率約32%（うち用地取得率約64%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 服部 卓也)

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

【市街地整備事業】
 (国際競争拠点都市整備事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事 業の進捗の見込み、コスト縮減 等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
<渋谷駅周辺地域 > 渋谷駅街区土地区 画整理事業 東京都			664	【内訳】 歩行者の移動短縮便益： 114億円 歩行者の移動サービス向 上便益： 500億円 滞留・交流機会増大・都 市景観向上便益： 50億円 【主な根拠】 利用者数 998,600人 <東口> 462,700人 鉄道：84,200人、バス： 31,800人、タクシー： 14,800人、徒歩： 331,900人 <西口> 535,900人 鉄道：150,200人、バ ス：32,500人、タク シー：13,100人、徒歩： 340,100人	560	【内訳】 工事費：485億円 用地費：71億円 維持管理費：3.5億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・渋谷駅の機能更新や再編と駅ビルの再開発を一体的に行うことにより、安全で快適な都市空間が創出される。 ・老朽化した駅施設の更新と併せた自由通路の整備により、東西のまちの分断が解消され、回遊性を高めるとともに、歩行者の快適性・利便性・安全性が向上する。 ・退避経路の確保や一時滞在施設、滞留スペース、防災備蓄倉庫などの帰宅困難者支援機能を確保する等の取り組みにより、渋谷駅周辺の防災機能が総合的に高まる。 ・再開発事業により、国際医療施設、サービスアパートメント、子育て支援施設の導入・整備を行い、国際水準の生活環境を実現する。 ・企業支援施設整備等により、クリエイティブコンテンツ等の先進的業務機能が集積される。 	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【事業の必要性】 本地域では、公共施設や宅地、駅施設の機能更新など、開発の連鎖により総合的なまちづくりの推進と回遊性のある安全・安心な都市空間の形成が求められている。鉄道により分断されている東西の広場をつなぐことで、その連続性と駅の周辺市街地とを結ぶ開かれた歩行者ネットワークを強化し、合わせて、国道246号によるまちの分断、地形の高低差によるバリアの存在や、狭隘道路等などの課題に対して、先行する鉄道改良事業などと連携した市街地の再編により、安全性を改善することが必要である。 【事業の進捗】 一部、事業延伸、工事時期の検討を行っている事業もあるが、その後、工程変更等を行い、現在は着実な事業推進が見込まれており、暫定供用を開始予定の事業も存する。 【コスト縮減】 複数の事業が輻輳して施行されており、効率良く事業が進められるよう施行調整することや、新工法の採用検討、工期短縮の調整、入札・相見積等による価格妥当性の検証の上でのプラン適正化検討等、コストの縮減を図る。		
<渋谷駅周辺地域 > 渋谷駅街区北側自 由通路整備事業 渋谷区	再々評価	2,802	【内訳】 歩行者の移動時間短縮便 益：170億円 【主な根拠】 歩行者交通量：6,522人	52	【内訳】 自由通路整備費：52 億円	3.3		継続	都市局 市街地整備課 (課長 鎌田秀 一) 街路交通施設課 (課長 服部卓 也)		

<p>< 渋谷駅周辺地域 > 渋谷駅南口北側自由通路整備事業 渋谷区</p>		541	<p>【内訳】 歩行者の移動時間短縮便益：541億円 【主な根拠】 歩行者交通量：1,371人</p>	37	<p>【内訳】 自由通路整備費：27億円 維持管理費：10億円</p>	14.5			
<p>< 渋谷駅周辺地域 > 渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業 渋谷区</p>		5,218	<p>【内訳】 域内便益 1,275億円 域外便益 3,943億円 【主な根拠】 事業純収益、地価の上昇</p>	2,139	<p>【内訳】 施設整備費等 1,528億円 用地費及び建物買収費 612億円</p>	2.4			

【港湾整備事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
東京港新海面処分場地区 廃棄物海面処分場整備事業 東京都	再々評価	3,156	17,700	【内訳】 廃棄物等処分の適正化： 16,373億円 新たな土地の造成（残存価値）： 1,328億円 【主な根拠】 処分容量：94,050千m3	12,026	【内訳】 建設費：7,570億円 管理運営費：4,457億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> これまで、延べ約4,188万m³（令和3年度末）の廃棄物等を適正に最終処分しており、着実な護岸整備によって、処分場の確保という使命を果たしている。 「廃棄物等の埋立処分計画」に基づき、新海面処分場に求められる埋立処分受入可能容量を確保する必要があるため、今後も最終処分場の整備の必要性に変化はない。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> 今後とも事業執行に当たり、護岸建設の設計施工の各段階で、設計VE・契約後VE等により、護岸や地盤改良の施工方法の見直しなどを行い、コスト縮減に努めていく。 新海面処分場は、東京23区最後の最終処分場であり、他に処分場を確保することは困難なため、代替案立案の可能性は極めて少ない。 	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)	
東京港10号地その2地区 国内物流ターミナル整備事業 東京都	再々評価	267	847	【内訳】 海上輸送コスト削減便益：812億円 震災時輸送コスト削減便益：18億円 震災時施設被害回避便益： 17億円 【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量： 3,847千トン/ 年	295	【内訳】 建設費：290億円 管理運営費：5億円	2.9	<ul style="list-style-type: none"> 再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 東京港10号地その2地区における船舶大型化への対応及び物流効率化を支援し、また、大規模地震時の緊急物資輸送拠点としての機能を確保するため、本事業による国内物流ターミナル整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> 施工に当たり、建設発生土の再利用や再生材の使用を行っている。 さらに、新技術の活用など、今後もコスト縮減の取り組みに努めていく。 	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)	

