

# 個別公共事業の評価書（その2）

—令和元年度—

令和2年1月31日 国土交通省  
(令和5年3月31日訂正)

国土交通省政策評価基本計画（平成31年3月27日策定）及び令和元年度国土交通省事後評価実施計画（令和元年8月28日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

## 1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、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](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2年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所ですら予算決定された事業を含め、再評価188件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、新規事業採択時評価及び完了後の事後評価並びに補助事業等については、令和元年度末までに評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の 主な評価項目		
	便益	費用			
( )内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。*					
河川事業 (代替法、CVM・TCM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・想定年平均被害軽減期待額</li> <li>・水質改善効果等(環境整備事業の場合)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生の危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計等</li> </ul>	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年平均被害軽減期待額</li> <li>・流水の正常な機能の維持</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生の危険度</li> <li>・地域開発の状況</li> <li>・地域の協力体制</li> <li>・河川環境等を取りまく状況</li> <li>・関連事業との整合 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> <li>・水害統計等</li> </ul>	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直接被害軽減便益</li> <li>・人命保護便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生の危険度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> </ul>	水管理・国土保全局

事業名 ( )内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。*	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	便益	費用			
海岸事業 (代替法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水防護便益</li> <li>・侵食防止便益</li> <li>・飛砂・飛沫防護便益</li> <li>・海岸環境保全便益</li> <li>・海岸利用便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害発生時の影響</li> <li>・過去の災害実績</li> <li>・災害発生の危険度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査メッシュ統計</li> </ul>	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・走行時間短縮便益</li> <li>・走行経費減少便益</li> <li>・交通事故減少便益</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施環境</li> <li>・物流効率化の支援</li> <li>・都市の再生</li> <li>・安全な生活環境の確保</li> <li>・救助・救援活動の支援等の防災機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通センサス</li> <li>・パーソントリップ調査</li> </ul>	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストの削減</li> <li>・国際観光純収入の増加</li> <li>・安全性の向上 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費</li> <li>・管理運営費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済への影響</li> <li>・環境等への影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各港の港湾統計資料</li> </ul>	港湾局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康、レクリエーション空間としての利用価値</li> <li>・環境の価値</li> <li>・防災の価値</li> <li>・その他の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地費</li> <li>・施設費</li> <li>・維持管理費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画への位置付け</li> <li>・安全性の向上</li> <li>・地域の活性化</li> <li>・福祉社会への対応</li> <li>・都市環境の改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国勢調査結果</li> </ul>	都市局

事業名 ( )内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。*	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析				費用便益分析以外の主な評価項目
	便益	費用			
空港整備事業 (消費者余剰法)	<滑走路の新設> ・利用者便益 (一般化費用低減) ・供給者便益 (着陸料収入等)	<滑走路の新設> ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費	・安定的な輸送機能を確保 ・安全・安心の確保 ・観光、MICEの促進 ・地域経済への波及効果	・国際航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報 ・全国幹線旅客純流動調査 ・OAG時刻表	航空局

## ※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。

### 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2年度予算に向けた再評価について

別添2

## 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
河川事業	直轄事業等	0	1	0	5	28	34	34	0	0	0
砂防事業等	直轄事業等	0	0	0	1	2	3	3	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	1	2	3	3	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	1	7	0	1	103	112	112	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	0	0	0	25	25	25	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	2	0	0	2	4	4	0	0	0
空港整備事業	直轄事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
合計		1	11	0	8	162	182	182	0	0	0

## ○令和2年度予算概算要求時(令和元年8月)に評価結果を公表済の事業の再掲

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
ダム事業	直轄事業等	1	0	0	1	4	6	6	0	0	0
合計		1	0	0	1	4	6	6	0	0	0

総 計	188
-----	-----

(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2年度予算に向けた再評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総 事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び 主な根拠		費用の内訳						
釧路川直轄河 川改修事業 北海道開発局	その他	183	406	<p>【内訳】 被害防止便益:397億円 残存価値:9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:44 戸 年平均浸水軽減面積: 147ha</p>	250	<p>【内訳】 建設費:217億円 維持管理費:33億円</p>	1.6	<p>・堤防強化対策区間の設定に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・釧路川流域の中上流部には標茶町及び弟子屈町の市街地が存在するほか、流域には広大な牧草地が広がっており、生乳生産を主体とした国内有数の酪農地帯となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、近年でも平成28年及び30年に浸水被害が繰り返し発生しており、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。また、平成28年8月の大雨による堤防被災の要因分析から、釧路川の現況堤防では大雨に対する安全性が確保されていないことから、堤防強化対策を行う必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・河道掘削等の河川改修事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民及び関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・堤防除草により発生する刈草の無償提供及び高水敷に繁茂した樹木の公募伐採により、コスト縮減を行っており、地方公共団体と連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努める。また、堤防強化対策は、標茶地区の河道整備で発生する土砂を流用することでコスト縮減を図る。 ・代替案等の可能性については、環境への影響、地域への影響等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 藤巻 浩之）	

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						
高瀬川直轄河 川改修事業 東北地方整備 局	再々評価	60	157	74	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現況において整備計画規模の洪水(昭和33年9月洪水と同規模)が発生した場合、流域全体で浸水範囲内人口は873人、想定最大孤立者数は避難率0%で660人、避難率40%で396人、避難率80%で132人となることが想定され、事業の実施により被害が解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間で経過した時点で再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内市町村の総人口は緩やかな減少傾向にあるものの、農業産出額、製造品出荷額、高瀬川の漁獲量は、近年横ばいに推移しており、大規模な洪水氾濫が発生した場合の影響や治水対策の必要性に大きな変化はない。</li> <li>・高瀬川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために今後、高瀬川放水路拡幅の事業を進め、治水安全度を向上させる必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防の量的整備、質的整備は全て完了(量的整備：平成25年完、質的整備：平成27年完)。</li> <li>・今後は環境整備事業と連携し、現況放水路の拡幅を実施する予定。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防除草で発生した刈草を、家畜飼料や堆肥化等として地域の方々へ有効活用していただくことにより、処分費用等のコストの縮減を図っている。</li> <li>・環境整備事業との一体的な整備を行い、放水路拡幅整備のコスト縮減に努める。</li> <li>・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間などを考慮し、現計画が最も効率的と判断している。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		



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						
鳴瀬川直轄河 川改修事業 東北地方整備 局	その他	1,096	7,925	1,119	7.1	<p>・現況において、整備計画規模の洪水（鳴瀬川は昭和22年9月洪水と同規模、吉田川は平成27年9月洪水と同規模）が発生した場合、流域全体で浸水範囲内人口は約53,400人、想定死者数は避難率0%で390人、避難率40%で230人、避難率80%で80人と想定され、事業の実施により被害が解消される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鳴瀬川、吉田川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口は、若干の減少傾向にあるものの、大崎市、大和町など資産や産業が集中している地域があり、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性、重要性に変化はない。 ・鳴瀬川、吉田川における治水安全度は未だ十分ではなく、流下能力が不足する区間が多く存在し、近年でも平成14年7月や平成27年9月に発生した洪水で床上浸水等の甚大な被害が発生しており、早期の治水対策が必要である。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・鳴瀬川で昭和22年洪水、吉田川で平成27年9月洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による家屋浸水被害等を防止するため、概ね30年間で河川整備やダム・遊水地等の治水対策を計画的、効率的に実施する。 ・当面は、近年洪水で家屋浸水被害を受けた地区の浸水被害解消に向けて、堤防整備、河道掘削、遊水地整備を優先して実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や、河川管理により発生した刈草や伐採木の有効利用によりコスト削減に努めている。 ・工法の工夫や新技術の積極的な活用により、引き続き、事業全体のコスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間などを考慮し、現計画が最も効率的と判断している。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)			

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						
子吉川直轄河 川改修事業 東北地方整備 局	再々評価	338	2,474	324	7.6	<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、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・由利本荘市の人口は、昭和60年のおよそ9.7万人をピークに減少傾向にあるものの、世帯数は増加している。</li> <li>・また、産業別の就業者数の構成は、電気電子部品製造業を中心とした企業誘致が進み、第二次産業及び第三次産業の合計割合が増加しており、大規模な洪水氾濫が発生した場合の影響や、治水対策の必要性に大きな変化はない。</li> <li>・子吉川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、戦後最大規模である昭和22年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合には、甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要である。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・概ね30年間で、戦後最大である昭和22年7月洪水と同規模の洪水が発生しても、重大な家屋浸水被害を防止するため、鳥海ダムの建設とあわせ、河道掘削、築堤、堤防の質的整備等を計画的に進める。</li> <li>・人口・資産が集中する子吉川河口部（由利本荘市街地）の治水安全度向上のため本荘地区のボトルネック箇所の河道掘削と堤防強化を当面事業6カ年（R2～R7）で実施する。</li> <li>・河道掘削にあたっては、多様な動植物の生育・生息環境に配慮し、掘削形状等を検討するとともに、継続的にモニタリング調査を実施する。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削による発生土砂の有効活用や堤防の刈草、河道の伐採木の無償提供等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 （課長 藤巻 浩之）			

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						
久慈川直轄河 川改修事業 関東地方整備 局	その他	259	1,146	<p>【内訳】 被害防止便益：1,141億 円 残存価値：4.9億 円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 325戸 年平均浸水軽減面積： 301ha</p>	169	<p>【内訳】 建設費：161億円 維持管理費：8億円</p>	6.8	<p>・河川整備基本方針規模 の洪水において、顕著な 被害が想定される久慈川 左岸7.5kが仮には破堤し た場合、事業実施により 最大孤立者数（避難率 40%）は、約2,400人から 約1,200人に、電力停止 による影響人口は、約 3,100人から約1,200人に 低減。</p> <p>・平成30年8月に、「久慈川水系河川整備計画」が策定された ことに伴い再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・久慈川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、 下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市など、人口・資 産が集積している下流域を洪水から防御するため、引き続き久 慈川直轄河川改修事業により、災害の発生の防止又は軽減を図 る。</p> <p>②事業進捗の見込みについて ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支 障はなし。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつ つ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組むとともに引き続 き一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	

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						
信濃川河川改修事業 (大河津分水路) 北陸地方整備局	長期間継続中	1,200	1,978	843	2.3	<p>・戦後最大規模の洪水が流下し、堤防が決壊した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約17,500人、最大孤立者数は約13,000人(避難率40%)、電力の停止による影響人口は約18,100人と想定されるが事業の実施により防止される。</p> <p>・浸水区域内には燕市役所、長岡市中之島支所、新潟県立吉田病院などの基幹施設や、北陸自動車道、国道8号、116号、289号、403号、460号、JR信越本線、JR越後線、JR弥彦線等の幹線交通網が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業の実施により防止される。</p> <p>・戦後最大規模の洪水が流下し、堤防が決壊した場合、浸水区域内の災害時要援護者数は約17,500人、最大孤立者数は約13,000人(避難率40%)、電力の停止による影響人口は約18,100人と想定されるが事業の実施により防止される。</p> <p>・浸水区域内には燕市役所、長岡市中之島支所、新潟県立吉田病院などの基幹施設や、北陸自動車道、国道8号、116号、289号、403号、460号、JR信越本線、JR越後線、JR弥彦線等の幹線交通網が存在し、浸水被害が発生すると想定されるが事業の実施により防止される。</p>	<p>・事業採択後5年間に経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大河津分水路河口部の河積不足による水位上昇の影響で堤防が決壊し、氾濫が想定される区域にも住宅や工業団地が立地している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成27年度より事業着手しており、用地取得率は、98%となっている。 ・山地部掘削では約53万m<sup>3</sup>(令和元年度末(予定))の掘削、第二床固の改築及び野積橋の架替等の工事を実施している。 ・令和元年度末(予定)の進捗率は事業費ベースで22%であり、令和14年度完了に向け事業実施中。 ・信濃川上流部及び中流部では、戦後最大規模洪水流下時に計画高水位を超過する区間が存在し、治水安全度の向上が急務となっている。 ・大河津分水路の抜本的な改修による洪水対策の早期実現に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・掘削土砂については、河川堤防の拡幅などの自ら利用の他、道路盛土、工業団地の造成、交流拠点の基盤等の周辺事業に有効活用することで、土砂処理費のコスト縮減を図っている。 ・新技術、施工計画の見直し等の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷軽減を図っていく。 ・平成27年3月の新規事業採択時評価における各評価軸の評価に大きな変更要素は無いため、現計画(大河津分水路山地部掘削+河道掘削)により対策が妥当であると考え。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
矢作川直轄河 川改修事業  中部地方整備 局	再々評価	385	16,850	417	40.4	<p>①人的被害の被害指標 (想定死者数、最大孤立 者数) ・河川整備計画の目標規 模の大雨が降ったこと により想定される浸水が発 生した場合、想定死者数 は約898人、最大孤立者 数は約83,626人と推定さ れますが、事業を実施す ることで人的被害は解消 される。</p> <p>②社会機能低下被害の被 害指標(医療施設、社会 福祉施設) ・河川整備計画の目標規 模の大雨が降ったこと により想定される浸水が発 生した場合、機能低下す る主要医療施設は6施 設、社会福祉施設は29施 設と推定されますが、事 業を実施することで社会 機能低下被害は解消され る。</p> <p>③波及被害の被害指標 (交通途絶が想定される 道路施設) ・河川整備計画の目標規 模の大雨が降ったこと により想定される浸水が発 生した場合、途絶する主 要道路は国道1号、国道 23号、国道153号、国道 248号であり、事業を実 施することで交通途絶被 害は解消される。</p> <p>④その他被害指標(水害 廃棄物の発生量) ・河川整備計画の目標規 模の大雨が降ったこと により想定される浸水が発 生した場合、水害廃棄物 の発生量は約21万tであ り、整備を実施することで 解消される。</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 再評価実施後、4年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流域関連市町村人口(8市2町2村)は、約140万人であり、豊田市等 における製造業の発展に伴い、年々増加傾向にある。 ・全国1位の工業出荷額を有する愛知県の半分を、当該流域の大 半である西三河地域が占め、全国シェアも年々拡大傾向であった が、近年は横這い傾向にあるが全国シェア8%を超える高い割合を 占めている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・矢作川では、平成12年9月東海(恵南)豪雨規模の洪水を安全に 流下させるため、鶴の首上流の豊田市区間の河道掘削、中下流部 の堤防整備・堤防強化、河道掘削、樹木伐開を進めており、河川整 備計画に計上されている事業の進捗率は、事業費ベースで約40% となっている。 ・矢作川では、矢作古川分派点下流は年超過確率1/50に相当する 整備が概ね概成していることから、引き続き、中流部を中心に、洪 水を安全に流下させるための河道掘削や樹木伐開、堤防整備を関 係者と十分な連携・調整を図りながら実施をしていく。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について 【コスト縮減】 ・築堤工事においてプレキャスト製品の採用や、河道掘削工事にお いて発生した土を他工事に有効利用することによりコスト縮減を 図っている。 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜コスト縮減に 向けた見直しを行う。 【代替案立案】 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然 環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものである。河川整備計 画策定以降、流域における社会経済状況が大きく変化していないこ とから、河川整備計画における河川改修が最も適切であると考え る。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
淀川直轄河川 改修事業 (淀川高規格堤 防整備事業(大 宮東地区))  近畿地方整備 局	その他	16	18	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：1.1億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4 戸 年平均浸水軽減面積： 0.04ha</p>	15	<p>【内訳】 建設費：15億円 維持管理費：0億円</p>	1.2	<p>・年超過確率1/1,000の降雨による洪水が発生し、大宮東地区で破堤が起きた場合の最大孤立者数は約23.0万人(避難率40%)、電力影響人口は約40.6万人と想定されるが、事業の実施により解消される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・高規格堤防整備予定箇所の大阪市は、関西の経済社会活動の中心である。大阪市の人口は、昭和40年には約316万人となったが、その後は緩やかな減少に転じ、平成12年には約260万人となっている。また、平成17年に増加に転じ、平成30年には約273万人となっている。人口の増加率は、平成12年と比較して平成30年では5%の増加となっている。 ・淀川の堤防が決壊すれば、壊滅的な被害が発生し、経済社会活動に致命的な影響を与えることが懸念されることから、高規格堤防整備の必要性について著しい変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み ・高規格堤防整備事業に併せて学校法人常翔学園によるグラウンド整備との共同化事業について、協議、調整を行っている。 ・令和2年度より高規格堤防整備に着手し、令和5年度完了することを予定しているが、市営住宅跡地は既に更地となっていることから、整備期間内の工事完了は問題無いと判断。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・高規格堤防の盛土材は、他事業で発生する掘削土(建設発生土)を有効活用することによりコスト縮減を図ることや、資材運搬について舟運を活用する等、更なるコスト縮減の視点に立ち、事業を進めていく方針。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	

事業名 事業主体	該当基準	総 事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び 主な根拠		費用の内訳						
旭川直轄河川 改修事業  中国地方整備 局	その他	82	7,401	<p>【内訳】 被害防止便益:7,400億円 残存価値:0.93億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 2,228世帯 年平均浸水軽減面積 218ha</p>	62	<p>【内訳】 建設費:57億円 維持管理費:4.3億円</p>	120.1	<p>・令和元年6月に「旭川水系河川整備計画」を変更したことに伴い再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・平成30年7月豪雨を踏まえ、旭川水系河川整備計画を変更(令和元年6月) ・岡山市の総人口及び総世帯数は増加している。 ・旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>②事業の進捗状況、進捗の見込み ・現在、地元及び関係機関と事業調整を行いつつ築堤、高潮堤の整備を行っている。 ・関係機関や地域からの要望、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・掘削箇所が発生する掘削土を築堤材に有効活用し、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 藤巻 浩之)	

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						
那賀川直轄河 川改修事業 四国地方整備 局	その他	839	1,760	929	1.9	<p>・整備計画変更に伴い、総事業費、事業期間、整備内容の変更より再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那賀川国管理区間下流部に広がる三角州扇状地は、地盤高が那賀川の計画規模の洪水時における水面より低く、氾濫区域は人口・資産が集中している阿南市主要部を含んでいる。このような中、那賀川の堤防では漏水が頻発し、堤防断面が不足している区間がある等、事前防災の観点からも更なる堤防整備や強化が必要である。</li> <li>・那賀川では、平成26年8月洪水(台風11号)により、それまでの戦後最大洪水である昭和25年9月洪水(ジェーン台風)を上回る流量を記録した。本洪水をはじめ、戦後第3位の流量規模となる平成27年7月洪水(台風11号)も発生するなど、近年大規模洪水が頻発している。</li> <li>・上流部に点在する狭隘な平野部では、一部地区が無堤のまま残っており、これら地区では平成21年から平成30年の10力年で、浸水被害が12回発生し、そのうち家屋の床上浸水は6回発生している。</li> <li>・氾濫区域には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地しており、製造品出荷額(阿南市・小松島市・那賀町)は、3,000億円以上を維持し、阿南市内主要企業の従業員数は増加傾向となっている。また、人口(阿南市・那賀町)は減少傾向となっているが、資産が集中している国管理区間の那賀川下流地区は横ばい傾向である。</li> <li>・地方公共団体等及び地域住民から、毎年、那賀川水系国管理区間の河川改修事業促進の要望がある。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成18年4月河川整備基本方針策定、平成19年6月河川整備計画策定</li> <li>・平成21年3月桑野川床上浸水対策特別緊急事業完成</li> <li>・平成28年3月深瀬箇所堤防整備事業完成</li> <li>・加茂箇所無堤部対策実施中(H27～床上浸水対策特別緊急事業、用地買収済、R3完成予定)</li> <li>・桑野川下流部における河川堤防の地震津波対策実施中。(那賀川下流部についてはH27完成)</li> <li>・当面の対策として、楠根・吉井箇所の河道掘削や樹木伐採の実施、那賀川の無堤地区である加茂箇所、持井箇所の堤防整備、桑野川の地震・津波対策、危機管理型ハード対策として堤防裏法尻の補強等を令和8年度までに実施する。</li> <li>・その後、桑野川の無堤地区の解消および浸透対策を実施したのち、吉井地区の引堤や河道掘削により整備計画規模の流下能力を確保するとともに、那賀川の局所洗掘対策を実施する。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施中の加茂箇所では、現地発生材の捨石工への流用、発生土土の他事業での利用によるコスト縮減を行い、約1.1億円のコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)			