川崎港浮島地区廃棄物海面処分場整備事業 川崎市	再々評価	980	4,206	【内訳】 廃棄物等処分の適正化： 3,650億円 新たな土地の造成（残存価値）：556億円 【主な根拠】 処分容量：18,600千m3	3,602	【内訳】 建設費：2,587億円 管理運営費：1,015億円	1.2	・輸送距離短縮に伴う排出ガスの減少量 (CO2：3498.8t、NOx：66.2t)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・市街化の進んだ川崎市において、内陸部にまとまった土地を確保して廃棄物処分場を整備することは、土地利用形態等の観点から困難であり、海面処分場を求めざるを得ない。 ・市内から発生する一般廃棄物や産業廃棄物や市内公共工事から発生する建設発生土及び浚渫土砂を安定的に受入れることにより、快適な市民生活や都市の活動を維持していくとともに、事業の促進や地域経済の活性化のため、浮島2期廃棄物処理場（廃棄物埋立護岸）の必要性は高い。 【事業の進捗見込】 ・令和15年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・工事実施にあたっては、経済的な工法の選定などのコスト縮減に取り組んでいく。	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
清水港新興津地区小型船だまり整備事業 静岡県	その他	84	110	【内訳】 漁船の業務コスト削減等： 81億円 交流機会の増加便益：27億円 土地の残存価値：2.1億円 【主な根拠】 小型船及び漁船配置数：126隻 年間入れ込み客数：2,869千人/年	97	【内訳】 建設費：96億円 管理運営費：1.1億円	1.1	・新興津コンテナふ頭奥側に位置する現在の小型船溜りの収容艇を本事業で整備する新興津小型船だまりに移転させることにより、コンテナふ頭周辺での小型船（漁船やプレジャーボート）と大型貨物船の輻輳を緩和させ、事故および海難のリスクを減少させる効果がある。 ・現状港内において暫定係留艇となっている小型船を新興津小型船だまりに収容することにより、暫定係留艇に起因する違法駐車や騒音などが減少し、洪水・高潮等に起因する小型船の流出など、周辺地域の環境向上、災害時の被害軽減効果がある。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・興津地区、袖師地区の小型船を集約することによって、今後も船舶の大型化が予想される大型船と小型船の船舶輻輳の解消を図る必要性の高い事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・国直轄工事の浚渫土砂や、他の公共工事からの発生土を物揚場背後の用地造成に活用して効率的な整備を行うことによりコスト縮減に努める。防波堤整備及び土地造成事業により不要となる国道護岸の消波ブロックを防波堤の消波工へ転用して有効活用を図り、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)
衣浦港外港地区廃棄物海面処分場整備事業 愛知県	その他	201	1,188	【内訳】 廃棄物の輸送便益：934億円 浚渫土砂の輸送便益：159億円 残存価値：95億円 【主な根拠】 衣浦港の廃棄物埋立計画土量 一般廃棄物 477,683m3 産業廃棄物 511,426m3 浚渫土砂 3,528,680m3	658	【内訳】 建設費：658億円	1.8	・輸送ルートの適正化によって、輸送時にトラックが排出する二酸化炭素を削減することを試みることができる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・慢性的な不足状況が続く一般廃棄物・産業廃棄物の最終処分場及び浚渫土砂等の処分場を確保することによって、適正かつ計画的な処理処分体制を確立することが必要不可欠であり、地域環境の保全、公衆衛生の向上等を図るために必要性の高い事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・コスト縮減の各種取り組みについて検討する。	継続	港湾局 計画課 (課長 西村 拓)

熊本港夢咲島地区廃棄物海面処分場整備事業 熊本県	再々評価	475	1,858	【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減効果：1,653億円 土地の残存価値：205億円 【主な根拠】 埋立想定土量：9,828千m3 埋立完了後面積：65.4ha	1,649	【内訳】 建設費：1,649億円 管理運営費：0.13億円	1.1	・廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂を海洋投入処分を行わないため、環境保全に寄与。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本港の整備や機能維持で発生する浚渫土砂を効率よく経済的に処分するため、処分場を確保するもの。 【事業の進捗見込み】 ・令和7年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・延命化対策（地盤改良）において、埋立途中の超軟弱地盤上でも前処理なしに直接施工できる経済性の高い工法を採用しコスト削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 （課長 西村 拓）
中津港田尻地区国際物流ターミナル整備事業 大分県	その他	297	1,133	【内訳】 陸上輸送コスト削減：1,108億円 輸送費用削減：0.72億円 輸送時間費用削減：9.4億円 事故損失削減：0.01億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 令和9年取扱貨物量：（令和3年実績同値） 完成自動車：20万台/年 令和9年予測交通量：（令和2年度第4回九州地方整備局事業評価監視委員会資料） 58万台/年	756	【内訳】 建設費：752億円 管理運営費等：4.7億円	1.5	・雇用の創出など中津地域の広域的な経済活性化に寄与される。 ・中津港に入港する大型自動車船の航行安全性が向上する。 ・バイパス道路整備による、現道沿線集落の騒音、振動など削減。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本プロジェクトの主たる施設となる岸壁は既に供用を開始している。残事業は、投資効果を高めるために不可欠である臨港道路の整備である。 ・臨港道路を整備することで、交通混雑や生活影響への緩和、事故の抑制が可能となる。 【事業の進捗見込み】 ・令和8年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・盛土材を他事業等から受け入れるなど、コスト削減に努める予定。	継続	港湾局 計画課 （課長 西村 拓）
油津港東地区国際物流ターミナル整備事業 宮崎県	その他	597	3,263	【内訳】 船舶の大型化による輸送コスト削減：1,935億円 輸送距離短縮による輸送コスト削減：108億円 防波堤整備による海難事故削減：1,174億円 耐震強化による震災時の緊急物資輸送コスト削減：0.14億円 耐震強化による震災後の一般貨物輸送コスト削減：30億円 残存価値：17億円 【主な根拠】 令和4年度予測取扱貨物量：林産品 60.1万トン/年 令和4年度予測取扱貨物量：完成自動車 7.8万トン/年 避泊隻数：100～500GT 2隻、年間荒天回数：7.7回/年 緊急物資量：1,172トン、一般貨物量：71.0万トン/年	2,369	【内訳】 建設費：2,337億円 管理運営費：32億円	1.4	・緊急物資輸送による地域住民の生活維持及び震災後の事業活動への不安が軽減される。 ・住居地域から離れた大水深岸壁で林産品の取扱いが可能となり、周辺地域への騒音、振動、粉塵等が解消される。 ・林産品等の輸送効率が向上し、産業の国際競争力の向上や地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・貨物量の増大や船舶の大型化に対応し輸送の効率化による地域経済の発展に寄与するとともに、大規模地震時の緊急物資輸送に資するものであり、地元から早期整備を強く要望されていることから、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・防波堤（東）堤頭部において、構造上の工夫により消波ブロック個数を削減した。	継続	港湾局 計画課 （課長 西村 拓）