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						
肱川直轄河川 改修事業  四国地方整備 局	その他	784	1,768	754	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により避難率40%とした場合の最大孤立者数が約10,300人から0人に、災害時要援護者数が約7,100人から0人に、電力停止影響人口が約15,600人から0人になるなど、影響が解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備計画変更に伴い、総事業費、事業期間、整備内容の変更より再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化               <ul style="list-style-type: none"> <li>・戦後最大規模となった平成30年7月豪雨により、広範囲で浸水被害が発生したことから、同洪水のピーク流量6,200m<sup>3</sup>/sと同規模の洪水に対し、肱川の氾濫による浸水被害を防止することを目標とする「肱川水系河川整備計画」の変更原案を令和元年7月23日に公表し、変更の手続きを進めているため。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて               <ul style="list-style-type: none"> <li>・下流堤防未整備地区の堤防整備に着手しており、沖浦・小浦地区及び惣瀬地区の築堤が平成30年度までに完成。</li> <li>・事業期間については、令和30年度まで延伸する。</li> <li>・平成30年7月豪雨により甚大な浸水被害をうけ、愛媛県管理区間も含めて河川激甚災害対策特別緊急事業が採択され、「緊急的対応」「概ね5年後」「概ね10年後」の3段階の対応により、再度災害防止に取り組む「肱川緊急治水対策」に着手した。</li> <li>・緊急的対応については、河川改修事業において、河道掘削及び樹木伐採、暫定堤防の一部かさ上げ等を令和元年6月までに実施した。</li> <li>・概ね5年後では、集中的に実施中の河川改修事業(激特事業)により肱川中下流部において築堤や暫定堤防のかさ上げ等を整備する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について               <ul style="list-style-type: none"> <li>・築堤盛土材料については、旧堤防を撤去した際に築堤材料として流用することで、約1.4億円のコスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
仁淀川床上浸水対策特別緊急事業(日下川) 四国地方整備局	その他	257	272	235	1.2	<p>年超過確率1/10規模降雨の洪水に対して、事業実施前と比べ以下の効果が見込まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浸水区域内人口と浸水区域内の災害時要援護者数が約4割軽減</li> <li>・最大孤立者数(避難率40%)が約7割軽減</li> <li>・道路途絶による通行影響台数が約7割軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地質等を考慮した施工、周辺環境への配慮等により総事業費、事業期間を変更するため、再評価を実施。</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日下川の低平地部は、仁淀川合流点より上流に向かって堤内地盤が低くなる極めて特殊な“低奥型地形”を成し、日下川が緩勾配であるため水はけが悪く、仁淀川本川の水位上昇の影響を受け、内水氾濫を引き起こしやすい地形特性を有している。</li> <li>・仁淀川流域は年平均降水量が約2,500mmを超える全国でも屈指の多雨地帯であり、日下川流域も集中豪雨が発生しやすい気候特性を併せ持った流域である。</li> <li>・日高村は、宅地化が進行しているとともに、ブランド化された「シュガートマト」は、日高村の施設園芸の主軸となっている。</li> <li>・昭和50年洪水を契機とした激特事業による日下川放水路が建設されて以降では、平成26年台風第12号で床上浸水家屋が約100戸も発生する甚大な内水被害が発生し、早急な内水対策が必要である。</li> <li>・平成24年に設立された「日下川改修期成同盟会」から、平成26年台風第12号の甚大な浸水被害を受けて、「浸水被害を解消する抜本的な対策について早期に取り組む」強い要望がある。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・未施工区間も既施工区間と同様極めて複雑な地質構成であり、補助工法の増加及び支保工のランクアップが想定され、トンネル掘削の日当たり掘進量が低下する等により工期が約2年延伸する。</li> <li>・高知県は、日下川及び戸梶川の河川改修を進めるとともに、日高村では、床上浸水家屋の浸水対策(浸水防止壁、周囲堤(各戸対策)等)やソフト対策を進める。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル部施工において、施工効率を図るシステムの導入などによりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
白川直轄河川 改修事業  九州地方整備 局	その他	946	10,812	509	21.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口が約128,100人から約55,400人に、電力停止による影響人口が約37,400人から約15,100人に、通信停止の影響人口が約39,700人から約15,900人に低減できる。</li> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口が約168,100人から約97,000人に、電力停止による影響人口が約70,700人から約32,400人に、通信停止の影響人口が約74,900人から約34,500人に低減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</li> <li>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・下流域では、九州3政令指定都市のひとつである熊本市が位置し中心市街地が氾濫域にあたり、洪水時における白川の水位が周辺の地盤より高い位置を流れるため、一旦氾濫すると熊本市街部に壊滅的な被害をもたらすことになる。</li> <li>・近年（平成24年九州北部豪雨）においても、浸水被害が発生しており、今後更に整備を進める必要がある。</li> <li>・平成23年の九州新幹線全線開通や平成24年の熊本市政令指定都市への移行などを背景に、現在、JR熊本駅周辺整備が進められている。</li> </ul> </li> <li>・河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「白川改修・立野ダム建設促進期成会」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声大きい。</li> <li>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画の目標流量を安全に流下させるため、必要な河道断面積が確保されていない箇所河道掘削等を実施。</li> <li>・洪水流下の支障となっている横断工作物等について、施設管理者と連携し必要な改築等を実施。</li> <li>・平成24年7月洪水の被害軽減を図るため、河川激甚災害対策特別緊急事業として、無堤部の堤防整備や橋梁改築などの河川整備を実施中。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削土砂や現場発生材を築堤盛土や他事業で再利用を図るなど、コスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>・当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や災害の発生状況、新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
肝属川直轄河 川改修事業  九州地方整備 局	その他	155	242	184	1.3	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口が約1,500人解消される。また、電力停止による影響人口約700人、ガスの停止による影響人口約500人が解消される。</p> <p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口が約3,700人から約2,700人に軽減できる。また、電力停止による影響人口が約2,200人から約1,400人、ガスの停止による影響人口が約1,600人から約900人に軽減できる。</p>	<p>・シラス強化対策範囲の設定による総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化          ・肝属川では平成17年9月洪水等による浸水被害が発生し、平成16年8月には堤防の崩壊も発生している。          ・東九州自動車道の曾於弥五郎インターチェンジから鹿屋串良ジャンクション間が開通したことで、周辺道路の整備も進められており、地域の活性化が期待される。          ・一体的な開発促進、産業等の飛躍的な発展を目指し、関係機関に対し積極的な要望活動が実施されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて          ・流下能力が低い本支川の河道掘削および橋梁改築等を実施する。また、堤防の浸透に対する安全率が低く、過去に被災履歴があり背後地資産が高い箇所から優先して、シラス堤対策を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について          ・河道掘削による発生土については、他事業と調整を図り再利用するなど処分費の縮減に取り組んでいる。また、施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。          ・当面実施予定の事業について、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	継続	水管理・国土 保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

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						
網走川総合水 系環境整備事業 北海道開発局	その他	192	717	377	1.9	<p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湖内負荷削減対策、流域汚濁負荷対策により、青潮発生抑制、アオコ発生頻度の低減、湖内閉鎖性水域の水質改善が期待される。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川管理用道路(ボックスカルバート)、取付道路、案内看板、街灯、ボックスカルバート内照明等の整備により、網走川河口から大曲湖畔園地に至る水辺の動線及び、安全な水辺へのアクセス、安全・安心な水辺利用環境が確保される。</li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の変更により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 (水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>網走湖は豊かな自然に恵まれた観光地として、地域住民の憩いの場、レクリエーションの場、また、ヤマトシジミ、ワカサギ等の内水面漁業の場として、地域にとってかけがえのない湖であるが、アオコの他、青潮が頻繁に発生し、多様な生物の生息環境などに影響を及ぼしている。</li> <li>(水辺整備)</li> <li>網走川沿いの河川管理用道路(散策路)は網走川を横架している橋の橋台で分断されていることから、動線の連続性の確保が課題となっている。</li> <li>網走川沿いの一部区間では階段護岸が整備されているが、大きな段差があり、管理用道路等のバリアフリー化が必要となっている。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて (水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成29年度に完了。</li> <li>(水辺整備)</li> <li>網走かわまちづくりについては、平成28年2月に策定された網走かわまちづくり計画書に基づき、事業を実施中。</li> <li>引き続き、網走市をはじめ地域の方々や関係機関と連携・調整を図りながら計画的に事業を実施する。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>網走かわまちづくりにおいては、管理者と施工方法について調整を図るなど、コスト縮減に努めている。</li> <li>代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

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						
高瀬川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々 評価	61	110	64	1.7	<p>・整備済みの仏沼地区では、河川利用の推進に寄与する管理用通路の整備、高水敷整正を整備したことにより、年間河川利用者数は、整備前よりも増加しており、その効果は概ね維持されている。</p> <p>また、子供たちの総合学習(環境学習)の場等に活用され、人々の交流の場としての機会が増加し地域活性化に寄与している。</p> <p>・整備中の水環境整備において、「覆砂」は、底泥表面を砂で覆うことにより、底泥からのアオコ原因藍藻類巻き上がり防止、底質の改善、「養浜工」は、矢板護岸等の前面に置砂を行うことにより、沈水植物の枯死体やゴミの回収を容易にする。</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、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小川原湖は、湖水浴場やシジミの遊漁場、ウインドサーフィン等水辺や水面を利用したレジャーや自然体験活動の場として重要な空間となっている。</li> <li>・小川原湖の水質は、環境基準(GOD3.0mg/L)を上回っており、生態系の保全、利活用の維持・向上のため、水質の改善が必要である。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体計画の2地区のうち、水辺整備は平成20年度に完成し、進捗状況は全体の45.3%(事業費率)である。</li> <li>・水環境整備は、平成19年度に事業に着手し、小川原湖水環境技術検討委員会の指導及び助言を得ながら、令和10年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和15年度までの期間は、モニタリング・分析評価等を実施する予定である。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・覆砂・養浜工に使用する砂を河川改修事業の放水路拡幅で発生する掘削土を使用することでコスト縮減に努める。</li> <li>・小川原湖岸に打ち上げられた水草等植物の回収を小川原湖漁業協同組合が年1回行い、処分を河川管理者が行う官民協働の取り組みや維持管理においては、地域団体により清掃活動等に協力をいただいている。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
最上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	57	465	115	4.1	<p>・水辺空間の整備により、子どもたちの総合学習（環境学習）の場、様々なイベントの開催等、地域の活性化に寄与している。</p> <p>・整備済みの須川かわまちづくりでは、パークゴルフ場等の整備により、市や地域団体が主催するゴルフ大会が開催されており、地域交流の場、地域住民の健康増進の場として活用されている。</p> <p>・整備中の長井地区かわまちづくりではウォーキングイベントや鉄道会社と協働した散策イベントが年に数回開催される他、ボランティアガイドによるかわまち案内を行っており、地域団体とNPO・民間事業者等が連携した取組みが行われている。</p> <p>・整備予定の寒河江地区かわまちづくりでは、水辺に近づくための坂路、階段やオープンデッキ等を整備することで、来訪した人々が集い、憩うことのできる親水空間を創出するとともに、公園と水辺の回遊性を促進することで、交流拠点としての活性化が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水辺整備事業は、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適切な保全と利用を図るため、計画的に整備を実施してきている。またこれまで整備した地区では、利用者が増加し、継続的な利用がみられ、河川清掃活動やソフト施策の地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。 ・長井地区かわまちづくりは、2017年4月に道の駅がオープンし、かわとまちをつなぐ観光交流拠点として、市民や観光客に活用されている。 ・寒河江地区かわまちづくりは、市の歴史・文化や観光名所と水辺空間を活かし、更なる賑わいの創出が期待されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・全体計画25地区のうち、平成30年度までに23地区が完成し、進捗状況は全体の89.9%(事業費率)である。 ・長井地区かわまちづくりは、平成21年度に事業に着手し、令和4年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和9年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。 ・寒河江地区かわまちづくりは、令和2年度より事業着手し、令和6年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和11年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・事業に使用する盛土材は、他事業で発生する土砂の活用を図る他、維持管理においても地域の団体により清掃活動に協力をいただいている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
赤川総合水系 環境整備事業 東北地方整備 局	その他	24	142	38	3.7	<p>・ハリエンジュ対策工の実施により、良好な河川環境を指標する抽水性・河原性の植物が生育可能な環境が創出され、礫河原も概ね維持されている。</p> <p>・魚道整備により回遊魚であるアユ、サケなどの遡上が確認されており、河川の連続性が確保されている。</p> <p>・水制工設置箇所では、淵が形成され様々なサイズの魚種が多数確認されている。</p> <p>・整備中の三川町かわまちづくりでは、広場と河畔整備により、「菜の花まつり」「ざっこしめ」等のイベント範囲を拡大し、レクリエーション・スポーツ活動の促進、住民の新たな憩いの場所の創出が期待されている。</p> <p>・整備予定の鶴岡市赤川かわまちづくりでは、河畔整備や親水護岸等の整備により、芋煮会をはじめ、マラソン大会等のイベントを実施するほか、案内看板の設置やレンタサイクルポート整備等により、鶴岡市街地や歴史的観光拠点とのネットワークが構築され、水辺の賑わいの創出が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・整備済みの自然再生については、かつて赤川が有していた本来の自然を取り戻すことを目的に、外来種伐採による礫河原の維持、魚道設置による魚類などの遡上・降下が確認されるほか、水制工による瀬・淵の再生についても多様な魚種の生息が確認されるなど事業の効果が認められる。</p> <p>・整備中の三川町かわまちづくりについては、三川町による河川公園の拡張整備とあわせ、まちづくりと一体となった河川空間・拠点の整備により既存イベントの拡大や地域住民の交流促進、健康増進の充実を図り、町の更なる活性化を図るためにも必要である。</p> <p>・整備予定の鶴岡市赤川かわまちづくりでは、子どもから高齢者まで幅広い世代が集う新たな水辺空間を創出するとともに、鶴岡市街とのネットワーク構築により観光客を赤川に誘導し鶴岡市の観光振興を支援するために、河川管理施設の整備が求められている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・全体計画3箇所のうち1箇所が完成し、進捗状況は全体の73.5%（事業費率）である。</p> <p>・三川町かわまちづくりは、平成26年度に事業に着手し、令和2年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和5年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。</p> <p>・鶴岡市赤川かわまちづくりは、令和2年度より事業着手し、令和9年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和11年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・環境事業で発生する伐採木について、伐採した樹木を市民に無償で提供することや、掘削土の活用によりコスト縮減に努めている他、維持管理において、地域団体により清掃活動に協力をいただいている。</p> <p>・今後の整備にあたっては、より一層のコスト縮減に努めるとともに、河川環境の整備と保全を推進し、流域自治体と連携しながら河川利用の促進を図るとともに河川愛護の啓発に努めるものとする。</p> <p>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		



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						
利根川総合水系環境整備事業 (鬼怒川環境整備) 関東地方整備局	その他	64	503	100	5.0	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川横断工作物に魚道の整備を実施することで、アユやサケ等の魚類が移動環境が改善されている。</li> <li>・砂州の切り下げ等により礫河原の冠水頻度を増加させ、外来植物の繁茂を抑制し、自然の営力により鬼怒川の元々の姿である礫河原が再生、維持されている。</li> </ul> <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完了箇所においては、誰もが安心かつ安全に川に近づくことができ、環境学習や自然体験、散策等の利便性が向上し、幅広い年齢層の人々に利用されている。</li> <li>・鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業においては、地域と連携し、周遊性向上及び魅力的な河川空間の形成を図ることを目的として、「鬼怒川緊急対策プロジェクト」で整備する管理用通路や工事用道路を活用したサイクリングロード等の整備を実施することにより、賑わいの創出・地域活性化が期待される。</li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鬼怒川は、周辺地域における貴重なオープンスペースとして散策やスポーツなど多くの人々に利用されており誰もが安心、安全に利用できる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。</li> <li>・本事業を推進することにより、鬼怒川の周遊性が向上するとともに、水辺と街のネットワーク化が進むことで、関係自治体や住民からの期待は高まると考えられ、H27関東・東北豪雨により大きな被害を受けた鬼怒川下流域における地域活性化となることが見込まれる。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生は、H29年度全箇所完了している。</li> <li>・水辺整備は、6地区のうち、5地区完了し、1地区整備中である。</li> <li>・整備中の鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事業について、H30年度末時点で、サイクリングロード(管理用通路)(全体計画42.3km)はR1年度着手予定、リバースポット(基盤整備)は全体計画14箇所のうち、2箇所完了している。</li> <li>・今後の実施の目処、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト縮減に努める。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

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						
利根川総合水 系環境整備事 業 (小貝川環境 整備)  関東地方整備 局	その 他	6.5	84	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便 益：84億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備) ・母子島水辺空間整備 支払意思額 ：216円/世帯/月 受益世帯数 ：14,370世帯 ・小貝・鬼怒・利根水辺 周遊整備 支払意思額 ：253円/世帯/月 受益世帯数 ：69,293世帯 ・鬼怒川・小貝川かわま ちづくり水辺整備事業 支払意思額 ：256円/世帯/月 受益世帯数 ：223,618世帯</p>	9.2	<p>【内訳】 建設費：8.7億円 維持管理費：0.53億 円</p>	9.1	<p>(水辺整備) ・完了箇所においては、幅広い年齢層 の人々にサイクリングや散歩等で利用 されている。 ・鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺 整備事業においては、地域と連携し、 周遊性向上及び魅力的な河川空間の形 成を図ることを目的として、鬼怒川の サイクリングロード等の整備と合わ せ、リバースポットの整備を実施する ことにより、賑わいの創出・地域活性 化が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 小貝川は、周辺地域における貴重なオープンスペース として散歩やスポーツのなど多くの人々に利用されて おり、誰もが安心、安全に利用できる施設や空間整備 の必要性はますます高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備は、3地区のうち、2地区完了し、1地区整備 中である。 ・整備中の鬼怒川・小貝川かわまちづくり水辺整備事 業については、リバースポット（基盤整備）（全体計 画10箇所）をR1年度着手予定である。 ・今後の実施の目処、進捗の見通しについては、特に 大きな支障はない。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持 管理に際しても一層のコスト縮減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有 識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適である ことを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