<p>西之表港中央地区複合 一貫輸送ターミナル整 備事業 鹿児島県</p>	<p>再々評価</p>	<p>221</p>	<p>458</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減：17億円 移動コスト削減：5.2億円 海難被害の回避：183億円 防波堤改良便益：240億円 その他の便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 令和5年 予測取扱貨物量(農 水産品)：1.6万トン/年 令和9年 予測大型客船利用 者数：3,242人/年 令和5年 予測避泊隻数：5.4 隻/年 令和5年 予測取扱貨物量： 1,326千トン/年</p>	<p>395</p>	<p>【内訳】 建設費：391億円 管理運営費：3.6億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・物流の効率化による環境負荷の軽減 ・クルーズ船就航による来訪者と島民の交 流機会の増大及び地域経済の活性化</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過しているた め、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・岸壁の整備により大型旅客船の安全な係留が可能とな る。 ・防波堤改良により荒天時の港内静穏度が向上しつつあ り、安定的な就航、安全な接岸が可能となる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・設計積算段階で経済性を考慮して建設費の縮減を引き 続き図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 西村 拓)</p>
---	-------------	------------	------------	--	------------	---	------------	---	--	-----------	----------------------------------

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事)))

(補助事業等)

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)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
列車運行円滑化 事業(浅草線泉 岳寺駅) 東京都交通局	長期間 継続中	615	703	441	【内訳】 建設費:441億円	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー性 の向上 ・駅規模の拡大に よる利用者の増加 に伴う駅周辺地区 の拠点性の向上 ・品川駅周辺で の交通利便性の向 上による経済社会 の発展 ・鉄道利便性向 上に伴う自動車か ら鉄道への移動手 段の転換により、 CO2等排出量が減 少し、地球環境改 善への寄与 ・鉄道利便性向 上に伴い自動車交 通量が減少し、交 通事故の削減への 寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継 続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ホームの拡幅、コンコースの改良、通路・出入口の 新設等を行うことにより、利用者のホームでの滞留 を防止し、乗降時間の増大による列車遅延時間を短 縮する。また、エレベーターによるバリアフリー ルートの整備等により駅利用者の利便性を向上させ る。 【事業の進捗の見込み】 供用年度:令和9年度一部供用開始 【コスト削減等】 既設構造物の壁や柱の撤去を伴う構築幅など難度 の高い設計を行うにあたり、第三者の専門家を委員 とする「技術検討委員会」を設置して、既設構造物 の強度評価や新旧構造物の接続方法など、合理的な 設計手法の選定等を検討している。 	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)	

【整備新幹線整備事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効 果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コ スト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北海道新幹線（新函 館北斗・札幌間） （独）鉄道建設・運 輸施設整備支援機構	再々評価	23,159	19,014 (残事業 = 18,899)	【内訳】 利用者便益：6,313億円 (残事業=6,313億円) 供給者便益：11,811億円 (残事業=11,811億円) 環境等改善便益：192億 円 (残事業=192億円) 残存価値：698億円 (残事業=582億円) 【主な根拠】 輸送密度：16,900人キロ /日・km（新函館北斗・ 札幌間）	21,314 (残事業 = 14,576)	【内訳】 建設費：18,262億円 (残事業=12,213億 円) 用地関係費：1,123億 円 (残事業=435億円) 維持更新投資費： 1,928億円 (残事業=1,928億円)	0.9 (残事業 =1.3)	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業である こと及び総事業費増額により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要区間の所要時間短縮 東京駅～札幌駅間の所要時間（最速達） 約2時間55分短縮（想定） 函館駅～札幌駅間の所要時間（最速達） 約2時間10分短縮（想定） ・沿線の交流人口が増加（推計値） 北海道（道南除く）-道南（約1.1倍） 北海道（道南除く）-東北（約1.2倍） ・生産性向上による生産額の増加 年間約453億円の増加（推計値） 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地は約87%を取得済み。 ・土工事については、トンネル区間の約42%、明かり区間の 0%が完成。 ・発生土の受入地確保の難航に伴う工事着手の遅れや、巨大で 堅固な岩塊の出現によるトンネル掘削の一時中止、トンネル工 事における陥没の発生による掘削の一時中止、地質不良区間 におけるトンネル補強工事の追加などに起因して、現時点にお いて3～4年程度遅れている工区も存在 【コスト縮減等】 ・吹付コンクリート材料の変更 ・電気設備の箇所数削減、配置変更 ・シールド到達立坑付近の縦断線形の見直し 等 	継続	大臣官房 参事官（新幹線建設）室 （参事官 中野智行）	

【住宅市街地総合整備事業】
 (住宅市街地総合整備事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北青山三丁目第二 地区 都心共同住宅供給 事業 都市再生機構	長期間継 続中	237	364	【内訳】 拠点地区内便益 169 億円 拠点地区外便益 195 億円 【主な根拠】 区域内住宅・施設の収益 向上、周辺1kmの地価上 昇	207	【内訳】 事業費 207億円	1.8	・事業採択後長期間（5年間） が経過したため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・緊急輸送道路沿道の耐震化や 良好な居住環境の整備、魅力あ る市街地の形成等に寄与するこ とから、事業の必要性は高い。 【事業進捗の見込み】 ・令和6年4月の竣工に向けて建 設工事中	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 豊嶋太朗)	

(地域居住機能再生推進事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
厚木緑ヶ丘地区地 域居住機能再生推 進事業 神奈川県	再々評価	22	29	【内訳】 家賃：27億円 駐車場利用料：1.5億円 用地残存価値：0.31億円 建物残存価値：0.20億円 【主な根拠】 市場家賃：110千円/ 月・戸	28	【内訳】 建設費：17億円 用地費：5.2億円 修繕費：5.1億円 その他事業コスト： 0.56億円	1.03	・再評価を実施後一定期間（5 年間）が経過したため、再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投 資効果等の事業の必要性がある 【事業の進捗の見込み】 R4年度末、91%にて順調に推移 している 【社会経済情勢の変化を踏まえ た事業の必要性】 福祉対応としての事業の必要性 がある	継続	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 井波まど か)	

<p>野並住宅地区地域 居住機能再生推進 事業</p> <p>愛知県</p>	再々評価	45	61	<p>【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅：53億円 ・駐車場：6.5億円 用地残存価値 0.63億円 建物残存価値 0.44億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：73千円/月・ 戸</p>	60	<p>【内訳】 用地費 11億円 建設費 38億円 維持管理費 10億円 その他事業費 0.78 億円</p>	1.01	<p>福祉的役割、地域波及効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、公営住宅の建替により耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上のほか、民間活力による生活支援施設の整備による地域コミュニティの活性化といった居住機能の再生を図る。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 居住水準の向上やバリアフリー化、住戸タイプの多様化など、事業の必要性は引き続き高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業は進捗しており、計画通りの完成が見込まれる。</p> <p>【事業効果の変化】 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。</p>	継続	<p>中部地方整備局</p> <p>建設部 住宅整備課 (課長 小林真大)</p>
<p>泉北ニュータウン 地区地域居住機能 再生推進事業</p> <p>大阪府</p> <p>※公営住宅等整備 事業</p>	再々評価	385	574	<p>【内訳】 家賃等：540億円 駐車場利用料による便 益：34億円 【根拠】 市場家賃：122千円/月・ 戸</p>	556	<p>【内訳】 建設費：455億円 維持管理費：101億円</p>	1.03	<p>・住民の交流の場となる集会所や公園を整備するとともに、オープンスペースの確保と共に、府自然環境保全条例で規定される敷地面積の20%以上の緑地を確保することで、泉北ニュータウン地区の良好な景観を維持。</p> <p>・活用地において、医療施設等の新たな機能や多様な住宅の導入を図るなど、先導的なまちづくりによる魅力向上により、泉北ニュータウンの再生に寄与する。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引き続き高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見込まれていない。</p>	継続	<p>近畿地方整備局</p> <p>建設部 住宅整備課 (課長 湯浅翔)</p>
<p>都市再生機構</p> <p>※住宅市街地総合 整備事業</p>		422	307	<p>【内訳】 地域内便益：241億円</p> <p>地域外便益：65億円</p> <p>【主な根拠】 建替による住環境の向上、良質な住宅市街地の整備</p>	282	<p>【内訳】 事業費：266億円 維持管理費：15億 円</p>	1.1	<p>・駅前の都市的景観と自然景観をつなぐ魅力的な屋外空間の創出</p> <p>・交流を図りやすい集会所の再整備による団地内コミュニティ促進</p> <p>・既存歩行者空間と団地内通路のネットワーク化による利便性・親水性の両立</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・団地の建替事業等による居住水準の向上及び生活利便施設の誘致による生活利便性の向上を引き続き図る必要がある。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・遅延なく行政手続き及び工事が進捗し、建設中の住棟は令和5年3月の入居を予定。</p>		<p>住宅局</p> <p>住宅総合整備課 (課長 鈴木あおい)</p>

千里ニュータウン地区地域居住機能再生推進事業 大阪府	再々評価	614	1,027	【内訳】 帰属家賃:958億円 駐車場利用料による便益:69億円 【根拠】 市場家賃:114千円/月・戸	1,061	【内訳】 建設費:911億円 維持管理費:150億円	0.97	・住民の交流の場となる集会所や公園を整備するとともに、オープンスペースの確保と共に、府自然環境保全条例で規定される敷地面積の20%以上の緑地を確保することで、千里ニュータウン地区の良好な景観を維持。 ・活用地において、福祉施設等や多様な住宅の導入を図るなど、先導的なまちづくりによる魅力向上により、千里NTの再生に寄与する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引き続き高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見込まれていない。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 湯浅翔)
福岡市東地区地域居住機能再生推進事業 福岡県	再々評価	59	99	【内訳】 住宅:82億円 駐車場:4.9億円 用地残存価値:8.5億円 建物残存価値:3.9億円 【根拠】 市場家賃:95千円/月・戸	104	【内訳】 事業費:57億円 維持管理費:47億円	0.96	・室内外のバリアフリー化を行い高齢化社会対応住宅を整備。 ・現在の設備水準に適した県営住宅の供給。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、EVが無く、住戸面積が狭く居住水準が低いため、引き続き建替えを実施する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 昭和40年代半ばに建設された、中層階段室型の大規模団地の建替事業に着手しており、5期のうち3期目を工事中である。	継続	九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 梶徹三)
		557	254	【内訳】 家賃便益:213億円 駐車場利用料便益:7億円 用地残存価値:24億円 建物残存価値:10億円 【主な根拠】 市場家賃: 91千円/月・戸	280	【内訳】 事業費:156億円 維持管理費:124億円	0.9	・当該住宅の小学校区は少子高齢化の進行により人口や児童数が著しく減少しており、ファミリー世帯向け住宅の供給を推進 ・室内外のバリアフリー化を行い高齢社会対応住宅を整備	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・入居者の高齢化が進んでいるなか、EVが無く、住戸面積が狭く居住水準が低いため、引き続き、建替えを実施する必要がある 【事業の進捗の見込み】 ・昭和40年代半ばに建設された、中層階段室型の大規模団地の建替事業に着手しており、14期のうち5期目を工事中である 【コスト縮減等】 ・定期的に改定している「福岡市公営住宅等整備基準」の中で、コスト・品質・環境重視を掲げ、総合的なコスト改善に取り組んでいる		