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					
多摩川総合水系環境整備事業 関東地方整備局	その他	106	2,967	154	19.3	<p>(水環境)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下水処理水の分流水路整備により、多摩川の水質改善が期待される。</li> <li>(自然再生)</li> <li>礫河原・干潟再生の整備を実施することで、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生が期待される。</li> <li>河川横断工作物に魚道の整備を実施することで、魚類の移動環境の改善が期待される。</li> <li>(水辺整備)</li> <li>管理用通路や親水護岸等の整備により、利用者の利便性が向上し、賑わいの創出・地域活性化が期待される。</li> </ul>	<p>・自然再生分野及び水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川は、流域住民にとって、水道水等の貴重な水源であるとともに、自然環境が残り、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間であり、多摩川の水質改善、自然環境の保全・再生や、浅川を含め誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる施設整備の必要性はますます高まっている。</li> <li>本事業を推進することにより、多摩川を持つ魅力や緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとして、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果が見込まれる。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水環境は、H24年度完了している。</li> <li>生態系保持空間整備（自然再生）について、平成30年度末時点で、干潟再生は全体計画3箇所のうち、1箇所整備中、礫河原再生は全体計画11箇所のうち、4箇所完了している。</li> <li>魚道整備（自然再生）は、平成30年度末時点で、全体計画5箇所のうち、4箇所完了している。調布取水堰右岸魚道は関係機関と協議中、これまで整備した魚道はモニタリングを継続して実施している。</li> <li>多摩川環境整備（水辺整備）について、平成30年度末時点で、管理用通路は全体計画46kmのうち、10.4km完了、坂路は全体計画84箇所のうち、34箇所完了している。</li> <li>水辺の楽校（水辺整備）について、平成30年度末時点で、基盤整備は全体計画19箇所のうち、10箇所完了、1箇所整備中である。</li> <li>今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</li> <li>今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関や地元関係者等との調整を十分に実施する。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト縮減に努める。</li> <li>代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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							
信濃川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	68	762	139	5.5	<p>(千曲川中流域自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成26年度に整備した「冠着地区」では、砂礫河原に依存するコチドリ、イカルチドリの営巣数が掘削箇所にて増加した。また、事業前に確認されなかった砂礫河原に依存するカワラヨモギも確認された。</li> <li>(やすらぎ堤水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>やすらぎ堤で展開しているミズベリングでは、区域指定により民間事業者が参入し、運営店舗の利用者数と売上(経済効果)は、高い水準で推移しており、今後も活発な利用が期待される。</li> <li>(長沼・小布施地区水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民の新しい憩いの場及び健康増進の場として活用されている。</li> <li>(上田市依田川地区水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>目的に合わせた広場の利用やキャック・SUP、ウォーキング、ランニング、サイクリング等のスポーツ、自然観察や歴史学習に利用することができ、イベント開催等により地域活性化が期待できる。</li> <li>(千曲川北信5市町水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>まちの拠点である道の駅などと河川空間を一体整備することで、千曲川45kmをダイナミックに楽しむ回遊性が高い水辺アクティビティを創出する。さらに、アウトドアメーカーや鉄道事業者等との連携強化により、観光振興の促進が期待できる。また、川沿いの石碑や遺跡施設の周辺整備と合わせ、水辺体験を通じて子供たちの地域への愛着心を育て、魅力ある地域を誇りに持ち、地域の歴史や文化を伝え継ぐ、将来の地域づくりの担い手を創出する。</li> <li>(上須頃地区水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>年間利用者は増加しており、今後も様々なイベント活動や防災教育の場としての利活用が期待される。</li> <li>(蓮濁地区水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>側帯盛土・堤防緩傾斜化により、整備後は日常的に散歩、サイクリング、ジョギング等、健康増進の場として、多くの市民に利用されている他、長岡まつりの観覧場としても活用されている。</li> <li>(大町ダム水環境改善) <ul style="list-style-type: none"> <li>取り組みにより、流況改善が図られ、魚類の生息・生育環境や良好な河川景観に寄与するものと考えられる。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul></li></ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水辺整備箇所では地域住民や河川協力団体、民間事業者による各種イベントが行われるなど、河川愛護・美化意識や水辺の賑わいの創出といった機運は高まっており、地域の河川利用における期待は大きい。</li> <li>特に新規箇所である千曲川北信5市町では、平成27年3月に北陸新幹線飯山駅が開業し、アウトドア指向の観光客が多く訪れ注目を浴びており、5市町の広域連携による相互の経済的活性化の相乗効果が期待されている。また、上田市依田川地区は、周辺に水辺と触れる空間の環境が点在し既存エリア同士と連携する事で、更なる賑わいある水辺空間の創出が地域から期待されている。</li> <li>長野県では地域が連携して千曲川、犀川を含む県内各地でアレチウリ駆除が行われるなど、地域の外来種対策及び河川管理への意識は高く、自然再生や水辺整備事業に対する期待は大きい。</li> <li>整備箇所及び受益範囲内の主要な自治体の人口はほぼ横ばい、世帯数については緩やかな増加傾向にあるが、事業実施に伴う大きな社会的変化はないものと考えられる。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然再生事業では、これまでの整備により、砂礫河原が再生するとともに、在来の動植物の生息・繁殖が増加している。また、アレチウリやハリエンジュ等の外来植物の抑制に効果があることが確認され、有識者からも事業効果を確認頂いており、今後の整備においても環境の向上が期待できる。</li> <li>水辺整備事業の実施箇所において、事業進捗に伴う支障となる課題等はなく、着実な進捗が見込まれる。また、整備箇所については、今後も地域の交流拠点としてより多くの人々に利用されることが期待される。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河道掘削で発生する土砂の築堤材への活用等、施工段階においてコスト縮減を図るとともに、モニタリング調査等においても効率化し、更なるコスト縮減を進めていく。</li> <li>代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
宮川総合水系 環境整備事業 中部地方整備局	再々 評価	15	58	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 (屋田地区水辺整備) 支払意思額 ：226円/世帯・月 受益世帯数 ：34,763世帯 (宮川勢田川水辺整備) 支払意思額 ：255円/世帯・月 受益世帯数 ：57,783世帯</p>	25	<p>【内訳】 建設費：21億円 維持管理費：3.3億円</p>	2.4	<p>(屋田地区水辺整備事業) ・安全に川に近づけるようになることから、自然を活かした環境教育や自然観察の場としての利用の拡大が期待される。 ・宮川の高水敷を安全・快適に利用できるようになり、スポーツやレクリエーション、地域住民の憩いの場となることが期待される。 (宮川勢田川水辺整備事業) ・宮川、勢田川で水辺を安全・快適に利用できるようになり、伊勢神宮などの周辺観光地と合わせた利用で利用者が増加した。</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、前回再評価実施後、4年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①社会経済情勢の変化を踏まえた事業の必要性 ・宮川は、我が国屈指の清流河川であり、当該地区は河川空間管理計画で自然利用ゾーンとして位置付けられており、「人と河川の豊かなふれあいの場」としての利用が求められている。 ・周辺には、宮川堤公園などの親水施設や、「百間バナネ」と呼ばれる歴史的治水施設があり、多様な河川空間によりニーズに合わせた利用の拡大が考えられる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・屋田地区では、整備後の環境や利用についてのモニタリング調査において、水辺の自然を観察する場としての利用が既に確認されており、今後のさらなる活用が期待される。 ・令和元年以降は、せせらぎ水路に生息する魚類等について、継続してモニタリング調査を行う。 以上のことから、事業実施にあたっての支障はない。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・残土処理地を変更し、運搬距離を短縮したことによりコスト縮減を図った。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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							
淀川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	430	4,221	524	8.1	<p>①自然再生に係る事業 (魚がのぼりやすい川づくり) 回遊魚は淀川大堰の改善により上流に移動しやすくなり、更に海から遡上してきた回遊魚や淡水魚が桂川や支川の芥川へ遡上しやすくなり、生物の生息・生育・繁殖環境の確保が図られる。 (淀川ワンド再生) 唐崎地区では二枚貝が増加しているため、今後タナコ類の産卵環境が整い、個体数の増加が期待できる。 平成25年に放流を行った500個体のイタセンパラが淀川で自然繁殖を繰り返し、近年は確認される個体数は安定的に増加傾向にある。また放流したワンド以外でも稚魚が確認され、生息水域の拡大が確認されている。 (鵜殿ヨシ原保全) 淀川原風景として、文化的にも重要なヨシ原が復元される。 オオヨシキリやツバメのねぐら等の生物多様性を確保される。 筆葉(ヒチリキ)やよしずの材料となる良質なヨシが育つ。 (野洲川自然再生) 河口部ヨシ帯再生、落差工の魚道整備により、魚類の生育環境は果敢しているが、瀬淵の再生によって、河床も含めてレキ河原化することにより、魚類の棲息環境は更に広がる。 ・中洲の冠水頻度が上がることにより、ヤナギ等の樹林化が抑制され、在来固有種植物(カワハコ等)の生育が促される。 (猪名川自然再生) 自然再生事業実施箇所では、現在もレキ河原を維持するとともに、外来種が抑制され、オギ等の在来種が再生した。 魚道を整備した井堰では、整備後、アユやモズガニといった魚類等が継続的に遡上している。 ②水辺の整備に係る事業 (和東町木津川かわまちづくり) 高水敷では、マルシエなどで和茶などの特産品を販売することにより来訪者の増加が見込まれる。また、ウォーキングやグラウンドゴルフの場として活用し、地域住民の交流や健康増進を図ることができ。 ・護岸や階段護岸の整備により、水辺にアクセスしやすくなるため、カヌー、SUPや釣りが可能となり、来訪者の増加が期待できる。 (名張かわまちづくり) 親水広場、階段護岸、坂路等の整備により、水辺へ来訪してもらい活用することで、納涼花火や野点(のだて)など多様なイベント等による名張川周辺の賑わいが期待され、観光振興に寄与することが見込まれる。 (瀬田川かわまちづくり) 瀬田の唐橋から瀬田川洗堰間を含む水辺を途切れることなく移動でき、河川利用者が水辺を安全・快適に移動が可能に(年間約50万人の利用者)、併せて水際までの効率的で確実な河川施設の巡視・点検が可能。南郷はたる橋開通後に実施した「瀬田川ぐるりさんぽ道ウォークラリー」に322名が参加。瀬田川沿いの散策コースでぐるっと瀬田川なぞときウォークなどのイベントが開催され、地域の活性化に貢献。 (野洲川中洲地区かわまちづくり) 親水護岸や管理用通路、駐車場等の整備により、住民利用が拡がり、まちと水辺が一体となり、まちの活性化につながっている。整備箇所は、「野洲川冒険大会〜いかだくだり〜」のゴール地点や水辺ならではのイベント等に活用されている。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・淀川水系では、生物の生息・生育・繁殖環境を始めとした良好な淀川環境の保全・再生や周辺環境を活かした水辺空間整備が求められている。 ・堺市から、大和川沿川の上下流を結ぶ自転車歩行者の通行環境整備の要望があり、平成31年3月8日にかわまちづくりに登録され、世界遺産に登録された「百舌鳥・古市古墳群」などの観光資源や広域自転車ルートとなつることによる、広域的な回遊性の向上が見込まれ、賑わいや魅力の向上により来訪者が増加し地域活性化が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本事業は平成元年度に着手し、令和25年度に事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。</p> <p>【水環境】 ・淀川では、支川(天野川、寝屋川)の水質改善として河川浄化施設等の整備2箇所を実施し、H12年度完了。</p> <p>【自然再生】 ・淀川では、これまで淀川大堰や桂川等の魚道改善5箇所、唐崎地区等のワンド再生83個、鵜殿地区の高水敷切下げ約8ha等を整備。今後、R25年度(魚がのぼりやすい川づくりはR24年度)の完了を目指して整備を推進。 ・野洲川では、これまで魚道整備1箇所、河口部のヨシ帯再生約2haを整備。今後、瀬・淵の再生についてR21年度の完了を目指して整備を推進。 ・猪名川では、これまで魚道整備6か所、レキ河原および水陸移行帯の再生約7haを整備。今後、レキ河原および水陸移行帯の再生箇所についてR7年度の完了を目指してモニタリングを推進。</p> <p>【水辺整備】 ・宇治川(東高瀬川含む)では、かわまちづくりを2地区について実施し、H20年度完了。 ・木津川(宇陀川含む)では、かわまちづくりを4地区について実施し、H21年度完了。 ・瀬田川では、かわまちづくりを1地区について実施し、H29年度完了。 ・野洲川では、かわまちづくりを1地区についてR3年度の完了を目指してモニタリングを推進。 今後も目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮し適切にモニタリングを実施し、順応的・段階的に整備を進めていく。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、工事に伴う発生土について他現場で再利用及び現場発生石材の使用などのコスト縮減に努めてきており、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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							
大和川総合水系 環境整備事業 近畿地方整備局	その他	219	2,559	505	5.1	<p>①水環境の整備に係る事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境整備・水環境協議会など流域一体となって取り組んだ結果、河川浄化施設や下水道整備などが進み、大和川本川では、平成20年以降継続して、BODが環境基準(C類型:5mg/L)以下を維持している。</li> <li>・平成16年には、神輿を担いで大和川を渡る住吉大社の「神輿渡御祭(みこしとぎよさい)」が40年ぶりに復活し、環境教育の場としても活用されている。また、平成17年以降、天然アユの遡上も毎年確認されている。</li> <li>・平成29年7月には、大和川の水質改善の目標像実現に向けた行動計画として、「大和川水環境改善計画 現状と今後の取り組みについて(案)」をとりまとめ、水環境協議会において今後の取り組み内容の確認を行った。</li> </ul> <p>②自然再生に係る事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年柏原堰堤右岸に魚道を新設したことにより、魚類の確認種数が5種、甲殻類が3種増加。</li> <li>・瀬・淵の再生により、魚類の個体数が約3.4倍に増加。</li> <li>・水際環境の保全・再生により、魚類の個体数が約2.3倍に増加。</li> </ul> <p>③水辺の整備に係る事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(堺市浅香地区水辺の楽校) <ul style="list-style-type: none"> <li>・護岸、管理用通路の整備により、河川管理機能の向上と、より安全な水辺利用を実現。</li> </ul> </li> <li>(八尾市若林地区かわまちづくり) <ul style="list-style-type: none"> <li>・護岸整備後、たまりが形成され、本川の瀬・淵と合わせた多様な河川空間を創出。施設内においては、関係機関が連携し、大学生や流域住民等に水生生物の調査や観察会に利用されている。</li> </ul> </li> <li>(大和郡山市羅城門地区かわまちづくり) <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防天端の舗装を実施後は、歴史的な資源と水辺空間をつなぐネットワークを構築し、整備箇所の一部は奈良県の自転車道として利用されている。</li> </ul> </li> <li>(堺市かわまちづくり) <ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産に登録された「百舌鳥・古市古墳群」などの観光資源や広域自転車ルートとつながることによる、広域的な回遊性の向上が見込まれる。</li> <li>・賑わいや魅力の向上により来訪者が増加し地域活性化が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大和川水系では、水質の改善や多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生・創出、地域と連携した水辺整備による河川利用の促進が求められている。</li> <li>・野洲川自然再生については河口部ヨシ帯再生、落差工の魚道整備で水生生物の棲息環境が改善してきている一方、野洲川放水路通水開始後40年を経過し、河道内樹木の繁茂により中洲の陸域化及び流路の固定化が進行しており整備が期待されている。</li> <li>・和東町の観光入込客数は増加傾向にあり、さらなる観光振興のため、木津川に接している地域を「茶源郷交流ゾーン」として観光の玄関口や情報発信の拠点とする。</li> <li>・名張市では、「散策したくなるまちづくり」として、地域文化や歴史資源、豊かな自然を活かし、遊歩道等を整備するなどにより、地域活性化・観光振興に取り組んでいる。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は、昭和57年度に着手し、令和11年度に事業が完了する予定である。</li> <li>・引き続き、順応的の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。</li> </ul> <p>【水環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水質浄化施設の整備19箇所、水環境協議会資料作成・水環境改善計画のモニタリングを実施し、H29年度完了。</li> </ul> <p>【自然再生】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで魚道3箇所、瀬・淵の再生12箇所、水際環境の保全・再生約9kmを整備。今後、R10年度の完了を目指し、魚道4箇所、瀬・淵の再生5箇所、水際環境の保全・再生1.0kmの整備を推進。</li> <li>・目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インパクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮し適切にモニタリングを実施し、順応的・段階的に整備を進めていく。</li> </ul> <p>【水辺整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺の楽校、かわまちづくりについて、3地区の整備は、H25年度までに完了。</li> <li>・堺市かわまちづくりは、R11年度の完了を目指して整備を推進。地元堺市では、学識者・地域住民・NPO・関係機関等が参加する会議により、にぎわいづくりを検討。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、工事に伴う発生土について他現場で再利用及び現場発生石材の使用などのコスト縮減に努めてきており、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	179	312	252	1.2	<p>【水辺整備】</p> <p>《米子港箇所水辺整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・親水護岸の整備により水面に近づきやすくなり、ポート・カヌーなどのスポーツやイベント等で水面利用がしやすくなる。</li> <li>《木次箇所水辺整備》</li> <li>・河川管理用通路等の整備により、堤防や河川敷を容易に移動でき、桜並木と一体となり回遊性が生まれる。</li> <li>・広場の整備により、交流の拠点となる多目的な利用ができ、賑わいが創出される。</li> <li>《夕日ヶ丘箇所水辺整備》</li> <li>・親水護岸や河川管理用通路の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなり、公園等と一体となった水辺の利用ができるようになる。</li> <li>・また、河川管理用通路の整備により、効率的な河川管理が図られる。</li> </ul> <p>【水環境】</p> <p>《中海・宍道湖水環境整備事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浅場整備により、土砂の流出を防止する突堤・消波工設置、土砂を投入により浅場を造成し、消波工や浅場により、波を減衰させることで、湖岸域の透明度の向上を図るとともに、自然浄化機能の向上を図る。</li> <li>・覆砂により、土砂を湖底に投入し、栄養塩（窒素・りん）の溶出抑制と泥の巻き上げ抑制による透明度の向上を図る。</li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業箇所周辺の松江市、出雲市、安来市、雲南市、米子市、境港市等の人口・世帯数に大きな変化はみられない。</li> <li>・米子港箇所では、まちとかわが一体となり、地域活性化を推進するための「中海のワイズユースを考える会」を平成31年2月に設置し、新たな魅力とにぎわい空間を創出することを目的に、中海・錦海かわまちづくり計画を作成し、平成31年3月に「かわまちづくり支援制度」への登録を行った。</li> <li>・木次箇所では、平成29年11月に「木次地区斐伊川かわまちづくり協議会」を設置し、木次地区斐伊川かわまちづくり計画を作成し、平成31年3月に「かわまちづくり支援制度」への登録を行った。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境整備事業は、中海・宍道湖において実施している。</li> <li>・水辺整備事業は、夕日ヶ丘箇所水辺整備を実施しており、新たに米子港箇所、木次箇所の整備を予定している。</li> </ul> <p>【水辺整備】</p> <p>《米子港箇所水辺整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・米子市から申請された「中海・錦海かわまちづくり計画（平成31年3月登録）」により事業を進めていく予定であり、今後の事業進捗を図る上で、支障は確認されていない。</li> </ul> <p>《木次箇所水辺整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・雲南市から申請された「木次地区斐伊川かわまちづくり計画（平成31年3月登録）」により事業を進めていく予定であり、今後の事業進捗を図る上で、支障は確認されていない。</li> </ul> <p>《夕日ヶ丘箇所水辺整備》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・親水護岸、河川管理用通路の整備が完了しており、利用状況等のモニタリングを実施している。</li> </ul> <p>【水環境】</p> <p>《中海・宍道湖水環境整備事業》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浅場整備、覆砂の施工とあわせて、現地の状況や効果についてモニタリングを実施している。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中海・宍道湖水環境整備事業は、斐伊川の維持掘削で発生する土砂等の建設発生土を浅場整備、覆砂材料として利用し、コスト縮減を行った。</li> <li>・水辺整備にあたっては、除草作業や清掃など地域住民との協力体制を確立することによりコストの縮減に努める。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		



事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
旭川総合水系 環境整備事業 中国地方整備局	その他	8.5	275	9.5	28.8	<p>(水辺整備) 《古京(下流)箇所水辺整備》 ・桜並木の存続や周辺の景観に配慮した護岸や坂路の整備のほか、岡山市と連携した遊歩道等の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなるとともに歩きやすくなった。 ・桜の植え替え・保全が可能となり、「旭川さくらみち」の景観を将来に渡って保全することができる。 ・「岡山さくらカーニバル」等の集客性のあるイベントが継続的に実施でき、岡山市街地の活性化に寄与することになる。 《岡山城箇所水辺整備》 ・親水護岸の整備を行うことにより、安全に水辺に近づくことができるようになるので、カヌー等の水面利用が促進される。 ・河川管理用通路の整備を行うことにより、河川管理機能が向上し、安全に水辺を通行できるようになる。そのため、周辺地域の水辺の回遊性が向上し、観光客や地域住民の利便性が向上する。 《牧石箇所水辺整備》 ・護岸の整備や高水敷整正を行うことにより、河川管理機能の向上、散策等の日常利用の他、安全に水辺の利用ができるようになる。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・旭川流域の人口は岡山市では増加傾向、その他の市町では緩やかな減少傾向がみられ、全体として大きな変化はない。 ・整備箇所は散策や花見等の憩いの場、水に親しむ場として多くの住民に利用されており、より安全に水辺が利用できるような整備が望まれている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 旭川では、安全に河川利用を行うための水辺整備事業のうち岡山城箇所で開催中、牧石箇所で開催中である。また、古京(下流)箇所については、平成29年度に完了した。 《岡山城箇所水辺整備》 ・岡山県、岡山市、岡山大学等から構成される「旭川かわまちづくり計画検討・推進会議」で内容を検討・調整する等、事業を進めていく体制も整っており、今後事業進捗する上で支障はない。 《牧石箇所水辺整備》 ・関係機関や住民等の意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性について ・水辺整備にあたり、除草作業や清掃について地元と協力体制を確立することや、伐採木の無料配布を実施すること等によりコストの縮減を図る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
高梁川総合水系 環境整備事業 中国地方整備局	その他	4.5	72	【内訳】 自然再生の効果による便益：72億円  【主な根拠】 (自然再生事業) 支払意思額 ：322円/世帯/月 受益世帯数 ：70,241世帯	5.7	【内訳】 建設費：5.2億円 維持管理費：0.56億円	12.5	【自然再生】 《高梁川下流箇所自然再生》 ・魚道整備を行い、河川の生息環境の連続性を確保し、魚類等の生息環境の改善を図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</li> </ul> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高梁川流域の人口は倉敷市では横ばい、その他の市町では緩やかな減少傾向がみられ、全体として大きな変化はない。</li> <li>・平成30年7月豪雨により潮止堰の水叩きが被災したため、令和元年10月から復旧工事を予定しているが、魚道の機能に問題はない。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年度から平成27年度までに4基の魚道改良を実施している。</li> <li>・モニタリング調査を踏まえた整備効果の検証と魚道改良検討を実施している。</li> <li>・潮止堰の魚類遡上環境の改善に対する地元の要望は強く、地元や学識者等からの意見を取り入れ、モニタリング調査による整備効果の確認を行いながら進めており、特に問題はない。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元や学識者等からの意見を取り入れながら事業を実施している。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B / C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
日野川総合水系 環境整備事業 中国地方整備局	その他	4.6	9.7	4.0	2.4	<p>【水辺整備】 《福市箇所水辺整備》 ・水辺整備として、河川管理用通路、親水護岸、階段護岸、ワンド、広場等を整備することで、水辺に近づきやすくなり、子どもの河川環境学習の場や河川利用の場として安全な水辺の利用を図る。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の変更により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業箇所周辺の米子市、南部町、伯耆町の人口・世帯数に大きな変化はみられない。</p> <p>②事業の進捗状況、進捗の見込みについて ・令和元年度は詳細設計を行っている。次年度から整備に着手する見込みである。 《福市箇所水辺整備》 ・米子市から申請された「米子市法勝寺川水辺の楽校構想（平成31年3月登録）」により、地域住民等を中心とした事業の推進体制が整っている。また、法勝寺川を中心に環境美化活動を実施しているなど、整備後には地域住民の協力の下、適切な維持管理が見込まれ、今後も円滑な事業の進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性について ・高水敷広場の基盤材料に近隣の工事で発生した残土を流用することで、コストの縮減を図った。 ・引き続き、新技術等の活用等を考慮しながら、コストの縮減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