福岡市南地区地域 居住機能再生推進 事業 福岡市	再々評価	412	221	<p>【内訳】 家賃便益：189億円 駐車場利用料便益：8億円 用地残存価値：15億円 建物残存価値：9億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃： 88千円／月・戸</p>	232	<p>【内訳】 事業費：124億円 維持管理費：108億円</p>	0.95	<p>・室内外のバリアフリー化を行い高齢社会対応住宅を整備</p> <p>・コミュニティの活性化を図るため公園や集会所、また駐車場を整備</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、E.Vが無く、住戸面積が狭く居住水準が低いため、引き続き、建替えを実施する必要がある</p> <p>【事業の進捗の見込み】 昭和40年代半ばに建設された、中層階段室型の大規模団地の建替事業に着手しており、21期のうち8期目を工事中である</p> <p>【コスト縮減等】 定期的に改定している「福岡市公営住宅等整備基準」の中で、コスト・品質・環境重視を掲げ、総合的なコスト改善に取り組んでいる</p>	継続	九州地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 梶徹三)
新川・真喜良地区 地域居住機能再生 推進事業 沖縄県、石垣市	再々評価	152	198	<p>【内訳】 家賃：192億円</p> <p>駐車場利用料：2.6億円 用地残存価値：1.5億円 建物残存価値：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：159千円／月・戸</p>	205	<p>【内訳】 用地費：26億円 建設費：139億円 修繕費：37億円 その他：2.1億円</p>	0.97	<p>・集約建替を推進することにより、耐震化・バリアフリー化し、居住水準、住環境の向上を図るとともに、津波災害時の避難場所として活用等することにより、周辺地域住民を含む安全性確保が図られる。</p> <p>・コミュニティ活性化を図るため、広場・集会所を整備し、余剰地に生活関連施設（児童館ほか）を整備する。</p>	<p>・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・費用便益比0.8以上により、投資効果等の事業の必要性がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・県営事業は令和10年度まで、市営事業は令和4年度事業により建替事業が完了見込み。</p>	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 (課長 大城護)

【道路・街路事業】
（補助事業等）

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 (西関東連絡道路) 一般国道140号 甲 府 山梨道路Ⅱ期 (H20～H29) 山梨県	5年以内	140	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 140億円、工期 平成20年度～平成29年度 B/C 1.1 (B: 237億円、C: 207億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ①生活圏中心都市・拠点機能へのアクセス向上 ・現道の混雑時旅行速度が26.9km/hから36.1km/hに向上。 ・バイパスの混雑時旅行速度は57.3km/hとなり、大幅なアクセス向上を実現。 ②災害に強い道路の確保 ・バイパスが緊急輸送道路に追加指定されたことで機能強化を実現。 ③走行安全性の確保、緊急時の避難。救助活動の確保 ・現道の死傷事故率が315件/億台kmから96.8件/億台kmに減少。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・現道の交通量が14,068台/12時間から5,911台/12時間に減少。 ・バイパスの交通量は10,155台/12時間となり、現道・バイパス合計の交通量で考えると約2,000台/12時間増加していることから、他路線からの利用の転換が考えられる。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。</p>	対応なし	山梨県 道路整備課 (課長 立川 学)

<p>地域高規格道路 （鳥取豊岡宮津道路） 一般国道178号 浜坂道路 （H20～H29） 兵庫県</p>	<p>5年以内</p>	<p>378</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 396億円、工期 平成20年度～平成29年度 B/C 1.4（B：675億円、C：497億円） （事業の効果の発現状況） ①移動時間の短縮・走行性の向上 ・幅員狭小区間や線形不良区間の回避が可能となり、浜坂～余部間の走行時間が約6分短縮した ・地域住民及び観光施設利用者ともに「時間」に関する効果を実感した割合が高い ②防災機能の向上 ・異常気象時通行規制区間の回避が可能となり、異常気象時における道路ネットワークが確保できた →旧国道178号では、地滑りにより通行止めが発生しているが、地域間交通に支障は生じていない ③救急搬送時間の短縮 ・公立豊岡病院が運用するドクターカーと救急車が、特定の地点で合流して患者の引き渡しを行う「ドッキング」までの時間が短縮され、 医師や看護師による救命措置の迅速化が図られている ・平成30年7月豪雨の際、兵庫県但馬地域では複数の県道で規制雨量に達するなどして通行止めが発生したが、緊急車両の通行路が確保でき「いのちの道」としての役割を果たすことができた ④交通事故の減少 ・旧国道178号の自動車交通量が約8割減少したため、浜坂道路周辺地域における交通事故件数が31件から17件に減少しており、地域の交通安全性の向上が図られている ⑤観光の活性化 ・浜坂道路周辺の観光施設の入込客数は、浜坂道路の整備時から新型コロナウイルス感染症拡大前までは増加傾向にあり、観光客から見た整備に対する満足度も高い ⑥地域間の交流拡大 ・浜坂道路の供用を見据え、平成27年度に新温泉町、香美町及び鳥取県岩美町の3町で図書館の「相互利用」に関する協定が締結された ・新温泉町立加藤文太郎記念図書館の貸出冊数は、浜坂道路の開通により大幅に増加した （事業実施による環境の変化） ・浜坂道路の整備によって通過交通が転換し、旧道区間の交通量が減少したため、旧道沿線の地区における騒音の軽減や、CO2排出量の削減及び大気質の改善に繋がっていると考えられる。 （社会経済情勢の変化） ・山陰近畿自動車道約120kmのうち、鳥取県内は10.1km、兵庫県内は23.2km、京都府内は10.5km合計で総延長の約37%にあたる43.8kmが供用している。現在、鳥取県内は岩美道路の3.8km、兵庫県内は浜坂道路Ⅱ期と竹野道路を併せて12.5km、京都府内は大宮峰山道路の5.0km、合計で総延長の約18%にあたる21.3kmが事業中である。上記のほか、国土交通省が事業を進めている北近畿豊岡自動車道は、豊岡道路が令和6年秋に開通予定と公表されるなど、浜坂道路周辺を取り巻く環境は刻々と変化している。 （今後の事後評価の必要性） ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・本事業においては「新温泉町山陰近畿自動車道整備推進協議会」等において意見交換を行い、地域住民の意見を踏まえながら、ルート検討やIC配置など計画策定を行った。現在事業中の「浜坂道路Ⅱ期」などの整備に際しても、地元住民との対話を大切に事業の進捗を図っている。</p>	<p>対応なし</p>	<p>兵庫県 土木部 道路街路課 （課長 田中 秀典）</p>
---	-------------	------------	--	-------------	---

<p>地域高規格道路 (島原道路) 一般国道251号 吾妻愛野バイパス (H23~H29) 長崎県</p>	<p>5年以内</p>	<p>71</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 71億円、工期 平成23年度～平成29年度 B/C 1.3 (B:118億円、C:90億円) (事業の効果の発現状況) ①所要時間の短縮により、島原半島地域から九州横断自動車道(諫早IC)、長崎空港、諫早駅(新幹線駅)、国立長崎医療センター(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 ②生鮮野菜をいち早く消費地に届けることが可能となり、地域の基幹産業である農業の発展を支援している。 ③沿線企業における資材等の輸送時間の短縮や輸送経費の節減など、物流効率化を支援している。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・島原道路の一部である「有明瑞穂バイパス」が令和2年度に新規事業化している。 ・「諫早インター工区」が令和元年度に、「長野～栗面工区」が令和4年5月21日に供用している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・吾妻愛野バイパスの整備により、「所要時間の短縮」、「広域ネットワークの形成」など、一定の効果が得られており、「地域産業活動の支援」、「緊急医療体制の強化支援」といった波及効果にも貢献していることから、当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・また、吾妻愛野バイパスは、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。</p>	<p>対応なし</p>	<p>長崎県 土木部 道路建設課 (課長 大我 正隆)</p>
<p>高規格ICアクセス 主要地方道 宇都 宮向田線 大塚 (H18~H30) 栃木県</p>	<p>5年以内</p>	<p>32</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費:32億円、工期:平成18年度～平成30年度 B/C:- (B:-、C:-) (事業の効果の発現状況) ①交通渋滞の緩和 ・主要交差点における最大渋滞長が約4割減少 ・交通量が約12%増加 ・東進車線の混雑時旅行速度が10.4km/h向上 ②安全・安心な通行の確保 ・構造令を満足していない走行危険箇所が解消 ・整備後4年間の平均交通事故発生件数が整備前4年間と比べて約1.5件/年減少 ③鬼怒川左岸地域の産業支援 ・通過時間が約4割短縮 ・鬼怒川左岸地域2工業団地(芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地)の製品出荷額が約2倍に増加</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・令和元年5月高規格道路常総・宇都宮東部連絡道路 国道408号 宇都宮高根沢バイパスが暫定2車線で供用開始 (今後の事後評価の必要性) ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>栃木県 道路整備課 (課長 横尾 元央)</p>

<p>高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ原線 丈六道 (H10～R1)</p> <p>岐阜県</p>	<p>5年以内</p>	<p>51</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 51億円、工期 平成10年度～令和元年度 ・B/C 2.5 (B: 182億円、C: 73億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失削減率(約7割削減) ・現道又は並行区間等における踏切道の除却 ②安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上 ③災害の備え <ul style="list-style-type: none"> ・第二次緊急輸送道路に位置づけ ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量(0.6千t-CO2/年) ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(約1割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(約1割削減) ⑥他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置付けられている(県土1700km骨格幹線ネットワーク構想の主要骨格補完ネットワーク道路に位置づけ) ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果(東海環状自動車道) <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業と同時期である令和元年12月に東海環状自動車道大野神戸IC～大垣西ICが開通した。 ・東海環状自動車道養老IC～大安IC、山県IC～大野神戸ICが整備中である。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の評価、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	<p>対応なし</p>	<p>岐阜県 県土整備部 道路建設課 (課長 青木 隆裕)</p>
---	-------------	-----------	---	-------------	---

<p>重要物流道路 主要地方道 岡山 玉野線 (H30～R2) 岡山県岡山市</p>	<p>5年以内</p>	<p>4</p>	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化) ・全体事業費4億円 工期 平成30年度～令和2年度 ・B/C 4.6 (B : 24億円、C : 5億円) (事業の効果の発現状況) ① 円滑なモビリティの確保 ・(仮称)海岸通二丁目交差点東流入部の渋滞緩和(最大渋滞長 整備前 : 730m⇒整備後 : 50m) ② 物流効率化の支援 ・重要港湾岡山港へのアクセス向上 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部を形成 ④ 災害への備え ・岡山県緊急輸送道路ネットワーク計画における第2次緊急輸送道路として位置づけ (事業実施による環境の変化) ・特になし。 (社会経済情勢の変化) ・地域高規格道路岡山環状道路の一部である(市)藤田浦安南町線がR4. 4に供用、岡山環状南道路がR6年度開通予定であり、当該区間についても交通量の増加が見込まれる。 ・事業箇所南の工業地域に大手スーパーの生産拠点(食品加工)が令和4年9月に完成。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善措置を行う必要性及び今後改めて事業評価を実施する必要性はないと判断される。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性) ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>岡山市 都市整備局 道路部 道路計画課 (課長 深井 真介)</p>
---	-------------	----------	---	-------------	---

<p>地域高規格道路 高松環状道路 主要地方道 円座 香南線（中間工 区） （H11～H29） 香川県</p>	<p>5年以内</p>	<p>157</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 157億円、工期 平成11年度～平成29年度 B/C 2.0（B：545億円、C：278億円） （事業の効果の発現状況） ① 高松自動車道から高松空港へのアクセス性の向上 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間が約7分短縮 ・高松自動車道高松西ICから高松空港への所要時間における混雑時と非混雑時の差が1.4分減少し定時性が向上 ② 道路交通の円滑化や安全性の向上 ・主要渋滞箇所である西永井交差点の混雑時旅行速度が最大約3km/h上昇 ・国道32号との交差点（新西山崎交差点）における交通事故は、整備前と比べて約4割減少 ③ 緊急輸送道路の確保 ・救助、輸送等を行う拠点となる高松空港と高松自動車道との経路が確保（第2次輸送確保路線に指定） ・第1次輸送確保路線（国道193号）とダブルネットワークを形成し、代替性・多重性を確保 （事業実施による環境の変化） ・特になし。 （社会経済情勢の変化） ・香川県は、観光圏整備法に基づき、全県を観光圏の圏域とする「香川せとうちアート観光圏」に認定されている。（認定期間令和2年度～令和6年度） ・新型コロナウイルス感染症流行前において、高松空港の乗降客数が増加傾向であるとともに、インバウンドの増加が顕著であり、香川県を訪れる外国人の約半数は高松空港を利用している。 ・高松空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により運休していた国際線について、令和4年11月にソウル便が運航を再開するとともに、令和5年1月に台北便が運航を再開することとなっている。 ・香川県では、新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ旅行需要を早期に回復させるために、国内外の観光客の誘致を進め、地域経済を活性化していくこととしている。 （今後の事後評価の必要性） ・県道円座香南線（中間工区）の供用により、高松自動車道～高松空港間のアクセス性の向上や道路交通の円滑化、緊急輸送道路の確保などの効果の発現が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	<p>対応なし</p>	<p>香川県 道路課 （課長 奥村 武）</p>
<p>地域高規格道路 （都城志布志道 路） 一般県道 飯野松 山都城線 梅北工 区 （H23～H29） 宮崎県</p>	<p>5年以内</p>	<p>62</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 62億円、工期 平成23年度～平成29年度 B/C 2.5（B：207億円、C：84億円） （事業の効果の発現状況） ① アンケート調査の結果、道路整備が「必要であった」、「どちらかと言えば必要であった」との意見が8割以上であった。 ・時間短縮 ・混雑地区の回避 ・安全性の向上（現道含む） ② アンケート調査の結果、通行の利便性が「良くなった」、「やや良くなった」との意見が9割以上あった。 ・時間短縮 ・現道の大型車が減少。 （事業実施による環境の変化） ・特になし （社会経済情勢の変化） ・令和3年3月に金御岳工区が開通したことにより東九州道（志布志IC）まで供用。 ・平成27年4月に都城市郡医師会病院が都城ICから至近の位置に移転・開院。 （今後の事後評価の必要性） ・投資効果が確認されており、改善措置の必要性はないと判断される。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・特になし</p>	<p>対応なし</p>	<p>宮崎県 道路建設課 （課長 加行 孝）</p>