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					
吉野川総合水系 環境整備事業 四国地方整備局	その他	109	1,022	235	4.4	<p>(水環境整備) 【早明浦ダム水環境整備】 ・ダム周辺の森林に広く植樹することにより、流域の水源涵養機能が向上する。 ・溪流工の整備により、整備前は流出していた堆積土砂を捕捉し、ダム湖への流出が抑制される。</p> <p>(水辺整備) 【三庄地区かわまちづくり】 ・既存に整備されている施設等を活かし、地域一帯が連携した空間利用により水辺利用の促進や観光客の集客に寄与している。 ・既存に整備された「ぶぶるパーク」の年間利用者数は増加傾向にある。 【早明浦ダム水辺整備】 ・ダム湖の周辺整備、ダム湖進入坂路の整備により、夏期を中心に自治体やNPOが企画するイベント、地元学校による総合学習の場としての利活用が増えている。 ・早明浦ダムの整備箇所では、地域が主催し、様々なイベントが実施され、行政、地域住民、観光客が参加している。</p> <p>(自然再生) 【旧吉野川自然再生】 ・昭和30年頃の自然環境を再生するために、ワンド・湿地の保全・再生等の整備を行い、多様な動植物の生息・生育・繁殖場環境の回復に努めることで、かつて旧吉野川で生息していたであろう生物に適した環境の創出が図られる。 ・「吉野川流域コウノトリ・ツルの舞う生態系ネットワーク推進協議会」の指標種であるコウノトリのさらなる飛来や定着が促進され、餌場環境としてだけでなく新たな営巣地にもなることが期待でき、コウノトリの安定的な生息を支える生態系ネットワークの一拠点ともなり得ると考えられる。</p>	<p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・ダム湖に濁水をもたらす山地崩壊等による土砂の流入抑制のため、ダム湖近傍で20%弱の面積を占めている荒地の緑化等により濁水長期化の低減が望まれている。 ・ダム周辺では、地域活力の衰退が見られるとともに、近年の環境問題への関心の高まりによる環境保全に配慮した利水安全度向上の必要性から、水源地域としての魅力ある生活基盤の創出および都市部への積極的な情報発信と交流事業の推進が重要な課題である。 ・コウトリにおける巣作りが2015年から行われ、2017年には兵庫県豊岡市周辺以外では、全国初の野外繁殖に成功し、2018年、2019年と連続して成功、また、今年10月には、鳴門市周辺で最大31羽のコウトリが確認されている。今後コウトリの定着に向け、地域からも自然再生(湿地再生)に期待がされている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・早明浦ダム水環境整備は、対策工については平成30年度に完了。 ・三庄地区かわまちづくりは、現在、国土交通省による高水敷整正及び管理用道路の整備と併せて、東みよし町において陸上競技場等の整備を行っており、令和元年度の完了を目指して進捗中。 ・早明浦ダム水辺整備は、周辺環境整備1地区と坂路工1箇所を、令和2年度の完了を目指して進捗中。 ・旧吉野川自然再生は、令和2年度より事業着手予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・プレキャスト製品の活用等により、コスト縮減を図る。 ・自然再生事業地区の一部を湿地等として整備し、地元住民と維持管理について協働する仕組みづくりについて検討し、コストの縮減を図る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
肱川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	11	39	【内訳】 水辺整備の効果による便益:39億円  【主な根拠】 (畑の前地区水辺整備) 支払意思額 :386円/世帯/月 受益世帯数 :18,621世帯 (肱川水辺整備) 支払意思額 :486円/世帯/月 受益世帯数 :19,879世帯	12	【内訳】 建設費:10億円 維持管理費:2.1億円	3.1	(畑の前地区水辺整備) ・河岸の階段、河畔林の通路、オープンスペース等を整備することにより、人が集い、自然と歴史・文化にふれあえるにぎわいの水辺空間を創出する。 (肱川水辺整備) ・かつて「かわ」と「まち」をつなぎ、大洲の発展を支えた「かわみなど」を整備し、人が集い、自然と文化・歴史にふれあえる水辺空間を創出する。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施  ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大洲市の人口は減少傾向にあるが、世帯数は横ばいで推移している。 ・大洲市では地域DMOが発足し、町家、古民家等の歴史的資源を活用するなど、観光活性化の機運が高まっている。(畑の前地区水辺整備) ・河畔に竹等が繁茂しており、水辺へのアクセスが良くない。 ・川を体感できるような散策ができない。 ・イベント等様々な活動に利用できるオープンスペースが少ない。 ・広々とした開放的でつろげる空間が少ない。(肱川水辺整備) ・臥龍山荘、大洲城、歴史的な町並み等、多くの観光資源を有している。 ・平成30年7月豪雨による甚大な浸水被害が発生した。 ・肱川流域では激甚災害対策特別緊急事業で築堤及び堤防嵩上げが早急に進められている。 ・大洲市では復興計画を策定し、観光資源の復旧・再整備や各種イベントの復活を目指している。  ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・肱川水辺整備は令和2年度から事業を実施する予定である。 ・畑の前地区水辺整備は、施設整備により利用者数の増加等の事業目的に見合った一定の効果が発現されており、令和元年度中に整備を完了する見込みである。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・市民団体と協働連携し、植栽や除草等の維持管理費の削減を図る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

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						
重信川総合水系 環境整備事業 四国地方整備局	その他	59	367	75	4.9	<p>(自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湿地環境と周辺農地との連続性を再生し、かつて生育していた多様な生物生息・生育できる場所の再生。</li> </ul> <p>(水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重信川を安全・快適に周遊できる自歩道の整備を行うことにより、散策やウォーキング、サイクリスト等の利用者が安全・快適に利用できる水辺空間の確保。</li> <li>・これらの整備により、地域住民や県外客、インバウンド等の利用者の増加。</li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛マルゴト自転車道」と連携した遊歩道、サイクリングロードの整備による、にぎわいのある水辺空間の確保が期待されている。</li> <li>・近接する松山中央公園、松山自動車道などにより、重信川周辺に多くの人々が訪れているため、重信川の自然環境保全・再生及び遊歩道・サイクリングロードの整備が求められている。</li> <li>・サイクリングパラダイス愛媛の実現に向け、重点的・広域的に整備するモデル的エリア(重点戦略エリア)として、平成30年9月重信川サイクリングロード周辺地域が指定。</li> <li>・各自治体を実施する活動等と連携し、地域の活性化、自然環境の保全が期待されている。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生事業は、松原泉、広瀬霞、河口域のヨシ原は完成済。現在開発露の再生を実施中。</li> <li>・今後は、愛媛県の情勢等により、河川の利活用(特にサイクリング)に多大な関心が寄せられていることから、「かわまちづくり計画」を今後の環境整備事業として進めて行くこととし、自然再生事業は、モニタリングを実施し、これまでの実施内容を踏まえ、今後の整備方針を検討していく。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重信川自然再生事業については、地域住民等による河川清掃や地域の意見を取り入れて、地域住民、NPO等団体、大学、行政が連携して、事業を進め、地域が一体となって維持管理を進めることにより、更なるコスト縮減を図る。</li> <li>・重信川かわまちづくりについては、高水敷の造設に使用する土を、別事業の発生土に代替することで、コスト縮減を図る。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

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						
菊池川水系環境 整備事業 九州地方整備局	その他	26	94	43	2.2	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生事業により感潮区間の砂州が再生され、整備後はヤマトシジミの生息密度が増加するなど、生物の生息・育成環境が創出されている。</li> <li>(水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺整備事業により安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、カヌー体験、地域の祭りなど各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、地域活性化に寄与している。</li> <li>・今後整備を進める菊池地区についても同様の効果が期待できる。</li> </ul> </li> </ul>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・菊池地区は、菊池川の支川迫間川が流れ、隈府の御所通は歴史ある菊池市のメインストリートであり、菊池市景観計画の景観形成重点地区に指定され、迫間川と一体となった新たな賑わいの創出が期待されている。事業対象範囲は、散策や釣り、川遊び、水生生物調査などで利用されているが、現状は河岸部までの通路が無いため水辺に近づきにくく、高水敷や河岸部に不陸や段差があるため、安全な水辺の利用が困難な状態である。加えて、右岸側には砂州が堆積し、管理上も支障がある状態である。</li> </ul> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然再生は菊池川下流地区において、平成22年度までに完了している。</li> <li>・水辺整備は白石地区ほか2地区で整備を実施しており、平成22年度までに完了している。高瀬地区は今年度に完了している。引き続き「菊池市かわまちづくり会議」を継続的に開催し、整備や維持管理等の役割分担等について活発な議論を行う予定であり、順調な事業進捗が見込まれる。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

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						
嘉瀬川総合水系 環境整備事業 九州地方整備局	その他	5.8	85	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便 益:85億円 【主な根拠】 (水辺整備) ・東山田地区 支払意思額 :196円/世帯/月 受益世帯数 :14,793世帯 ・尼寺地区 支払意思額 :467円/世帯/月 受益世帯数 :16,728世帯 ・嘉瀬川ダム地区 支払意思額 :263円/世帯/月 受益世帯数 :90,236世帯</p>	8.1	<p>【内訳】 建設費:6.5億円 維持管理費:1.6億円</p>	10.5	<p>(水辺整備) ・水辺整備事業により、安全・安心な高水 敷や水辺利用が可能となり、スポーツ利 用やカヌーなどの水辺利用、日常の散策 等に利用されており、人々が集う交流の 場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている嘉瀬川ダム地 区についてもボート競技等の開催や野外 学習等の利用が見込まれ、同様の効果 が期待できる。</p>	<p>・水辺整備分野の完了箇所評価を行うため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・嘉瀬川ダム地区では、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に、安心して利用できる水辺空間の整備が望まれている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・東山田地区は、平成19年度に完了し、尼寺地区は、令和元年度に完了している。 ・嘉瀬川ダム地区では、引き続き「嘉瀬川ダム利活用推進協議会」を継続的に開催し、整備や維持管理等の役割分担等について活発な議論を行う予定であり、順調な事業進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)



【砂防事業等】  
 (砂防事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、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						
越美山系 直轄砂防 事業  中部地方 整備局	再々評価	611	2,287	532	4.3	<p>・本流域には本巢市、揖斐川町の市街地が位置する。また、国道21号、国道157号、国道303号やJR東海道本線等の重要交通網や幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、濃尾断層帯のほか多くの活断層が存在し、脆弱で地殻変動が激しい地質で大規模崩壊が発生しやすい特性を持っており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では、想定死者数 約160人(避難率40%)、最大孤立者数約7,490人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約150人に低減、最大孤立者数は約990人に低減される。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・揖斐川・根尾川の上流には、大規模崩壊地や土石流危険渓流等の荒廃地が分布し、計画基準点より下流には、市街地や国道21号、JR東海道本線等が存在する。直轄砂防区域及び下流域の氾濫被害を解消するとともに、流域内での土石流による人的・財産被害を解消するため、砂防設備の整備が必要である。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・砂防ソイルセメントの採用による現地発生土の処分費等のコスト削減や、ICTによる作業の効率化に努めている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部保全課 (課長 山口真司)		

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な 効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
滝坂地区 直轄地すべり 対策事業  北陸地方 整備局	その他	268	5,749	573	10.0	<p>・貨幣換算ができない想定死者数、災害時要配慮者数、電力停止による影響人口の変化について算定。</p> <p>・滝坂地区地すべりの土塊によって河道閉塞が発生した場合、上流域に在る福島県西会津町、喜多方市、会津坂下町、そして湯川村では湛水被害が発生し、下流域に位置する新潟県阿賀町は、越流決壊により土石流氾濫が発生する。</p> <p>この氾濫による想定死者数は約3,400人(避難率40%)、災害時要配慮者数は約5,000人、電力停止による影響人口は約7,100人と推定されるが、滝坂地区直轄地すべり対策事業を実施した場合、すべて解消される。</p>	<p>・排水トンネル工の地質条件の変更等に伴い、総事業費及び事業期間の変更が生じたため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】</p> <p>・滝坂地すべりの大きさは、南北約2.1km、東西約1.3km、地すべり層厚最大140mで、推定地すべり移動土塊量は約4,800万m<sup>3</sup>であり日本最大級。</p> <p>・滝坂地すべりについては、地すべり全体の安定度を向上させるため、地すべり対策事業の完了目安(地表地盤の伸縮において累積変動量が10mm/年)以下の移動量となるよう、引き続き地すべり活動の誘因となる地下水を排除するための施設を整備する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>【コスト削減】</p> <p>・集排水ボーリングにおいて、新技術の大口径鋼管や目詰りが少なくなる多孔管を採用し、施工及び維持管理に要するコスト削減を図っている。</p> <p>・排水トンネルの施工において、曲線区間にスライドセントルを使用し、工期短縮及び仮設備費のコスト削減を図っている。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 山口真司)		

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						
由比地区 直轄地すべり 対策事業  中部地方 整備局	その 他	428	1,298	<p>【内訳】 被害防止便益 : 1,298億円 残存価値 : 0億円</p> <p>【主な根拠】 地すべり危険区域: 62ha 世帯数: 19世帯 主要交通機関 : 国道1号、JR東海道本 線、東名高速道路 等</p>	467	<p>【内訳】 建設費: 463億円 維持管理費: 3.6億円</p>	2.8	<p>・本地区斜面直下には、日本の大動脈であるJR東海道本線、国道1号、東名高速道路が集中しており、地すべり災害により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地区は糸魚川-静岡構造線の東側に位置し、小規模な複数の断層が分布しており、過去にも豪雨等により、地すべりや斜面崩壊などの土砂災害が多く発生している。また、近年は、南海トラフの巨大地震の発生確率が高まっており、地すべり発生による甚大な被害が想定される。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>・排水トンネル工の地質条件の変更等に伴い、総事業費及び事業期間の変更が生じたため、再評価を実施</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・由比地区には、日本の東西を結ぶ大動脈として、JR東海道本線、国道1号、東名高速道路といった重要交通網が集中しており、当地区において、地すべり災害が発生した場合、甚大な人的・経済的被害が想定されるため、地すべり防止施設の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・CIM導入による3次元データを用いた一体的かつ効率的な施工管理により、設計、施工、将来の維持管理等におけるコスト縮減に努めている。</p> <p>・日本の東西を結ぶ交通の要所であるJR東海道本線・国道1号・東名高速道路が保全対象となっていることから、交通網の付替は現状では困難である。</p> <p>・また、警戒避難等を主体としたソフト対策のみを行った場合、人命の被害を軽減する可能性はあるが、道路、鉄道の保全は不可能である。したがって、それらを保全するためにも本事業を進める必要がある。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 砂防部 保全課 (課長 山口真司)

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

【海岸事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な 効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
駿河海岸 直轄海岸 保全施設 整備事業  中部地方 整備局	再々評価	554	11,771	1,450	8.1※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然環境に配慮し安全で安心して利用できる海岸を目指し、計画の段階から地域と協働した海岸づくりを実施した。その結果、豊富な水産資源を活用した地引き網に利用客が訪れるほか、教育関連施設(ディスカバリーパーク焼津)と一体で整備された海岸堤防の利用など、人々に親しまれる賑わいの空間が提供されている。</li> <li>・「粘り強い構造の海岸堤防」は、L1津波を超える津波が発生し、海水が堤防を越流した場合に、堤防の効果が粘り強く発揮されることにより、破堤に至るまでの時間を遅延させることで、浸水被害を軽減する効果、避難のためのリードタイムを長くする効果等が期待される。</li> <li>・南海トラフ巨大地震が発生し、津波が来襲した場合、本事業の実施により浸水区域内人口(約20,300人)は約2~3割減、想定被害者数(5,000人)は約5割減となることが期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間が経過した時点で再評価を実施</li> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駿河海岸は、津波到達時間が早く、避難可能な時間が短いため、L1津波を超える津波が発生した場合でも減災効果を発現させる必要がある。</li> <li>・事業を実施しなかった場合、計画規模の波浪及び潮位が来襲し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約10.2km<sup>2</sup>、影響を受ける人口約17,000人、被害想定額約3,300億円となり、沿岸の焼津市、吉田町、牧之原市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・有脚式離岸堤、ブロック式離岸堤及び養浜に加えて、粘り強い構造の海岸堤防の整備を実施していく。</li> <li>・高潮・侵食対策の進捗率は7割を超えており、引き続き離岸堤、養浜工の整備を推進していく。</li> <li>・津波対策は、高潮・侵食対策の整備状況を踏まえつつ、早期整備に向け事業を推進していく。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・養浜工については、他事業における発生土の有効活用を検討するなど、コスト縮減を図る。</li> <li>・裏法被覆工の施工において発生する現況堤防の裏法ブロックは、裏法尻部保護工の基礎ブロックの中詰めとしての再利用を行いコスト縮減を図る。</li> <li>・有脚式離岸堤については、耐波浪性能の向上により堤体規模の縮小を可能にした新工法(S-VHS工法)を採用することで、コスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 小島 優)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
東播海岸 直轄海岸 保全施設 整備事業  近畿地方 整備局	その他	320	2,360	【内訳】 侵食防止便益 : 313.7億円 浸水防護便益 : 616.6億円 交通遮断防止便益 : 1,411.1億円 残存価値 : 18.7億円  【主な根拠】 侵食防止面積 : 45ha 浸水防護面積 : 163ha 浸水防護戸数 (世帯数) : 2,166戸	2,062	【内訳】 建設費 : 2,050.9億円 維持管理費 : 10.7億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・砂浜では海浜植生の繁茂、アカウミガメの上陸産卵、離岸堤付近では藻場の生育、魚類の生息など、海洋環境の保全にも寄与。</li> <li>・地域の安全度の向上によって、沿岸域には住宅や商工業施設が集積し、地域振興にも寄与。</li> <li>・安全で美しい海岸は海水浴場などにも利用され、地域の憩いの場の創出に寄与。</li> </ul> <p>・事業計画の見直し（事業期間変更）により再評価を実施</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・海岸背後では市街地や商業施設など産業が発展し、東西人流・物流の大動脈である国道2号やJR山陽本線、山陽電鉄など地域の主要な交通幹線もあることから、浸水・侵食の対策に必要な護岸高等の確保など海岸保全の必要性は非常に高く、地域全体の浸水・侵食防護の観点からも早急な対策の実施が必要である。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・明石東部工区・垂水工区の未整備箇所について、早期の完了に向けて事業実施中であり、海岸事業の推進には、地域からの強い要望もあり、今後も引き続き地域との対話のもとで、事業を推進していく。</p> <p>③コスト縮減等 ・事業実施にあたっては新技術の活用等により、建設コスト縮減と早期事業完成に努める。</p>	継続	水管理・ 国土保全局 海岸室 (室長 小島 優)
広島港海岸 直轄海岸 保全施設 整備事業  中国地方 整備局	その他	231	3,218	【内訳】 浸水防護便益 : 3,218億円  【主な根拠】 浸水面積 : 444ha 浸水戸数 : 9,870戸	304	【内訳】 建設費 : 281億円 維持管理費 : 24億円	10.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、地域産業の安定・発展・地域活力の強化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、地域住民の安心を確保する。</li> </ul> <p>・現場条件の不一致による事業費の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・平成16年の台風等で浸水被害を受けたことがあり、計画天端高に満たない施設については、高潮浸水被害の発生リスクが高いことや東南海地震など今後発生が予測されている地震により甚大な被害の発生が危惧されることから、高潮対策や地震対策が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・本事業の実施により、令和5年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・既設護岸の改良に伴い発生する捨石、土砂を資材として再利用することでコスト縮減を図る。</p> <p>・背後地の関係者調整を行い、コンクリート打設を海上施工から陸上施工に変更することでコスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 海岸・防災課 (課長 杉中 洋一)