<p>地域高規格道路 （大分中央幹線道路） 都市計画道路 庄 の原佐野線 （元町・下郡工 区） 大分県</p>	<p>5年以内</p>	<p>145</p>	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 145億円、工期 平成20年度～平成29年度 B/C 2.1（B：410億円、C：199億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ①慢性的な交通渋滞の緩和 ・交通の転換により、平行路線である県道大分臼杵線錦町2丁目交差点における渋滞が解消 （朝の通勤時間帯における渋滞長：開通前 800m → 開通後 0m） ②地域連携・大分市の拠点性の向上 ・大分米良ICと市内中心部のアクセス性が向上し、大分県南域や宮崎県等との交流人口の増加に寄与 （大分米良IC～市内中心部の所要時間：開通前 24分 → 開通後 21分 約3分短縮） ③産業競争力強化に寄与 ・大分市臨海部と大分ICのアクセス性が向上し、産業競争力強化を促進 （臨海部～市内中心部の所要時間：開通前 35分 → 開通後 30分 約5分短縮） ④医療施設へのアクセス性向上 ・東部地区から救急医療施設への搬送に貢献し、暮らしを支える道路の機能を拡充 （下郡地区～県立病院の所要時間：開通前 18分 → 開通後 14分 約4分短縮）</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・特になし。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・平成29年度 都市計画道路 庄の原佐野線（下郡工区） 事業着手</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>大分県 土木建築部 都市・まちづくり推 進課 （課長 樋口 邦彦）</p>
--	-------------	------------	---	-------------	--

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
<p><羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域> 補助線街路第333号線及び環状8号線、3・4・29号殿町羽田空港線 (H29～R3) 川崎市</p>	5年以内	294	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費：267億円(災害復旧費27億円を除外)、事業期間：平成29年度～令和3年度 B/C：1.2 (B：387億円、C：317億円) (事業の効果の発現状況) ・国際競争力の強化(国際空港等へのアクセス強化) キングスカイフロントと羽田空港間の走行距離の短縮 一般道6km・高速12km⇒3km 走行時間の短縮 一般道17分・高速14分⇒5分 ・防災機能の向上(地域の安全性向上) 羽田空港～周辺地域間を橋りょうで結ぶ経路の数 2⇒3 ・都市環境の改善(周辺交通の円滑化) 産業道路(大師橋)の交通量 254百台/12h⇒183百台/12h 混雑度 1.34⇒0.96 大型車混入率 35%⇒30%</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・生態系への影響について、工事完了後に取りまとめられた総合評価書において、事業完了段階では「工事による影響はほとんどなかった」という評価となった。 (社会経済情勢の変化) ・事業費の変化の主な要因とし、工事費で入札差金が生じたこと、物価上昇によるインフレスライドなどが挙げられる。 (今後の事後評価の必要性) 新規事業採択時に想定していた整備効果の発現が確認されていることから、今後の事後評価の必要性は特になしと判断。 (改善措置の必要性) 新規事業採択時に想定していた整備効果の発現が確認されており、生態系についても事業完了段階で工事による影響はほとんどなかったことから、改善措置の必要性は特になしと判断。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 企業活動の誘発などについては、外部要因が与える影響も大きく、国際競争力に与える影響を数値化することが難しいことや各企業の協力が必要となることなど、定量的な評価が非常に難しい項目であることから、効果検証について、更なる検討が必要。</p>	対応なし	<p>川崎市臨海部国際戦略本部 拠点整備推進部 (担当課長 柴次郎)</p>

(国際競争業務継続拠点整備事業)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
国際競争業務継続 拠点整備事業（丸 の内三丁目他地 区） （H27～R3） 東京都心・臨海地 域都市再生緊急整 備協議会	5年以内	99	（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費：99億円、工期：平成27年度～令和3年度 B/C：4.8（B：557億円、C：117億円） （事業の効果の発現状況） ・エネルギー供給先の企業のBCP活動支援や地域の安全・安心の向上を図るとともに、熱の有効活用により環境負荷を低減し、首都東京の国際競争力の強化を促進。 （事業実施による環境の変化） ・地区のCO2排出量を削減し環境負荷低減を図るとともに、地区の防災対応に貢献。 （社会経済情勢の変化） ・周辺ビルの建替に合わせて整備した洞道と接続することで、エネルギー供給網が拡張し地区の防災機能や環境負荷低減が更に向上。 （今後の事後評価の必要性） ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 （改善措置の必要性） ・防災機能向上や環境負荷低減といった目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・特になし。	対応なし	東京都心・臨海地域 都市再生緊急整備協 議会 代表者 三菱地所株 式会社 （ユニットター 北原 諭、 鈴木崇正） 東京都心・臨海地域 都市再生緊急整備協 議会 代表者 丸の内熱供 給株式会社 （部長 秋元正二郎 課長 森村平）