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

【道路・街路事業】  
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
函館新外環状道路(一 般国道278号)空港道路 北海道開発局	その他	738	1,153	【内訳】 走行時間短縮便益：968億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：52億円  【主な根拠】 計画交通量 14,000~29,400台/日	773	【内訳】 事業費：736億円 維持管理費：37億円	1.5 (※1)	①観光地への利便性向上 ・函館市内はもとより松前方面や大沼定公園等の観光への円滑で定時性の高いルート確保による利便性向上が期待される。 ②アクセス性の向上及び交通混雑の緩和 ・救急搬送及び空港アクセスの向上や、通過交通の転換による市内の交通混雑緩和が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・生活道路に流入する交通からの転換が見込まれ、交通事故の低減など、沿線住民の安全性向上が期待される。 ④工業団地の利便性向上 ・部品の仕入れや製品の出荷における流通利便性向上が見込まれるとともに、生産性向上が期待される。 ⑤拠点開発プロジェクトとの連携 ・各拠点施設へのアクセス向上、新幹線駅と函館空港間の交通拠点を最短経路で結ぶなど、拠点開発プロジェクト支援を推進することができる。	・地山安定化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  【投資効果等の事業の必要性】 ・函館新外環状道路は、函館市桔梗町を起点とし、函館市古川町に至る延長約15kmの地域高規格道路である。 ・空港道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港函館空港、重要港湾函館港等への物流の効率化等を支援するとともに、函館市内の交通混雑の緩和、交通事故の低減等による道路交通の定時性及び安全性の向上を目的とした延長10.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約72% (うち地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・地山安定化対策の追加に伴う変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
道央圏連絡道路（一般 国道337号）中樹林道路 北海道開発局	その他	294	396	314	1.3	<p>①農産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全道各地と石狩湾新港地域、新千歳空港、苫小牧港等の物流拠点間の交通ネットワークが形成され、農産品等の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流拠点の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石狩湾新港地域と苫小牧港間の交通ネットワークが形成され、循環資源等の物流輸送の利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>③水産品の流通利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性及び定時性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>④道路交通の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道の通過車両転換から、交通の円滑化によるドライバー負担軽減、大型車交通量減少による大型交通事故の減少が見込まれ、道路交通及び周辺住民の安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤冬期間走行環境の安全性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地吹雪や吹雪発生時においても走行可能な視認性が確保され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しに伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る延長約80kmの地域高規格道路である。</li> <li>・中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした南幌ランプから江別東ICに至る延長7.3kmの事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成21年度</li> <li>・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率約96%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策工及び土工計画の見直しによる変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道38号 釧路新 道 北海道開発局	その他	498	1,069	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：950億円 走行経費減少便益：97億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,400～20,800台/日</p>	829	<p>【内訳】 事業費：773億円 維持管理費：56億円</p>	1.3	<p>①交通混雑の緩和 ・釧路外環状道路の全線開通に伴い釧路新道の混雑度が上昇しているため、当該道路の4車線整備により、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・暫定2車線開通に伴い、死傷事故率が100件/億台キロを上回る地点が4地点に減少したほか、死傷事故は約7割減少している。また、大型車の交通転換により、大型車事故も減少しているため、更なる道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③空港からの利便性向上 ・釧路空港を起点とした観光ツアーの広域化や選択枝の拡大、空港から合宿地へのアクセス性が更に高まることが見込まれ、釧路空港からの利便性向上が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・水産品加工工場や道内市場、釧路空港や苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の避難・輸送ルートの強化 ・災害発生時の迅速な避難及び救急搬送のほか、被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p>	<p>・環境調査及び対策工検討や対策工の実施に伴う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】 ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。 ・釧路新道は、拠点空港釧路空港等への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路西インターチェンジに至る延長8.8kmの4車線整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



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						
一般国道45号 天間林道路 東北地方整備局	その他	340	699	350	2.0	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：14.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4割削減</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：123分）</p> <p>③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</p> <p>他5項目に該当</p>	<p>・軟弱地盤対策等の追加に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や和田市を經由し、青森市に至る延長約681.7kmの幹線道路である。天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町字附田向～同県上北郡七戸町字後平に至る延長8.3km、2車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率約58%（うち用地進捗率約99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・路側防護柵の設計見直し</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局	その他	180	541	393	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の解消 <ul style="list-style-type: none"> <li>・2車線区間における交通混雑の解消</li> </ul> </li> <li>②物流効率化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺に立地する工業団地から自動車工場への部品輸送の効率化に寄与</li> </ul> </li> <li>③部分開通の効果(旅行速度) <ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線区間では、平日の混雑時旅行速度が拡幅前に比べて約3割向上(29.6km/h→37.4km/h)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地買収難航により事業期間を変更することにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約836.4kmの主要な幹線道路である。</li> <li>・北上拡幅は、岩手県北上市相去町字世長根から飯豊町村崎野19地割間に至る延長12.2kmの4車線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和57年度</li> <li>・事業進捗率約89%(うち用地進捗率約87%)</li> <li>・平成22年度までに、北上市相去町平林～飯豊町村崎野19地割間 延長9.2km 4車線化済</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・迂回路施工時の工法見直しによるコスト縮減を図るとともに、引き続きコスト縮減を検討しながら事業を推進する</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号横堀道路) 東北地方整備局	長期間継続中	112			1.2 (1.1) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の渋滞損失時間：2.7万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・湯沢町院内から平鹿総合病院(現況37分⇒整備後36分)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連絡する延長約268kmの高速自動車国道である。</li> <li>・横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内から秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成27年度</li> <li>・事業進捗率 約21%(うち用地進捗率 約91%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機能補償交差道路の集約により、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
東北中央自動車道 新庄～横手(一般国道13号 真室川雄勝道路) 東北地方整備局	その他	247				1.2 (1.01) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の渋滞損失時間：1.3万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬の雪崩・落雪予防作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道通行止め時における、広域迂回を解消する。(迂回時間2.6倍)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関連事業との評価実施時期の調整により再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連絡する延長約268kmの高速自動車国道である。</li> <li>・真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位から秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成29年度</li> <li>・事業進捗率 約1% (うち用地進捗率0%)</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	
東北中央自動車道 新庄～横手(一般国道13号 泉田道路) 東北地方整備局	その他	190	1,012	837	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：794億円 走行経費減少便益：173億円 交通事故減少便益：46億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,100台/日</p>	1.2 (1.5) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の渋滞損失時間：19.9万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：8割削減。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期堆雪時の大型車のすれ違い困難区間を解消する。</li> </ul> </li> <li>④安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・金山町から県立中央病院(現況81分⇒整備後71分)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR・河川複合橋の協議により事業期間の変更することにより再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連絡する延長約268kmの高速自動車国道である。</li> <li>・泉田道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、新庄市十日町から新庄市大字昭和に至る延長8.2kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率 約38% (うち用地進捗率100%)</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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						
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 新庄金山道路) 東北地方整備局	長期間継 続中	175					<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：6.8万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：8割削減。</p> <p>②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・冬の運搬排雪作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・金山町から県立中央病院（現況81分⇒整備後80分）へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連絡する延長約268kmの高速自動車国道である。 ・新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、新庄市大字昭和から最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率 約6%（うち用地進捗率 約84%）</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 金山道路) 東北地方整備局	その他	130					<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：1.6万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：10割削減。</p> <p>②物流効率化の支援 ・秋田県南地域はしいたけ、イチゴの産地であり、関東方面への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・冬の運搬排雪作業時における大型車のすれ違い困難区間を解消する。</p>	<p>・関連事業との評価実施時期の調整により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連絡する延長約268kmの高速自動車国道である。 ・金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、最上郡金山町大字朴山から最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率 約1%（うち用地進捗率0%）</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道113号 梨郷道路 東北地方整備局	その他	238	274	269	1.02	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：17.1万人・時間／年、渋滞損失削減率：約8割削減</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・高島町から公立置賜総合病院（現況23分⇒整備後22分）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④災害への備え ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道113号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p>	<p>・軟弱地盤対策の増加に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約242kmの主要な幹線道路である。梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する道路で、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率 約63%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁形式の見直しにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道4号 鏡石拡幅 東北地方整備局	その他	120	341	【内訳】 走行時間短縮便益：312億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：7.8億円  【主な根拠】 計画交通量 31,600台/日	160	【内訳】 事業費：144億円 維持管理費：16億円	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤改良の追加に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約889kmの主要な幹線道路である。鏡石拡幅は、岩瀬郡鏡石町久米石から同町高久田に至る延長4.5kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率約94%（うち用地進捗率100%） ・事業の進捗に係る問題はない ・令和元年度：岩瀬郡鏡石町久米石～鏡石町高久田間 延長2.3km(4/4) 開通予定  【コスト縮減等】 ・横断函渠の施工計画の見直しを実施。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道6号 勿来バイ パス 東北地方整備局 関東地方整備局	長期間継 続中	185	252	【内訳】 走行時間短縮便益:188億円 走行経費減少便益: 54億円 交通事故減少便益: 9.7億円  【主な根拠】 計画交通量:11,800台/日	166	【内訳】 事業費 :152億円 維持管理費: 14億円	1.5	①国土・地域ネットワークの構築 ・国道6号における交通不能区間を解消する ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待出来る(現 況39分→整備後32分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる(現 況34分→整備後32分)	・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  【投資効果等の事業の必要性】 ・勿来バイパスは、一般国道6号の茨城・福島県境にお ける津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的とした延 長4.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成27年度 ・事業進捗率約4%(うち用地進捗率約6%) 【コスト縮減等】 ・トンネル内の排水構造を見直すことでコスト縮減を図 る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道121号 湯野上バイパス 東北地方整備局	その他	275	260	【内訳】 走行時間短縮便益：187億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：13億円  【主な根拠】 計画交通量 8,500台/日	241	【内訳】 事業費：234億円 維持管理費：6.5億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>①国土・地域ネットワークの構築               <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活圏中心都市間（南会津町～会津若松市）のアクセスが向上（60分→54分）</li> <li>・冬期積雪時の現道の大型車同士のすれ違い困難箇所（幅員狭小箇所）を回避するルートを形成</li> </ul> </li> <li>③安全で安心できるくらしの確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上（76分→70分）</li> </ul> </li> <li>④災害への備え               <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間を回避するルートを形成</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・重金属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</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・会津縦貫南道路は福島県会津若松市から同県南会津郡南会津町に至る延長約50kmの地域高規格道路（国道121号・一部118号重複）である。湯野上バイパスは、会津縦貫南道路の一部を形成し、南会津郡下郷町高崎から同町塩生に至る延長8.3kmの2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率約16%（うち用地進捗率81%）</li> <li>・事業の進捗に係る問題はない</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横断箇所の集約化を実施。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 宮古中央～田老 東北地方整備局	その他	1,248					<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。</li> </ul> <p>②安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市〔田老総合事務所〕～久慈病院現況：80分→整備後：51分）</li> </ul> <p>③周遊型観光の活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。</li> </ul> <p>④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</li> </ul>	<p>・岩盤掘削量の増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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。宮古中央～田老は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市松山から岩手県宮古市田老字小堀内に至る延長21.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成23年度</li> <li>・事業進捗率約78%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・平成29年度：田老真崎海岸IC～田老北IC間 延長4.0km（2/2）開通</li> <li>・令和2年度夏頃まで：宮古中央IC～田老真崎海岸IC 延長17.0km（2/2）開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・仮設落石防護工について、杭基礎＋土留め工法からL型ガード工法へ変更</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 田野畑南～尾肝要 東北地方整備局	その他	444				<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。</li> </ul> <p>②安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市〔田老総合事務所〕～久慈病院現況：80分→整備後：51分）</li> </ul> <p>③周遊型観光の活性化を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。</li> </ul> <p>④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</li> </ul>	<p>・岩盤掘削量の増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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。</li> <li>・田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大芦から岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成23年度</li> <li>・事業進捗率約56%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・令和2年度末：下閉伊郡田野畑村大芦～下閉伊郡田野畑村田野畑 延長6.0km（2/2）開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 尾肝要～普代 東北地方整備局	その他	371	6,615	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,670億円 走行経費減少便益：809億円 交通事故減少便益：137億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日</p>	6,157	<p>【内訳】 事業費：5,784億円 維持管理費：373億円</p>	1.1 (0.99) (※2)	<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市〔田老総合事務所〕～久慈病院現況：80分→整備後：51分） ③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 ④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</p>	<p>・関連事業との評価実施時期の調整により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。尾肝要～普代は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村巢合から岩手県下閉伊郡普代村第11地割に至る延長8.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約84%（うち用地進捗率100%） ・令和2年内：（仮称）田野畑北1C～下閉伊郡普代村第11地割 延長8.0km (2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 普代～久慈 東北地方整備局	その他	1,634					1.1 (0.7) (※2)	<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。 ②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市〔田老総合事務所〕～久慈病院現況：80分→整備後：51分） ③周遊型観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。 ④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</p>	<p>・岩盤掘削量の増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】 ・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約66%（うち用地進捗率100%） ・令和2年度末：下閉伊郡普代村第16地割～久慈1C 延長25.0km (2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 侍浜～階上 東北地方整備局	その他	1,105					1.1 (0.5) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</li> <li>・三陸沿岸道路は、津波浸水箇所を回避しており、迂回路としての機能に期待。</li> <li>②安全で安心できる暮らしの確保</li> <li>・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市[田老総合事務所]～久慈病院現況:80分→整備後:51分)</li> <li>③周遊型観光の活性化を支援</li> <li>・三陸沿岸地域の観光地へのアクセス性・周遊性が向上。</li> <li>④アクセス性向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援</li> <li>・三陸沿岸道路整備によるアクセス性向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岩盤掘削量の増加等に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業化年度:平成23年度</li> <li>・事業進捗率約72%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・令和2年内:(仮称)洋野1C～階上1C 延長7.0km(2/2) 開通予定</li> <li>・令和2年度末:(仮称)侍浜1C～(仮称)洋野1C 延長16.0km(2/2) 開通予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 宮古～箱石 東北地方整備局	その他	1,156					0.9 (0.9) (7.9) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通の難所の解消</li> <li>・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上</li> <li>②救急医療を支援</li> <li>・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上(整備前:123分→整備後:90分)</li> <li>・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与(45%→61%)</li> <li>③産業の活性化を支援</li> <li>・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与(宮古市魚市場～盛岡南1C 整備前:123分→整備後:85分)</li> <li>④観光の活性化を支援</li> <li>・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上</li> <li>⑤災害時の安全性・信頼性が向上</li> <li>・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待</li> <li>⑥時間信頼性の向上</li> <li>・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮(14分→9分)</li> <li>⑦道路利活用</li> <li>・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル支保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</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。</li> <li>宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業化年度:平成23年度</li> <li>・事業進捗率約79%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・令和元年度末:下川井地区 延長2.0km(2/2) 開通予定</li> <li>・令和2年夏頃まで:宮古西道路 延長4.0km(2/2) 開通予定</li> <li>・令和2年度末:壘目～腹帯工区 延長7.0km(2/2)、川井～箱石工区 延長7.0km(2.2) 開通予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・周辺事業との調整を図り、残土運搬距離の短縮によるコスト縮減に努めた</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 平津戸・岩井～松草 東北地方整備局	その他	602	2,643 (残事業 =2,327)	【内訳】 走行時間短縮便益：2,307億円 走行経費減少便益：251億円 交通事故減少便益：85億円 【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日	2,805 (残事業 =296)	【内訳】 事業費：2,777億円 維持管理費：28億円	0.9 (0.5) (残事業 =7.9 (2.6) (※2)	①交通の難所の解消 ・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上 ②救急医療を支援 ・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上(整備前：123分→整備後：90分) ・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与(45%→61%) ③産業の活性化を支援 ・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与(宮古市魚市場～盛岡南IC 整備前：123分→整備後：85分) ④観光の活性化を支援 ・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上 ⑤災害時の安全性・信頼性が向上 ・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待 ⑥時間信頼性の向上 ・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮(14分→9分) ⑦道路利活用 ・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与	・トンネル支保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 【投資効果等の事業の必要性】 ・宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。 平津戸・岩井～松草はその一部を形成し、岩手県宮古市平津戸から宮古市区界第4地割に至る延長7.0kmの2車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約77%(うち用地進捗率100%) ・令和2年度末：平津戸・岩井～松草 延長7.0km(2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 区界～築川 東北地方整備局	その他	542					<p>①交通の難所の解消 ・現道の急カーブ・急勾配箇所を回避し、安全性が向上</p> <p>②救急医療を支援 ・宮古市から岩手医科大学附属病院までのアクセス性が向上(整備前:123分→整備後:90分) ・所要時間の短縮により、脳梗塞での生存率向上に寄与(45%→61%)</p> <p>③産業の活性化を支援 ・宮古市～盛岡市間の所要時間が短縮され、生産量増加による売上向上に寄与(宮古市魚市場～盛岡南IC 整備前:123分→整備後:85分)</p> <p>④観光の活性化を支援 ・沿岸や内陸の各観光地へのアクセス性・周遊性が向上</p> <p>⑤災害時の安全性・信頼性が向上 ・盛岡～宮古間の多重ネットワークを確保し、災害時の沿線住民への影響回避に期待</p> <p>⑥時間信頼性の向上 ・所要時間のばらつきが小さくなり、余裕時間が5分短縮(14分→9分)</p> <p>⑦道路利活用 ・貨客混載バスの利用により、低コストでの少ロット輸送が可能になり、地域産業の活性化に寄与</p>	<p>・関連事業との評価実施時期の調整により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約66kmの地域高規格道路である。 区界～築川は宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率約75%(うち用地進捗率100%) ・令和2年内:区界～築川 延長8.0km(2/2)開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 歌津～本吉 東北地方整備局	その他	703	5,726	【内訳】 走行時間短縮便益：4,716億円 走行経費減少便益：745億円 交通事故減少便益：265億円	5,342	【内訳】 事業費：5,045億円 維持管理費：297億円	1.1 (1.4) (※2)	・関連事業との評価実施時期の調整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45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約111kmの復興道路である。 三陸沿岸道路(歌津～本吉)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約98%(うち用地進捗率100%) ・平成30年度：歌津IC～小泉海岸IC間 延長10.0km(2/2)開通 ・令和2年度内：小泉海岸IC～本吉津谷IC間 延長2.0km(2/2)開通予定 【コスト縮減等】 ・コンクリートの供給状況を踏まえ、プレキャスト製品による防草工をコンクリート吹付による現場打ち施工に変更する等のコスト縮減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 気仙沼～唐桑南 東北地方整備局	その他	1,365	【主な根拠】 計画交通量 11,700台/日			1.1 (1.04) (※2)	・法面変状対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約111kmの復興道路である。 三陸沿岸道路(気仙沼～唐桑南)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市内を通過する延長9.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約65%(うち用地進捗率100%) ・令和元年度末：気仙沼中央IC～気仙沼港IC(仮)間 延長1.7km(2/2)開通予定 ・令和2年度末：気仙沼港IC(仮)～唐桑南IC(仮)間 延長7.3km(2/2)開通予定 【コスト縮減等】 ・コンクリートの供給状況を踏まえ、プレキャスト製品による防草工をコンクリート吹付による現場打ち施工に変更する等のコスト縮減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
一般国道115号 東北中央自動車道 霊山～福島 東北地方整備局	その他	968	2,200 (残事業 =788)	【内訳】 走行時間短縮便益：1,885億円 走行経費減少便益：257億円 交通事故減少便益：58億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	2,368 (残事業 =330)	【内訳】 事業費：2,194億円 維持管理費：174億円	0.9 (0.8) (残事業 =2.4 (2.4) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①防災対策 ・現道の特殊通行規制区間などの通行止めリスクを解消し安全・安心な道路交通を確保</li> <li>②物流効率化 ・相馬市から県内主要都市へのアクセス性が向上し進出企業の効率的な輸送を支援</li> <li>③高次医療機関への救急搬送支援 ・相馬市から福島県立医科大学付属病院へのアクセスが向上する(整備前84分→整備後59分)</li> <li>④観光振興 ・ふくしま観光圏を形成する都市間アクセスの向上(現況78分→整備後53分)</li> <li>⑤時間信頼性向上 ・所要時間のばらつきを考慮した余裕時間の短縮(15分→8分)</li> <li>⑥産業支援 ・震災以降の新設企業10社のうち、5社が相馬～福島の利用を意識して新設 ・沿線地域での新たな産業拠点の計画・整備が進み物流交通等の増加が見込まれる</li> <li>⑦観光支援 ・相馬～福島の地域間の交流人口が増加し、休日交通量や沿線施設の利用者が多い(平休比1.26 約125億円相当の効果)</li> <li>⑧医療支援 ・全線開通による高次医療機関へのアクセスが向上することにより救命率向上(心筋梗塞：0%→21%)</li> <li>⑨利活用 ・福島県北地域～仙台空港エリアを行き来する車両の115号、相馬～福島経由の選択が増加(4%→11%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤改良の増加等に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 ・霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、伊達市霊山町下小国から伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率約69%(うち用地進捗率100%) ・令和元年内：相馬IC～相馬山上IC間 開通 ・令和2年夏頃：(仮)国道4号IC～桑折JCT間 開通 予定 ・令和2年度末：霊山IC～(仮)国道4号IC間 開通 予定</li> <li>【コスト削減等】 ・立ち入り防止柵について、山間部や立ち入りが少ないと判断される箇所は安価な急傾斜構造を採用</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道4号 春日部古河バイパス 関東地方整備局	その他	352	1,684	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,544億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,800~62,100台/日</p>	477	<p>【内訳】 事業費：385億円 維持管理費：92億円</p>	3.5	<p>①交通混雑の緩和 ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号(現道)の損失時間は、84.7千人時間/年・km。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、国道4号(現道)の交通がバイパスに転換し、渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・国道4号春日部古河バイパスに平行する国道4号(現道)の死傷事故率は、69.0件/億台・km。 ・国道4号(現道)の事故類型は追突による事故が多く、全体の5割を占める。 ・国道4号春日部古河バイパスの整備により、現道や平行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③物流の支援 ・春日部古河バイパスの開通により、沿線地域には多くの工業団地が整備され、企業が集積。 ・現在、圏央道の開通に伴うIC周辺開発等が進められており、さらなる地域産業の活性化への支援が期待。 ・平成27年3月27日の全線4車線開通により渋滞が緩和し、所要時間が短縮するなど物流の効率化に貢献。</p>	<p>・支障物移設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4号は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 ・春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率64% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道6号 千代田石岡 バイパス 関東地方整備局	その他	392	534	462	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する国道6号現道である恋瀬川北交差点、山王台交差点、旭合一丁目交差点は主要渋滞箇所にて特定されており、特に山王台交差点周辺では速度低下が顕著。</li> <li>・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。</li> <li>・千代田石岡バイパスの整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③交通拠点のアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・千代田石岡ICから茨城空港へのアクセスが向上し、茨城空港への所要時間短縮による更なる利用者数の増加や、隣接する茨城空港テクノパークの物流機能の強化・企業活動の活性化が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道6号は首都圏から太平洋沿岸部を縦貫し、茨城県南地域及び県北地域の都市間の連携を図る幹線道路である。</li> <li>・千代田石岡バイパスは、国道6号の交通混雑の緩和や沿道環境の向上とともに、百里飛行場連絡道路の一部として、民間共用した茨城空港へのアクセス向上に大きく寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成10年度</li> <li>・事業進捗率76%（うち用地進捗率91%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT土工を全面導入し、作業の省力化等を図っている。今後は、土工の他、舗装工にもICTを全面活用し、生産性の向上による労務費などのコスト縮減を図っていく予定。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
東関東自動車道水戸線 (潮来～銚田) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	その他	1,110	992 (残事業 =922)	【内訳】 走行時間短縮便益：809億円 走行経費減少便益：137億円 交通事故減少便益：46億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700～10,400台/日	1,146 (残事業 =679)	【内訳】 事業費：996億円 維持管理費：150億円	0.9 (残事業 =1.5)	<p>①高速ネットワークの形成 ・当該区間は、北関東における圏外側の高速度道路で唯一の未開通区間であり、高速ネットワークのミッシングリンク。 ・当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際バルク戦略港湾や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシー確保に期待。 ②国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上(農業・畜産業の支援) ・鹿島港(国際バルク戦略港湾)は、とうもろこし(主に飼料に使用)の輸入量が全国1位。畜産産出額が多い北関東地域へのアクセス向上が必要な状況。 ・当該路線の整備により、他地域へのアクセスが向上。農産物輸送の利便性向上や鹿島港のポテンシャル向上に期待。 ③国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上(工業の更なる発展) ・茨城県の金属製品出荷額は年々増加傾向であり、平成29年には約7,140億円。 ・鹿島港は原料の輸入や製品の輸出基地である。 ・当該路線の整備により、県内最大の工業団地である茨城中央工業団地と鹿島港の所要時間が短縮。茨城県の工業の更なる発展に期待。 ④空港へのアクセス向上 ・当該路線の整備により、茨城空港へのアクセスが向上することで、旅客の利便性向上に期待。 ⑤災害時の代替路確保(リダンダンシー) ・当該路線や北関東道沿線では、自衛隊主要拠点(駐屯地、飛行場)や防災拠点に指定されている茨城港(日立港区、常陸那珂港、大洗港区)が立地している。 ・首都圏で大規模な災害が起きた際に、常磐道が被災し通行不能となった場合でも、当該路線の整備により、自衛隊主要拠点や茨城港から被災地に対する円滑な災害派遣活動や物資輸送が可能。 ⑥観光への支援(インバウンド観光の促進) ・観光庁の認定する広域観光周遊ルート「広域関東周遊ルート「東京圏大回廊」」の一部は、当該路線と並行。 ・当該路線の整備によるアクセス性・観光周遊ルートの向上で、県内外、海外からの更なる誘客に期待。</p> <p>・軟弱地盤対策の工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143kmの高規格道路であり、現在までに、112kmを供用中である。 ・このうち潮来IC～銚田IC間(30.9km)は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議(平成21年4月)を経て、整備計画が決定された。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率67%(うち用地進捗率89%) 【コスト縮減等】 ・分断される市道の機能確保について、横断箇所を集約することで、横断箇所11箇所、跨道橋10箇所を削減。 ・橋梁の架橋位置は、軟弱な粘性土層が体積していることから、橋台背面盛土に土圧低減工法を併用することにより、橋台規模を縮小した。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道17号 渋川西バイパス 関東地方整備局	その他	215	316	219	1.4	<p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道号下郷交差点～吾妻新橋南交差点付近の速度低下により、渋川市内の交通混雑が発生。</li> <li>・平成25年度の現道拡幅区間の開通により、並行する国道17号の旅行速度が約10km/h向上、渋滞損失時間が約70千人時間/年削減及び中村交差点南側流入部における渋滞長が330m減少され、渋川市内の交通混雑の緩和に寄与。</li> <li>・今後、バイパス区間及び上信自動車道の整備により、交通の円滑化が図られ、更なる交通混雑緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②観光活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・草津温泉・万座温泉・伊香保温泉の観光入込客数は、群馬県内主要温泉地全体の約6割。</li> <li>・草津町の年間宿泊者数は平成22年から約3割増加。</li> <li>・渋川西バイパスの整備により、渋川伊香保ICから草津温泉までの所要時間が約24分短縮され、観光活性化に期待。</li> </ul> <p>③安全性・信頼性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・吾妻地域は大雨、豪雪や火山の噴火等、多くの自然災害が発生する地域。</li> <li>・国道144号、国道145号、国道353号及び周辺道路は、災害時に脆弱な道路であり、多数の通行規制が発生。</li> <li>・令和元年10月に発生した台風号により国道144号鳴岩橋が流出し、道路の崩壊が発生。</li> <li>・上信自動車道の整備により安全性、信頼性に優れた代替路線を確保。</li> </ul> <p>④地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・群馬県はキャベツの主産地（全国1位）であり、碓氷村産の主な出荷先は、東北・関東方面が約6割を占める。</li> <li>・国道145号及び国道353号では、線形不良箇所が多数存在し、ドライバーの負担が懸念。</li> <li>・上信自動車道の整備により輸送時間短縮と安定輸送が図れ、安定した地域の産業活動に寄与。</li> <li>・今後、物流現場においてダブル連結トラックなど多くの流通量を捌ける車両の導入によるドライバー不足解消等にも期待。</li> </ul>	<p>・軟弱地盤対策の工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。渋川西バイパスは、群馬県と長野県を結ぶ地域高規格道路「上信自動車道」の一部を形成し、渋川市内の交通渋滞の解消と渋川・吾妻地域の連携及び活性化の支援を目的とした延長5.0kmのバイパス事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成16年度</li> <li>・事業進捗率62%（うち用地進捗率98%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋川西バイパスでは、測量から施工計画や施工のプロセスにICTを活用したICT土工を全面導入し、作業の省力化等を取り組んでいる。</li> <li>・土工の他、舗装工にもICTを全面活用し、生産性の向上による労務費などのコスト縮減を図っていく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道298号 東京外 かく環状道路(千葉県 区間) 関東地方整備局	その他	5,725	12,331	【内訳】 走行時間短縮便益: 11,714億円 走行経費減少便益: 595億円 交通事故減少便益: 22億円  【主な根拠】 計画交通量 30,900~48,200台/日	10,507	【内訳】 事業費: 10,401億円 維持管理費: 106億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝の整備追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京外かく環状道路(以下「外環道」)は、都心から約15kmの地域を環状に結ぶ延長約85kmの幹線道路である。</li> <li>・外環道は、首都圏3環状の一部で、これらの環状道路を整備することで、都心部の慢性的な交通渋滞の緩和及び、環境改善への寄与等を図り、さらに、我が国の経済活動の中核にあたる首都圏の経済活動とくらしを支える社会資本として、重要な役割を果たす道路となる。</li> <li>・外環道の一部である「千葉県区間」(以下、千葉外かん)は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。</li> </ul> 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度: 昭和45年度</li> <li>・事業進捗率99% (うち用地進捗率100%)</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道357号 東京湾岸道路（千葉県 区間） 関東地方整備局	その他	1,450	21,986	5,566	4.0	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の損失時間は296千人時間/年・kmで、慢性的に渋滞している状況。</li> <li>国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の死傷事故率は、塩浜交差点・舞浜交差点・日の出交差点等において200件/億台・kmを超過。</li> <li>国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③物流の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間には、京葉工業地域・千葉港のほか、集客力の高い観光施設や商業施設が多く立地。整備推進により、集積する物流施設等からの物資の迅速・円滑・効果的な輸送を支援する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上部工架設計画の見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県、神奈川県富津市から神奈川県横須賀市に至る延長160kmの幹線道路であり、自動車専用道路及び一般道路を併設した構造となっている。