<p>国際競争業務継続拠点整備事業（日本橋室町三丁目地区） （H28～H30）</p> <p>東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会</p>	<p>5年以内</p>	<p>169</p> <p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費：169億円、工期：平成28年度～平成30年度 B/C：8.0（B：1523億円、C：190億円）</p> <p>（事業の効果の発現状況） ・経済の中心地において、必要不可欠なエネルギーインフラのレジリエンス向上をし、災害に強いエネルギー供給体制の構築することにより国土強靱化を図り、国際競争力を一層強化。</p> <p>（事業実施による環境の変化） ・当該地区における防災機能の向上ニーズが高まっている。</p> <p>（社会経済情勢の変化） ・近傍エリアへの面的エネルギー供給の拡大が予定されており、地域のエネルギー利用効率化の推進や防災性向上が図られる。</p> <p>（今後の事後評価の必要性） ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。</p> <p>（改善措置の必要性） ・防災機能向上や環境負荷低減といった目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・災害時、ピークに対して50%のエネルギー供給が可能であるため、供給対象建物から一時滞在施設への人員流入がないことから、供給対象建物の「みなし一時滞在施設」としての効果の評価について検討が必要。</p> <p>・電力不足が常態化している現在、レジリエンスの観点からコージェネレーションシステムによる発電量の評価について検討が必要。</p>	<p>対応なし</p>	<p>東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会 代表者 三井不動産TGスマートエナジー株式会社 （副部長 長村 政夫）</p>
---	-------------	---	-------------	---

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)																		
あいの風とやま鉄道線新駅設置事業 (H27～H29) あいの風とやま鉄道株式会社	5年以内	6.2	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>6.3億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>6.2億円</td> </tr> <tr> <td>工期</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>3年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>3年</td> </tr> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値(新規採択時)</td> <td>1,560人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値(令和3年度)</td> <td>897人/日</td> </tr> </table> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅への利用転換により、駅までの移動時間が短縮され、公共交通の利便性が向上した。 ・新駅設置により駅周辺の宅地開発や道路整備が進み、駅周辺の人口増加に寄与するとともに、あいの風とやま鉄道線の利用促進及び活性化が図られた。 <p>■費用便益分析</p> <p>費用便益比B/C 1.2 (便益 9.9億円 費用 8.6億円)</p> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅開業後から利用者数は増加傾向にあり、新型コロナの影響により、当社線全体では利用者数が大幅に減少する中でも、新駅における利用者数の減少幅は全駅の中で最も小さく、また、令和3年度には新駅のみがコロナ前の令和元年度より利用者数が増加しており、事業効果が発現されていると認められることから、特段の改善措置の必要性はないと考える。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析の結果から事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	事業費	想定値(新規採択時)	6.3億円		実績値	6.2億円	工期	想定値(新規採択時)	3年		実績値	3年	利用者数	想定値(新規採択時)	1,560人/日		実績値(令和3年度)	897人/日	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)
事業費	想定値(新規採択時)	6.3億円																					
	実績値	6.2億円																					
工期	想定値(新規採択時)	3年																					
	実績値	3年																					
利用者数	想定値(新規採択時)	1,560人/日																					
	実績値(令和3年度)	897人/日																					

<p>伊賀鉄道伊賀線新 駅整備事業 (H29)</p> <p>伊賀市地域公共交 通活性化再生協議 会</p>	<p>5年以内</p>	<p>1.8</p>	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費：1.8億円、工期：平成29年度 B/C：1.2 (B：2.2億円、C：1.8億円) (事業の効果の発現状況) ・周辺住民の通勤・通学のための利便性が向上した。 ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設へのアクセス性が向上した。 ・車から鉄道への利用転換が限定的に留まっている。 (事業実施による環境の変化) ・周辺の大型商業施設・医療機関・公共施設の最寄り駅が出来たことにより周辺地域の 賑わい創出に寄与した。 (社会経済情勢の変化) ・コロナ禍に伴う影響で利用者数が大幅に減少した。 (改善措置の必要性) ・周辺施設へのアクセス利便性の向上により一定の事業効果が認められた。 (今後の事後評価の必要性) ・新たな広域拠点の形成を達成できたため今後の事後評価は不要。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし。</p>	<p>対応なし</p>	<p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p>
--	-------------	------------	---	-------------	------------------------------------

(鉄道駅総合改善事業)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
甲子園駅総合改善事業 (H23～H29) 神戸高速鉄道株式会社	5年以内	54	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 54億円 想定値(再評価時): 54億円 実績値: 54億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 5年9カ月 想定値(再評価時): 5年9カ月 実績値: 6年3カ月</p> <p>B/C 想定値(新規採択時): 2.7 (B: 124億円、C: 47億円) 想定値(再評価時): 1.7 (B: 103億円、C: 59億円) 実績値(事後評価時): 0.9[*] (B: 67億円、C: 75億円)</p> <p>※新型コロナウイルス感染拡大等による需要減がR5年度以降も継続する想定での結果。なお、R5年度以降の利用者数がコロナ禍前の水準まで回復すると想定した場合のB/Cは1.5(参考値)となる。</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームの拡幅により転落の危険性が大幅に改善。 ・プロ野球終了後において、駅利用者のプラットフォーム到達までの待ち時間が短縮。 ・コンコースの拡張および改築並びにプラットフォーム拡幅により、駅構内の混雑が緩和。 ・駅周辺の混雑緩和により、地域住民の生活環境が改善し、周辺交通状態の混雑が緩和等。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームを覆う大屋根の設置及び周辺事業による無電柱化により景観が向上。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、R4年度の乗降人員は再評価時(H28年度)から約17%減少。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化という当初計画時の目的が達成されている。また、利用者・社会全体への効果・影響等の観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断ができることから、改善措置は不要であると考え。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置が不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の事業評価はマニュアルに則り、バリアフリー化やまちづくりへの寄与といった事業効果は定性的な評価としたが、これらの効果を適切に加味できる評価手法の設定が課題と考える。また、コロナ禍などの社会情勢の変化を、事業評価時にどのように取り扱うべきかについての指針が必要であると考え。 	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)