</li> <li>一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援することを目的とした延長21.3kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和45年度</li> <li>事業進捗率90%（うち用地進捗率99%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道464号 北千葉 道路 関東地方整備局	その他	974 直轄： 534 県：440	1,538	【内訳】 走行時間短縮便益：1,401億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：29億円  【主な根拠】 計画交通量 26,500~35,600台/日	1,191	【内訳】 事業費：1,182億円 維持管理費：8.7億円	1.3	<p>①道路ネットワーク機能の強化・アクセス向上 ・成田国際空港の国内旅客はLCC就航等を背景に急速に増加。 ・北千葉道路の整備により、東西方向の道路ネットワークが強化が強化され、成田国際空港へのアクセス性が向上。</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・「千葉県地域防災計画」において指定されている緊急輸送道路の一次路線のうち、千葉県北西部の東西を結ぶ路線は国道464号及び並行する国道356号、国道296号とも2車線しかなく、いずれも緊急輸送道路として脆弱。 ・東日本大震災後の見直しにおいて、円滑な支援物資の供給のため、多重化による代替性を確保するなど災害に強い道路の整備等推進が新規項目として追加された。北千葉道路の整備により、災害に強いネットワークを構築。</p> <p>③安全性の向上 ・北千葉道路と並行する区間では、主要渋滞箇所や成田市中心部を中心に速度低下が発生。 ・並行する区間の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。 ・北千葉道路の整備により、並行する区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>・擁壁工の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】 ・一般国道464号は、千葉県市川市から成田市までの延長約43kmの主要幹線道路である。 ・北千葉道路は、県西地域と成田国際空港との道路ネットワーク機能の強化・アクセス向上、緊急輸送道路ネットワークの強化、安全性の向上を図ることを目的として計画された延長9.8kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道357号 湾岸千 葉地区改良(蘇我地 区) 関東地方整備局	一定期間 未着工	265	434	213	2.0	<p>①交通渋滞の緩和・交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道357号のポートアリーナ前交差点、稲荷交差点、蘇我陸橋南交差点等は主要渋滞箇所特定されており、速度低下が発生。</li> <li>・国道357号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。</li> <li>・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)の整備により、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>②道路ネットワーク機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、千葉都市圏の環状道路計画の一端を担う。</li> </ul> <p>③千葉港の産業活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉港は首都圏の原油の4割を出荷。また、完成自動車取扱量は全国2位。</li> <li>・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、円滑な物流を確保し、首都圏へのエネルギー供給支援、物流効率化に寄与。</li> </ul>	<p>・事業採択後3年が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道357号東京湾岸道路は、千葉県を起点に東京・川崎・横浜の臨海部を経て横須賀に至る主要幹線道路である。</li> <li>・湾岸千葉地区改良(蘇我地区)は、地域高規格道路である千葉中環状道路の一部を形成し、交通渋滞の緩和・交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化、産業活動の支援を図ることを目的として計画された延長5.0kmの事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成29年度</li> <li>・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道20号 八王子南バイパス 関東地方整備局	その他	1,562	3,576	2,425	1.5 (1.3) (※2)	<p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道20号日野バイパス(現道)が平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、主要交差点で渋滞発生。</li> <li>・八王子南バイパスの整備されることにより、国道20号現道は、交通が八王子南バイパスへ転換し、渋滞の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子南バイパスの整備により、国道20号現道の交通が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③アクセス正及び利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子南バイパスの整備により、圏央道高尾山ICへのアクセス性や走行性が向上し、横浜港への物流出荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与する。</li> <li>・八王子南バイパスが整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・擁壁構造の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>八王子南バイパスは、八王子地域の混雑緩和や交通安全の確保とともに、圏央道のアクセス道路として行動範囲の拡大や移動時間の短縮を目的とした八王子市北野町から同市南浅川町までの延長9.6kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成9年度</li> <li>・事業進捗率61% (うち用地進捗率95%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の活用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道357号東京湾岸 道路(東京都区間) 関東地方整備局	その他	5,083	21,357	【内訳】 走行時間短縮便益：20,069億円 走行経費短縮便益：1,197億円 交通事故減少便益：91億円  【主な根拠】 計画交通量 11,400~96,900台/日	12,921	【内訳】 事業費：12,627億円 維持管理費：295億円	1.7 (1.5) (※2)	①交通混雑緩和 ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、混雑緩和が期待。 ②生産性向上 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・千葉港・羽田空港等が存在。 ③防災機能の強化 ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。	・交差点立体計画の実施に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道357号東京湾岸道路(東京都区間)は、首都高速湾岸線と並行しており、東京都湾岸部を通過する延長約23.4kmの道路である。 ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路の一部を形成しており、交通混雑緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセス性向上、物流効率化等を図ることを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率60%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・有明立体では、上部構造形式について重量の抑制、見通しと維持管理空間を確保可能な工法の採用により、従来形式と比較して橋梁形式を合理化し、ライフサイクルコストの縮減。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	その他	4,600	4,924	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,491億円 走行経費減少便益：333億円 交通事故減少便益：101億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 55,600台/日</p>	4,238	<p>【内訳】 事業費：4,117億円 維持管理費：121億円</p>	1.2	<p>(1) 交通の流れの適正化 ・横浜湘南道路は、首都圏三環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割などが期待される。 ・国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。</p> <p>(2) 物流・都市拠点の連絡強化 ・横浜湘南道路等の整備により、京浜港(東京港・川崎港・横浜)と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により、輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びびりダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路や港湾の整備と相まって産業の国際競争力強化が期待される。</p> <p>(3) 安全・安心な国土づくり ・横浜湘南道路が一部を担う首都圏三環状道路が整備されることにより、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となるといったりダンダンシーが強化される。 ・湾岸部が浸水被災した場合でも、「くしの歯」作成などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能となる。</p>	<p>・トンネル構造の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・圏央道(横浜湘南道路)は、その一部区間を形成する延長7.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率45%(うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・土工部において工事用道路を複数の工事で兼用することにより、仮橋を集約。また、幅員を最大限狭めることによるコスト縮減。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道468号首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路(株)	その他	5,820	6,979	5,841	1.2	<p>(1)交通の流れの適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道(金沢～戸塚)は、首都圏三環状の一番外側の圏央道を構成する路線であり、環状道路の整備により、都心の混雑を緩和する役割や、郊外から都心部への交通を分散導入する役割などが期待される。</li> <li>・国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>(2)物流・都市拠点の連絡強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道(金沢～戸塚)等の整備により、京浜港(東京港・川崎港・横港)と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により、輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路や港湾の整備と相まって産業の国際競争力強化が期待される。</li> </ul> <p>(3)安全・安心な国土づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道(金沢～戸塚)が一部を担う首都圏三環状道路が整備されることにより、放射道路が寸断しても都心への到達経路が確保可能となるといったリダンダンシーが強化される。</li> <li>・湾岸部が浸水被災した場合でも、「くしの歯」作成などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル発生土処理対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</li> <li>・圏央道(金沢～戸塚)は、圏央道の役割に加え、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された横浜環状道路の一部であり、横浜市南部地域の混雑緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を目的とした延長8.9kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和63年度</li> <li>・事業進捗率66%(うち用地進捗率99%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・栄IC・JCTにおいて橋梁支承の見直しによるコスト縮減。また、桂台トンネルにおいて函体構築における現地発生土を利用することで、裏込め材の購入費等の削減を検討しコスト縮減。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
中部横断自動車道(富沢 ～六郷) 関東地方整備局	その他	3,154	7,779	6,345	【内訳】 事業費 : 6,067億円 維持管理費 : 279億円	1.2 (0.7) (※2)	①広域ネットワークの形成 ・中部横断自動車道は、上信越道、中央道、新東名の3本の高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。 ・「国土形成計画(全国計画)」においては「日本海・太平洋2面活用型国土」が提唱され、ネットワークの多量性・代替性の確保を図りつつ、双方の連携強化が求められる。 ・上信越道と一体となって、日本海側と太平洋側の国際拠点港湾等と内陸部が連結され、広域的な物流体系を形成。 ・内陸路線と沿岸路線が接続するネットワークを形成するとともに、広域的な災害時の代替路や救急・救援としても機能。 ②物流の効率化 ・山梨県から東京港・横浜港への輸送ルートは、高速道路が整備されており、トラックへの負担が少ない輸送が可能。 ・一方、清水港と直結する国道52号は、特殊車両が走行する際に、徐行に加え前後誘導車の配置が必要な通行支障箇所が存在するなど、走行性や速達性に課題があり、トラックへの負担が大きい。 ・中部横断自動車道の整備により、走行性の向上と所要時間の短縮が図られ、物流効率化を促し、さらに労働環境改善などにも寄与。 ③農産品の海外輸出支援 ・現在、清水港では農水産物の輸出促進に向け、2024年に2016年の約2倍にあたる200億円もの輸出を目標とし、リフトアップ電源供給設備等、港湾施設を整備中。 ・山梨の主要農産品である特・アジの海外(台湾・香港)への青果物輸出は、山梨県知事のネットワークを仕組とした海外への山梨アジの輸出を積極的に取り組み、増加傾向。 ・中部横断自動車道の整備、清水港の取り組みの相乗効果によって山梨県産の果実の高付加価値化に期待。 ④緊急避難活動の支援 ・中部横断自動車道の整備により、身延町役場から山梨県立中央病院への所要時間が約17分短縮するなど、周辺地域から第3次医療施設までの所要時間が短縮され、1時間以内に輸送可能な圏域が拡大することで、救命率の向上が見込まれる。 ・中部横断自動車道が通過する地域は、地形や地質等の特性から事前通行規制区間が2箇所存在しており、震災には大雨により通行止めが発生。 ・中部横断自動車道の整備により、孤立集落の解消や交通の寸断の解消が期待される。 ⑤心づなつが 観光の獲得 ・清水港は平成29年に国際旅客船拠点形成地域に指定され、寄港した国際クルーズ船の乗客数は平成24年から約130倍に増加。 ・中部横断自動車道全線には7箇所の訪日旅行者に人気のある観光資源が集中。 ・中部横断自動車道の整備により、新たな観光ルートが形成されることで、山梨県への国際クルーズ船の訪日外国人観光客の獲得に期待。	・トンネル補助工法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・中部横断自動車道は、日本列島の中央部を南北に結ぶ延長約137kmの高速自動車国道である。 ・富沢～六郷間は、広域的な高速道路ネットワークを形成し、物流の効率化や救急活動の支援、災害時の代替路の確保等を図ることを目的とした、南巨摩郡南部町から西八代郡市川三郷町までの延長28.3kmの4車線(当面2車線で整備)の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度(整備計画変更)：平成17年度 ・事業進捗率88%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・第2種要対策土の処分について、県、町との調整により、近隣の用地を確保することで、中間処理施設から封じ込め盛土に見直し。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道159号 七尾バ イパス 北陸地方整備局	再々評価	240	319	299	1.1	<p>①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道や七尾外環状道路と接続するなど、関連する他の道路事業計画との連携が図られる。</p> <p>②日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・日常活動圏中心都市（七尾市～中能登町間）のアクセスが向上する。</p> <p>③重要物流道路としての機能向上 ・重要物流道路に指定されている七尾バイパスの整備により、重要港湾の七尾港や火力発電所、LPG国家備蓄基地などへのアクセスが強化される。</p> <p>④第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登唯一の第三次医療施設である公立能登総合病院へのアクセスが向上する。</p> <p>⑤緊急輸送道路としての機能向上 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられている七尾バイパスの整備により、災害に強い道路ネットワークの機能向上が図られる。</p> <p>⑥地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与する。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道159号七尾バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、高規格幹線道路「能越自動車道」を構成する七尾氷見道路へのアクセス向上などを目的とした、延長4.3kmの道路事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率85%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の活用により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
能越自動車道 一般国道470号 輪島道路 北陸地方整備局	その他	230	668	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：542億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：35億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,600～11,000台/日</p>	629	<p>【内訳】 事業費：558億円 維持管理費：71億円</p>	1.1 (1.2) (※2)	<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・輪島市は、輪島朝市や輪島温泉郷など全国的にも有名で特色のある観光資源が豊富に恵まれている。のと里山空港や輪島港に直結する輪島道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、輪島市への入込み客数の増加が期待される。</p> <p>②地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。</p> <p>③救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路の整備により、カーブなどの回避による搬送車の負担軽減が図られるとともに、公立能登総合病院への搬送時間が約11分短縮され、死亡率の低下も期待される。</p> <p>④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・輪島道路の整備により災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</p> <p>⑤バス交通の定時性確保 ・平成13年度にのり鉄道が廃線となり、輪島市の交通手段は自動車のみとなり、現在は金沢・穴水等へ1日47便の高速バスが運行している。輪島道路の整備により、バスの定時性確保・快適性の向上が期待でき、地域住民の移動や観光の利便性向上が期待される。</p>	<p>・地滑り対策工の追加、巨石対策工の追加、盛土材の土質改良の追加に伴い総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道470号輪島道路は、高規格幹線道路「能越自動車道」の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした、延長4.7kmの高規格幹線道路の整備を行う事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 中部地方整備局	その他	1,511					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域連携プロジェクトを支援する。</li> <li>・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯橋道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏業に至る延長22.1kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成4年度</li> <li>・事業進捗率79% (うち用地取得率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 中部地方整備局	その他	578					<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（遠山温泉郷等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（飯田市立病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の通行不能区間を解消する。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格幹線道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率44%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路 中部地方整備局	その他	900	6804	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：6,292億円 走行経費減少便益：425億円 交通事故減少便益：88億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,400台/日</p>	5671	<p>【内訳】 事業費：5,389億円 維持管理費：282億円</p>	<p>1.2 (1.1) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・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が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・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カ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑦地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.4kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率0%（うち用地取得率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 中部地方整備局	その他	1,764					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・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が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・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を解消する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・トンネル掘削箇所の支保構造の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格幹線道路である。本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成5年度</li> <li>・事業進捗率87%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～ 恵那武並) 中部地方整備局	長期間継 続中	245					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・リニア岐阜県駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道19号瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)は、岐阜県瑞浪市土岐町から恵那市武並町に至る延長8.2kmの道路である。本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成27年度</li> <li>・事業進捗率7%(うち用地取得率31%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道19号 瑞浪恵那道路(恵那工 区) 中部地方整備局	その他	170	742	【内訳】 走行時間短縮便益：695億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：8.0億円  【主な根拠】 計画交通量 22,700台/日	396	【内訳】 事業費：324億円 維持管理費：72億円	1.9 (2.2) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・リニア岐阜駅(仮称)の東西アクセス軸を強化する路線である。</li> </ul> </li> <li>②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(恵那峡等)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> </li> <li>④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路の中央自動車道と現道の代替路線を形成する。</li> </ul> </li> <li>⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)と一体評価の事業であるため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道19号瑞浪恵那道路(恵那工区)は、岐阜県恵那市武並町から恵那市長島町に至る延長4.3kmの道路である。本道路は、一般国道19号の交通の安全性と物流の安定性の確保により、沿線地域における生活・産業活動を支援するとともに、速達性・定時性の確保等により、リニア開業を見据えた広域観光連携や、円滑な企業活動、新たな企業立地の進展による民間投資の促進、新たな雇用の創出等を支援するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成30年度</li> <li>・事業進捗率1%(うち用地取得率0%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) 中部地方整備局 中日本高速道路 (株)	その他	4,000					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(東濃・中濃地域)が存在する。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・夜間騒音値の低減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) (北勢～四日市)と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成元年度</li> <li>・事業進捗率75%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 中部地方整備局 中日本高速道路 (株)	その他	6,075					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・中部国際空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である。</li> <li>・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・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。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> <li>・ICからのアクセスが向上する主要な観光地(岐阜・西濃地域)が存在する。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑩生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・夜間騒音値の低減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・設計要領の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成6年度</li> <li>・事業進捗率76%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢) 中部地方整備局 中日本高速道路 (株)	その他	1,500	23163	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：21,003億円 走行経費減少便益：1,680億円 交通事故減少便益：480億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,300台/日</p>	16603	<p>【内訳】 事業費：15,559億円 維持管理費：1,004億円</p>	<p>1.4 (2.3) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である ④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市や大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市や大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路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。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線(岐阜県道・三重県道25号線)）の代替路を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老） （北勢～四日市）と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率9%（うち用地取得率90%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市) 中部地方整備局 中日本高速道路 (株)	その他	1,639				1.4 (1.8) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日）</li> <li>・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方生活圏中心都市（四日市市や大垣市）を高規格道路で連絡する。</li> <li>・二次生活圏中心都市（桑名市や大垣市）を最短時間で連絡する。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送路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。</li> <li>・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線）の代替路を形成する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・設計要領の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道475号東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約153kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。本事業は、中京圏の放射状道路ネットワークを環状で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、沿線地域の地域産業・観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成2年度</li> <li>・事業進捗率94%（うち用地取得率99%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道1号 東駿河湾環状道路(沼 津岡宮～愛鷹) 中部地方整備局	長期間継 続中	230	292	187	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス、東海バスオレンジシャトル、ミューバス)が存在する。</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト(ららぽーと沼津)へのアクセスを支援する。</li> <li>・主要な観光地(沼津市、三島市)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(沼津市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)と並行する国道1号が第一次緊急輸送道路となっている。</li> <li>・第1次緊急輸送路の3路線(東名高速道路、新東名高速道路、国道1号)の代替路線として機能する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津市道路整備プログラム(都市計画道路 東駿河湾環状道路)に位置づけあり。</li> </ul>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「東駿河湾環状道路(函南塚本～沼津岡宮)」と連続する一般国道1号東駿河湾環状道路(沼津岡宮～愛鷹)は、静岡県沼津市岡宮～静岡県沼津市東椎路までの延長2.6kmの自動車専用道路である。沼津都市圏における現道1号や周辺の道路にまで及ぶ慢性的な渋滞の緩和、災害に強い緊急輸送ネットワークの構築を主な目的に計画された道路である。本道路の整備により、安心安全な道路ネットワークづくりや地域相互の広域的な連携強化を推進し、活気ある一体的な圏域作りを支援する。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成27年度</li> <li>・事業進捗率2%(うち用地取得率0%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道138号 須走道路 中部地方整備局	その他	208				2.0 (2.3) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス河口湖線）が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町須走）を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏の中心都市（御殿場市、小山町須走）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。</li> <li>・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。</li> </ul> <p>④主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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（小山町須走地区）を解消する。</li> <li>・第一次緊急輸送道路に定められている。</li> <li>・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・盛土材料の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスである。本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光）、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいる。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成20年度</li> <li>・事業進捗率58%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道138号 御殿場バイパス(西区 間) 中部地方整備局	その他	338	1088	【内訳】 走行時間短縮便益：938億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：22億円  【主な根拠】 計画交通量 27,700台/日	557	【内訳】 事業費：514億円 維持管理費：43億円	2.0 (2.3) (※2)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(富士急シティバス河口湖)が存在する。 ②都市の再生 ・神場南土地区画整理事業との連携あり。 ③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(御殿場市、小山町須走)を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市(御殿場市、小山町須走)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク)へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント(富士スピードウェイ)のアクセスを支援する。 ・主要な観光地(御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落(小山町須走地区)を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路(東名高速道路・中央自動車道)が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。	・盛土材料の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道138号御殿場バイパス(西区間)は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスである。本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援(観光)、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率50%(うち用地取得率99%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥) 中部地方整備局 中日本高速道路 (株)	その他	2,721	3,180	2,817	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクト(第2次決定、平成13年8月28日 大都市圏における環状道路体系の整備)を支援する。</li> <li>・三大都市圏環状道路(名古屋環状2号線)を形成する。</li> <li>・区画整理(茶屋新田土地区画整理事業)と連携する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(農業文化園・戸田川緑地)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想において、円滑な物資・人員輸送の観点から早期整備が望まれる。</li> <li>・緊急輸送道路(一般国道302号名古屋環状2号線)が通行止になった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・架設工法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿自動車道伊勢線は、愛知県名古屋市と三重県伊勢市を結ぶ、延長約81kmの高速自動車国道であり、名古屋西JCTから飛鳥JCTまでの延長12.2kmの区間は、名古屋環状2号線の一部区間を形成している。本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、巨大地震発生時の浸水被害などの災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成21年度</li> <li>・事業進捗率71%(うち用地取得率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局	その他	1,307	4,450	1,428	3.1	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。</li> <li>・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重要港湾もしくは特定重要港湾(三河港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理(蒲郡蒲南地区、蒲郡中部地区、蒲郡駅南地区)等の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト(東三河地方拠点都市地域基本計画)、地域連携プロジェクト(国際自動車産業交流都市計画)を支援する。</li> <li>・主要な観光地(ラグーナテンボス)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(豊橋市民病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路(愛知県地域防災計画より)として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路(国道1号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・トンネル掘削における補助工法の追加等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。一般国道23号蒲郡バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成9年度、平成19年度</li> <li>・事業進捗率60%(うち用地取得率98%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道41号 名濃バイパス 中部地方整備局	その他	135	361	【内訳】 走行時間短縮便益：338億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：0.17億円  【主な根拠】 計画交通量 55,700台/日	153	【内訳】 事業費：123億円 維持管理費：30億円	2.4	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（成田山名古屋別院等）へのアクセス向上が期待される。 ④無電柱化による美しい町並みの形成 ・一般国道41号全線が無電柱化の対象となっている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（小牧市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・愛知県地域防災計画における、第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・電線共同溝の追加に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号名濃バイパスは、愛知県小牧市村中から犬山市五郎丸へ至る延長7.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、周辺住民や沿線に立地する大規模事業所の高速道路への利便性向上、観光支援を目的に計画された道路である。名濃バイパスは、名神高速や名古屋高速へのアクセス道路で、交通集中による渋滞が発生するとともに、企業活動にも支障をきたしているなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために6車線化整備することで、交通の円滑化、物流の効率化等の効果を見込んでいる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率54%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道302号 名古屋環状2号線 中部地方整備局	その他	5,769	35,058	16,073	2.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上以上の踏切道（甚目寺6号、新清洲7号、喜多山2号）の除却が見込まれる。</li> <li>・バス路線の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクト（第2次決定、平成13年8月28日大都市圏における環状道路体系の整備）を支援する。</li> <li>・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路（広域道路）を形成する。</li> <li>・区画整理（茶屋新田土地区画整理事業、松河戸地区土地区画整理事業）と連携する。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（農業文化園・戸田川緑地）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道302号全線が無電柱化の対象となっている。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛知県地域防災計画における、第1次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路（名古屋第二環状自動車道）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業（近畿自動車道伊勢線名古屋環状2号線（名古屋西～飛島））と一体的に整備する必要がある。</li> </ul>	<p>・電線共同溝の追加等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道302号名古屋環状2号線は、愛知県名古屋市中川区富田町から愛知県名古屋市中川区富田町に至る延長58.6km（海上部除く）の道路である。本事業は、環状道路及びその内側地域での交通渋滞の緩和を図るとともに、名古屋港に集まる物流の効率化の支援等を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和46年度</li> <li>・事業進捗率94%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	その他	409					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。</li> <li>③国土・地域ネットワークの構築</li> <li>・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。</li> <li>④個性ある地域の形成</li> <li>・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>⑤安全で安心できるくらしの確保</li> <li>・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>⑥災害への備え</li> <li>・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。</li> <li>⑦地球環境の保全</li> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>⑧生活環境の改善・保全</li> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>⑨他のプロジェクトとの関係</li> <li>・関連する大規模道路（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要がある。</li> <li>・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。</li> </ul>	<p>・地下水位に伴う仮設工の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勤八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勤八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路である。豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成18・20年度</li> <li>・事業進捗率58%（うち用地取得率90%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	



事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	その他	841	5051	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,769億円 走行経費減少便益：266億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,600台/日</p>	2012	<p>【内訳】 事業費：1,940億円 維持管理費：162億円</p>	2.4 (2.4) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。</p>	<p>・地下水位に伴う仮設工の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路である。豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率82%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	その他	1,390	4,962	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,217億円 走行経費減少便益：578億円 交通事故減少便益：167億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 47,700台/日</p>	1,962	<p>【内訳】 事業費：1,763億円 維持管理費：199億円</p>	2.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道（国道1号）における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際戦略拠点港湾（四日市港）へのアクセスが見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>④安全で安心できる暮らしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（三重県立総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替 路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>・トンネル掘削における補助工法の追加等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成4年度</li> <li>・事業進捗率69%（うち用地取得率82%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道23号 中勢道路 中部地方整備局	その他	1,955	7,888	3,227	2.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する現道等の渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行する現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。</li> <li>・中部国際空港への海上アクセス港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等との連携あり。</li> <li>・対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発への連絡道路となる。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏（中勢広域都市圏）の中心都市（津市、松阪市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト（中勢北部サイエンスシティ、津なぎさまち）を支援する。</li> <li>・主要な観光地（鈴鹿サーキット、伊勢神宮、二見興玉神社等）へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（三重大学医学部附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢道路が、第1次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路である国道23号が通行止めになった場合、代替路線の形成が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢道路の整備により、自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中勢道路の整備により、自動車からのNO2排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</li> </ul>	<p>・架設工法の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から三重県松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。本事業は、課題解決のため、バイパスを整備することで、現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和59年度～平成19年度（順次事業化）</li> <li>・事業進捗率90%（うち用地取得率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道158号 大野油坂道路 (大野・大野東区間) 近畿地方整備局	その他	243					<p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。</li> <li>既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162回発生。</li> <li>中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。</li> </ul> <p>③異常気象時の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に48回発生。また同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。</li> <li>大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待。</li> </ul>	<p>・橋梁基礎等の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。</li> <li>「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成27年度</li> <li>事業進捗率8% (うち用地進捗率90%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道158号 大野油坂道路 (大野東・和泉区間) 近畿地方整備局	その他	948	4,651	【内訳】 走行時間短縮便益：3,991億円 走行経費減少便益：560億円 交通事故減少便益：100億円  【主な根拠】 計画交通量 12,900台/日	4,371	【内訳】 事業費：4,066億円 維持管理費：304億円	1.1 (1.6) ※2	①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。 ・既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。 ②災害時の代替路の確保 ・北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162回発生。 ・中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。 ③異常気象時の交通の確保 ・事業区間と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に48回発生。また同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。 ・大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待。	・トンネルの支保パターンの変更、補助工法の変更、橋梁基礎等の変更、法面対策工の追加、掘削土の運搬距離の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。  【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)であり、中央自動車道・長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。 ・「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率44% (うち用地進捗100%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間) 近畿地方整備局	その他	1,119					<p>①高速道路ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートの形成により、物流搬送等の信頼性が向上。</li> <li>既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。</li> </ul> <p>②災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で162回発生。</li> <li>中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合には、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保。</li> </ul> <p>③異常気象時の交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業区間と並行する国道158号は、過去15年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に48回発生。また同区間内には、線形不良箇所が18箇所存在。</li> <li>大野油坂道路の整備により、通行止めや平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トンネルの支保パターンの変更及び補助工法の追加、橋梁基礎等の変更、法面対策工の追加、掘削土の運搬距離の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路(自動車専用道路)であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としている。</li> <li>「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保を目的とした自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成24年度</li> <li>事業進捗率14% (うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局	その他	650	663	605	1.1	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道8号の交通量は約26,200台/日と、交通容量を約2.2倍超過しており、交通混雑が発生。</li> <li>・国道8号の通過交通が野洲栗東バイパスに転換することにより、交通分散が図られ交通混雑の緩和が期待。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・野洲栗東バイパスと並行する国道8号で発生する事故は、渋滞などに起因すると考えられる追突が全体の約7割を占めており、死傷事故率は滋賀県平均の約1.7倍。</li> <li>・バイパス整備により交通転換が図られることで国道8号における事故の減少が期待。</li> </ul>	<p>・橋梁基礎工の変更、道路構造の変更、接続方法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る延長約600kmの幹線道路であり、沿道地域の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。 一般国道8号の野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連坦しており、地域の経済と日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、名神高速道路栗東ICへの円滑なアクセスを可能とし、国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：昭和57年度</li> <li>・事業進捗率36%（うち用地進捗率91%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道161号 湖西道路(真野～坂本 北) 近畿地方整備局	長期間継 続中	89	752	【内訳】 走行時間短縮便益：698億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：11億円  【主な根拠】 計画交通量 43,100台/日	101	【内訳】 事業費：79億円 維持管理費：22億円	7.5	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湖西道路の交通量は、無料開放、西大津バイパス全線4車線開通により増加傾向であり、車線減少やサグ部での合流など、構造的な要因により速度低下が発生し、交通混雑が発生。</li> <li>4車線化整備による走行性向上により、速度低下が軽減され、交通混雑の緩和が期待。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湖西道路で発生している事故は渋滞に起因すると考えられる追突事故が約9割を占めており、死傷事故率は隣接する西大津バイパス(4車線区間)の約5倍。</li> <li>隣接する西大津バイパスでは、4車線整備により、バイパスおよび並行区間の死傷事故率が約4割減少。湖西道路においても、4車線整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待。</li> </ul> <p>③救命救急活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>琵琶湖西側地域からの第三次医療施設(大津赤十字病院)へのアクセスにおいて、湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路を利用。</li> <li>4車線化整備により、円滑な交通が確保され、救急搬送における速達性や信頼性の向上が期待。</li> </ul> <p>④観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>湖西道路の沿線地域には、観光資源が多数立地しているが、湖西道路の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。</li> <li>4車線化整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待。</li> </ul>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約110kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 一般国道161号湖西道路は、大津市北中部に位置し、2車線で開通している延長15.8kmの自動車専用道路である。 このうち真野IC～坂本北IC間の延長6.6kmは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、救命救急活動の支援、観光振興の支援を目的とした4車線化整備を行っている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率32%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道175号 西脇北バイパス 近畿地方整備局	その他	480	595	【内訳】 走行時間短縮便益：561億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：6.2億円  【主な根拠】 計画交通量 18,200台/日	555	【内訳】 事業費：517億円 維持管理費：38億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁基礎工の変更、地盤改良工の追加、トンネルの支保パターン変更及び補助工法の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・東播丹波連絡道路は、東播地域と丹波地域の連携を強化するとともに、山陽自動車道、中国縦貫自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となって広域ネットワークを形成する延長約30kmの地域高規格道路である。</li> <li>・国道175号西脇北バイパスは、東播丹波連絡道路の一部を形成し、西脇市域と東播地域及び丹波地域へのアクセス性の向上、西脇市域における国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。</li> </ul> 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成9年度(西脇北バイパス)</li> <li>・事業進捗率58%(うち用地進捗率97%)</li> <li>・令和元年度：西脇市寺内から同市黒田庄町大伏間を部分開通予定。</li> </ul> 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局	その他	1,011	2,044	【内訳】 走行時間短縮便益：1,958億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：9.6億円  【主な根拠】 計画交通量 37,100台/日	1,755	【内訳】 事業費：1,688億円 維持管理費：67億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通混雑の緩和               <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路未開通区間の交通量は、交通容量の約1.9倍。</li> <li>・主要渋滞箇所である大多田橋交差点では、朝の通勤時間帯に交通混雑が発生。</li> <li>・名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待。</li> </ul> </li> <li>②交通安全の確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路未開通区間の死傷事故率は兵庫県内の一般国道の約1.3倍。</li> <li>・事故類型別では、交通混雑及び線形不良による速度低下が主な原因と考えられる追突事故が約7割。</li> <li>・名塩道路の整備により交通混雑の緩和及び線形不良区間が解消し、安全性の向上が期待。</li> </ul> </li> <li>③異常気象時の交通確保               <ul style="list-style-type: none"> <li>・名塩道路整備区間には、異常気象時通行規制区間が存在し、毎年のように通行止めが発生。</li> <li>・名塩道路整備区間の周辺においても、異常気象時に通行止めとなる区間が複数の道路で存在し、異常気象時には阪神北部と大阪を結ぶ人流物流に支障をきたし、帰宅困難者も発生。</li> <li>・名塩道路整備により異常気象時通行規制区間の緩和・解消が図られ、異常気象時の交通確保に期待。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・掘削工法の変更、地盤改良工の追加、法面掘削工法の変更及び対策工法の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を經由し大阪府大阪市に至る延長約180kmの主要幹線道路である。</li> <li>・名塩道路は、西宮市山口町から宝塚市栄町までの延長約10.6kmの現道拡幅およびバイパス事業で、交通混雑の緩和、交通安全の確保及び異常気象時の交通確保を目的とした道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：               <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和60年度（1,2,3工区）</li> <li>昭和63年度（1-1,1-2工区）</li> </ul> </li> <li>・事業進捗率92%（うち用地進捗率89%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道42号 冷水拡幅 近畿地方整備局	その他	61					<p>①災害時における交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間と並行する国道42号の約2割は南海トラフの巨大地震の発生時、津波による浸水の恐れ。</li> <li>・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、津波浸水地域を回避し、災害時の避難路となるとともに、緊急輸送道路としてネットワークを形成。</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。</li> <li>・事業中区間の交通量は交通容量の約2.0倍となっており、交通容量が不足。</li> <li>・冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。</li> </ul>	<p>・一般国道42号有田海南道路の総事業費の変更に伴い、一体評価を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。</li> <li>・冷水拡幅・有田海南道路は、災害時における交通の確保及び交通混雑の緩和を目的とした道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成19年度</li> <li>・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道42号 有田海南道路 近畿地方整備局	その他	619	923	【内訳】 走行時間短縮便益： 830億円 走行経費減少便益： 77億円 交通事故減少便益： 16億円  【主な根拠】 計画交通量 12,000台/日	623	【内訳】 事業費： 597億円 維持管理費： 27億円	1.5 (1.5) ※2	①災害時における交通の確保 ・事業区間と並行する国道42号の約2割は南海トラフ巨大地震に伴う津波による浸水の恐れ。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により、災害時における避難路の確保及び緊急輸送路としてのネットワークを形成。 ②交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道42号の死傷事故は追突が約7割を占めており、特に黒田交差点～長保寺交差点の死傷事故率は県内平均の約1.4倍。 ・現道には高さ3.8mを超える特殊車両の通行が困難なトンネルが5箇所存在し、過去にはトンネルと特殊車両の積荷が接触する事故も発生。 ・有田海南道路の整備により、交通混雑の緩和及び特殊車両の通行に対応したトンネル断面の確保等、交通安全の向上が期待。 ③交通混雑の緩和 ・国道42号は有田市街地と海南市街地を結ぶ幹線道路であり、通勤時間帯を中心に渋滞が発生。 ・事業中区間の交通量は交通容量の約2.0倍となっており、交通容量が不足。 ・冷水拡幅・有田海南道路の整備により交通容量の拡大・交通量の転換が図られることで交通混雑の緩和が期待。	・トンネル支保工の追加、補助工法の追加、地盤改良の追加、建設発生土受入値の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。  【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号は浜松市を起点とし、伊勢市、海南市等を経て和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島の太平洋沿岸を結ぶ広域的な幹線道路としての役割を担い、地域の社会経済活動や日常生活の基盤としての役割を果たしている。 ・冷水拡幅・有田海南道路は、災害時における交通の確保、交通安全の確保及び交通混雑の緩和を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率86%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	その他	273	493	278	1.8	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 〔一畑バス小田線（上塩治車庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日〕</li> <li>・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> <li>・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている</li> <li>・大規模道路事業（一般国道9号 湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり</li> <li>・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている</li> </ul>	<p>・土質改良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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。</li> <li>・出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。</li> <li>・緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成20年度</li> <li>・事業進捗率69%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道9号 湖陵・多伎道路 中国地方整備局	その他	229	507	230	2.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 〔一畑バス小田線（上塩治庫庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日〕</li> <li>・大田市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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向上が期待される</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている</li> <li>・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり</li> <li>・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の國づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている</li> </ul>	<p>・土質改良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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。</li> <li>・湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。</li> <li>・緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率48%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道9号 大田・静岡道路 中国地方整備局	その他	300	420	294	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線(大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院)19便/日〕</li> <li>・江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県東部から石見銀山(H30 観光入込み客数:24.6万人/年)等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関(島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院)へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(H28.3)」に位置づけられている</li> <li>・大規模道路事業(一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静岡・仁摩道路)と一体的に整備する必要あり</li> <li>・「島根総合発展計画 第三次実施計画(H28.3)」、「大田市総合計画 後期計画改訂版(H29.3)」、「大田市都市計画マスタープラン(H20.3)」に位置づけられている</li> </ul>	<p>・土壌汚染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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。</li> <li>・大田・静岡道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静岡町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。</li> <li>・緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率42% (うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道9号 静岡・仁摩道路 中国地方整備局	その他	404	560	417	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が期待される</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンピコ・済生会江津病院）20便/日〕</li> <li>・江津市から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている</li> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県東部から石見銀山（H30 観光入込み客数：24.6万人/年）等へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO<sub>x</sub>排出量の削減が期待される</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている</li> <li>・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路）と一体的に整備する必要あり</li> <li>・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている</li> </ul>	<p>・土質改良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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。</li> <li>・静岡・仁摩道路は、島根県大田市静岡町と大田市仁摩町大田を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。</li> <li>・緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成20年度</li> <li>・事業進捗率68%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	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						
一般国道2号 西広島バイパス 中国地方整備局	その他	1,146	31,731	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：27,541億円 走行経費減少便益：3,230億円 交通事故減少便益：959億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日～91,900台/日</p>	4,933	<p>【内訳】 事業費：4,435億円 維持管理費：498億円</p>	6.4	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島バスセンター～四季が丘団地(110往復/日)ほか8路線】 ・廿日市市から広島駅へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②都市の再生 ・中心市街地(D1D区間)内の事業である。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「広島西道路」の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・宮島(H30年間観光入込客数431万人/年)、平和記念資料館(H30年間観光入込客数152万人/年)等へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤無電柱化による美しい街並みの形成 ・電線共同溝整備計画区域である。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・広島市西区および広島市佐伯区から第三次救急医療機関(広島市民病院、広島大学病院、広島県立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。(一般国道2号) ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号(宮島街道)の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが要請限度を超過している区間において、要請限度を下回ることが期待される。</p> <p>⑩その他プロジェクトとの関係 ・広島南道路と一体整備により機能分担を図れる。 ・「広島市都市計画マスタープラン(平成25年8月)」に位置づけられている。 ・都市再生緊急整備地域「広島紙屋町・八丁堀地域」(平成30年10月)が指定。</p>	<p>・陸上部架設工法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 ・西広島バイパスは、広島県広島市中区平野町と広島県廿日市市地御前を結ぶ延長19.4kmの道路である。 ・慢性的な交通混雑の緩和を図り、広域幹線道路ネットワークの整備による圏域経済の活性化に資するとともに、沿道環境の改善をを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和40年度 ・事業進捗68%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減に努力しつつ、事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道375号 東広島・呉道路 中国地方整備局	その他	1,965	4,171	3,014	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 【西条線（JR中国バス）86便/日、郷原黒瀬線（広島電鉄バス）70便/日】</li> <li>・呉市から東広島駅へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・呉駅から広島空港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点都市間を高規格幹線道路で連絡。</li> <li>・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援。【広島中央サイエンスパーク】</li> <li>・大和ミュージアム（H30観光入込客数：約68万人）、グリーンピアせとうち（同約11万人）、呉市立美術館（同約5万人）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から第三次救急医療機関（呉医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画に第1次緊急輸送道路として位置づけられている。（一般国道375号 東広島・呉道路）</li> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が期待される。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が期待される。</li> <li>・SPM排出量の削減が期待される。</li> </ul> <p>⑧その他プロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第四次呉市長期総合計画に位置づけあり。（平成23年3月、呉市）</li> <li>・東広島市地域公共交通網形成計画に位置づけあり。（平成29年6月改正、東広島市）</li> </ul>	<p>・事業計画の見直しにより事業期間を変更することにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市までを結ぶ延長約191kmの主要幹線道路である。</li> <li>・東広島・呉道路は、広島県南部の中央に位置し、呉市阿賀中央5丁目と東広島市高屋町溝口を結ぶ延長32.8kmの高規格幹線道路である。</li> <li>・交通混雑の緩和、交通安全の確保を行い、都市間の連携・交流の拡大、広域交通拠点との連絡強化を目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成5年度</li> <li>・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局	その他	1,545	1,865	1,570	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる</li> <li>・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市から徳島小松島港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・県南部における農林水産品(阿波尾鶏、キュウリ、太刀魚、アワビ、伊勢エビ等)の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する</li> <li>・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・辰巳工業団地、大瀬新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部運動公園の整備や展開を支援する</li> <li>・徳島県LEDパレイ構想を支援する</li> <li>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される(室戸阿南海岸国定公園、室戸ジオパーク等)</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(徳島赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等における安全性の向上が期待される</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が見込まれる</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑩他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携</li> <li>・マリンピア沖洲整備計画と連携</li> </ul>	<p>・橋梁基礎杭長の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <p>四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク(高速ネットワーク空白地帯)を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成10年度</li> <li>・事業進捗率約53%(うち用地進捗率約97%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <p>今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
一般国道11号 豊中観音 寺拡幅 四国地方整備局	その他	203	218	191	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・豊中観音寺拡幅による交通容量増加により、現道等の時間損失の削減が見込まれる ・本大交差点等の渋滞箇所における旅行速度の改善が見込まれる ・所要時間の短縮により国道11号を利用する路線バスの利便性の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・観音寺市の特産物である冬レタスの円滑な輸送を支援する ③国土・地域ネットワークの構築 ・三豊市から日常生活圏中心都市である観音寺市へのアクセス向上が見込まれる ④個性のある地域の形成 ・定住促進事業等を支援する ・観音寺市及び三豊市の主要な観光地へのアクセス性の向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三豊市方面から三次医療施設へのアクセス性向上が見込まれる ⑥無電柱化による美しい町並みの形成 ・大規模災害が起きた際に電柱等が倒壊することによる道路の寸断の防止が見込まれる ・歩道空間の有効活用により、安全性や快適性の確保が見込まれる ⑦安全な生活環境の確保 ・中央分離帯の設置により安全性の向上が見込まれる ・歩道設置や拡幅により歩行者の安全性の向上が見込まれる ⑧災害への備え ・国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する ⑨地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量およびSPM排出削減量の削減が見込まれる ⑪その他 ・物流効率化の支援が期待される</p>	<p>・電線共同溝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>【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。一般国道11号豊中観音寺拡幅は、三豊市及び観音寺市内で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道さぬき豊中インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率約31%（うち用地進捗率約39%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道11号 川之江三 島バイパス 四国地方整備局	その他	700	3,288	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,155億円 走行経費減少便益：119億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,900～33,700台/日</p>	1,140	<p>【内訳】 事業費：1,065億円 維持管理費：75億円</p>	2.9	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・並行区間の混雑時旅行速度の向上が期待される ・並行する現道を運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる ・JR伊予三島駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・高松、松山、高知龍馬空港へのアクセス向上が期待される ②物流効率化の支援 ・三島川之江港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される ③都市の再生 ・区画整理等の沿道まちづくりと連携している ・四国中央市人口集中地区（DID地区）での事業である ・DID地区内で行う事業であり、市街地の道路網密度の向上が見込まれる ④国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトである「国際物流ターミナル整備事業」「四国ロジサイト整備」を支援している ・主要観光地へのアクセス向上が期待される ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される ⑦安全な生活環境の確保 ・自動車交通が1,000台/12h以上かつ歩行者交通量が100人/日以上の区間での歩道が整備される ⑧災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ・夜間要請限度の超過区間が改善される ⑪その他 ・公共交通の乗り継ぎ利便性の向上が期待される</p>	<p>・トンネル構造への変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 一般国道11号川之江三島バイパスは、現国道11号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、松山自動車道三島川之江インターと接続することで、四国中央市における交通ネットワークの基盤となる道路として地域経済に大きく寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和47年度 ・事業進捗率約60%（うち用地進捗率約78%） 【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道11号 小松バイパス 四国地方整備局	その他	183	359	241	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・並行する現道で運行している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・JR壬生川駅、JR伊予西条駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・松山空港へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東予港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・西条市が目指す総合6次産業都市の実現を支援する。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西条地区の愛媛地域高度技術産業集積活性化計画を支援</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止めとなった場合に大幅な迂回を強いられる路線の代替路が形成される。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・夜間要請限度の超過区間が改善される。</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018～2027」に位置づけられている。</li> <li>・現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待できる。</li> </ul>	<p>・家屋補償方法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>【事業投資効果等の事業の必要性】 一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済を支える大動脈であるとともに、通勤・日常生活を支える生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 一般国道11号小松バイパスは、一般国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、一般国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北IC・いよ小松ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業、経済の活性化に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率約61%（うち用地進捗率約58%） 【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道33号 松山外環 状道路インター東線 四国地方整備局	その他	370					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる。</li> <li>・現道区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。</li> <li>・現道を運行している路線バス等の所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。</li> <li>・松山空港へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域再生計画(道後温泉の賑わい創出等)に基づく松山市の観光振興施策を支援する。</li> <li>・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018~2027」に位置付けられている。</li> <li>・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。</li> <li>・南海トラフ地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。</li> </ul>	<p>・松山外環状道路空港線と一体評価により再評価を実施</p> <p>【事業投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 一般国道33号松山外環状道路インター東線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成30年度</li> <li>・事業進捗率約1%（うち用地進捗率0%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道56号 松山外環 状道路空港線 四国地方整備局	その他	589	1689	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,483億円 走行経費減少便益：150億円 交通事故減少便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,200~45,000台/日</p>	852	<p>【内訳】 事業費：824億円 維持管理費：27億円</p>	2.0 (1.9) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる。 ・現道区間の混雑時旅行速度の向上が期待される。 ・現道を行滞している路線バスの所要時間が短縮し、定時性の向上が見込まれる。 ・松山空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・松山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③都市の再生 ・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 松山外環状道路の一部を構成。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・地域再生計画（道後温泉の賑わい創出等）に基づく松山市の観光振興施策を支援する。 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑦災害への備え ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開。</p> <p>⑩その他 ・愛媛県「道路の整備に関するプログラム2018~2027」に位置付けられている。 ・松山広域都市計画区域マスタープラン、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」に位置付けられている。 ・南海トラフ巨大地震発生時における迅速な輸送・救援を支援する。</p>	<p>・橋梁杭基礎施工の低振動工法採用等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【事業投資効果等の事業の必要性】 松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で松山IC、松山空港、松山港等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス向上、市内中心部へ流入する交通分散を目的とした地域高規格道路である。 松山外環状道路の開通により、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能となるため、通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。 一般国道56号松山外環状道路空港線は、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率約48%（うち用地進捗率約89%） 【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	その他	279	333	243	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる</li> <li>・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JA土佐あき安田支所唐浜集出荷場と高知園芸流通センター間の時間短縮が見込まれる</li> <li>・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・隣接した日常活動圏中心城市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する</li> <li>・日常活動圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援</li> <li>・高知県東部地域への観光アクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(高知医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる</li> <li>・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・安芸道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>・橋梁構造への変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p><b>【事業投資効果等の事業の必要性】</b> 一般国道55号は、徳島市を起点に小松島市、阿南市、室戸市、安芸市、南国市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号安芸道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部の広域交流の促進及び地域の活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第三次医療施設までの到達性の向上、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業(農水産業)の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p> <p><b>【事業の進捗の見込み】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成24年度</li> <li>・事業進捗率約7% (うち用地進捗率約39%)</li> </ul> <p><b>【コスト縮減等】</b> 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
一般国道3号 岡垣バイパス 九州地方整備局	その他	67	115	【内訳】 走行時間短縮便益：88億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：7.6億円  【主な根拠】 計画交通量 41,900～43,900台/日	66	【内訳】 事業費：58億円 維持管理費：8.0億円	1.8	・野間ランプ・山田ランプのフルランプ化、トンネル坑口部付近の切羽・天端の安定、前方地山の緩み防止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  【投資効果等の事業の必要性】 ・岡垣バイパスは国道3号の2車線区間を4車線化することにより交通ボトルネックを解消し、信頼性の高い物流ネットワークの構築、交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	その他	875	1,542	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,459億円            走行経費減少便益：79億円            交通事故減少便益：4.0億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            27,900～53,900台/日</p>	1,302	<p>【内訳】            事業費：1,273億円            維持管理費：29億円</p>	1.2	<p>①交通混雑の緩和            ・交通分担が図られ、並行する国道3号の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。</p> <p>②交通安全性の向上            ・並行する国道3号の交通量が転換することで、交通渋滞に起因していると想定される追突事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>③地域産業の支援            ・都市高速道路と一体的な広域ネットワークを形成する黒崎バイパスの整備は、更なる企業立地の促進や輸送時間の短縮による物流の効率化が図られ、地域産業の活性化が期待される。</p> <p>④救急医療活動の支援            ・搬送時間の短縮による救命率の向上など住民の安全・安心の確保が期待される。</p> <p>⑤生活環境の改善            ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・跨線橋上部工の架設計画変更に伴う機材変更、大型機材導入に伴うクレーン組立・架設ヤード整備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】            ・黒崎バイパスは国道3号の交通混雑緩和等を図るとともに、都市高速道路と接続した広域的なネットワークを形成し、地域産業活性化を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】            ・事業化年度：平成3年度            ・事業進捗率90%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】            ・盛土工法の見直しによるコスト縮減            ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
一般国道208号 大川佐 賀道路 九州地方整備局	その他	898	1,659	796	2.1	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三池港IC(福岡県)～(仮)白石IC(佐賀県)間の所要時間の短縮により、沿岸8都市間の連携・交流を促進し、沿岸地域全体の経済活性化を実現</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道208号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上</li> </ul> <p>③交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道208号現道の交通が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全性が向上</li> </ul> <p>④医療施設までのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第三次医療施設(佐賀大学医学部附属病院)への救急搬送時間短縮による救命率の向上</li> </ul> <p>⑤広域的な観光活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>佐賀空港から観光拠点へのアクセス性向上及び観光拠点間の結びつき強化による更なる観光客数の増加</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁上部工のベント基礎見直し、盛土材料の見直し、用地買収後の追加地質調査による支持層の見直し及び液状化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</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大川佐賀道路は、地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成13年度</li> <li>事業進捗率24% (うち用地進捗率51%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地盤改良における小型改良機の活用によるコスト削減</li> <li>新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
一般国道497号 伊万里 道路 九州地方整備局	その他	339	488	308	1.6	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九州北西部の地域経済活性化に大きく寄与する。</li> <li>沿線には玄海原子力発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。</li> </ul> <p>②地域経済の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>更なる企業進出と雇用の創出による地域経済の活性化が期待される。</li> </ul> <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市外と伊万里市との連絡や伊万里市内の交通便利性が向上することで、更なる観光振興・観光産業の活性化に寄与することが期待される。</li> </ul> <p>④物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊万里市～福岡市の所要時間が短縮し、「シリコンウェーハ」製造で世界2位のシェアを持つ企業の主要工場など、伊万里団地・長浜C団地から福岡方面への物流の効率化が期待される。</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>切土法面対策工の見直し、軟岩(砂岩シルト岩)における盛土材利用、土砂搬入・搬出計画の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>西九州自動車道の一部を構成し、地域間の連携を図り、企業進出や観光振興による地域の活性化に寄与するとともに、コンテナ貨物輸送を含めた物流の効率化を図ることを目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成7年度</li> <li>事業進捗率31% (うち用地進捗率84%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>脇田橋の構造見直しによるコスト削減</li> <li>新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
一般国道34号 大村拡 幅 九州地方整備局	その他	147	412	【内訳】 走行時間短縮便益：388億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：3.7億円  【主な根拠】 計画交通量 38,400~50,500台/日	234	【内訳】 事業費：216億円 維持管理費：17億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋台工事仮設工の見直し、路床改良工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 ・大村拡幅は国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率98%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・杭出津橋上部工形式の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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						
一般国道34号 新日見 トンネル 九州地方整備局	その他	47	68	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：4.9億円  【主な根拠】 計画交通量 41,600台/日	49	【内訳】 事業費：44億円 維持管理費：5.4億円	1.4	・トンネル支保構造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】 ・新日見トンネルは、国道34号のボトルネック渋滞解消による定時性の向上や、交通事故の減少による安全・安心の確保を目的とする事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率45%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・施工時における防音壁の削減によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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						
一般国道57号 森山拡 幅 九州地方整備局	その他	549	957	678	1.4	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献することが期待される。</li> </ul> <p>②地域産業の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域ネットワークの形成によって効率的な輸送となることで、地域産業の更なる発展が期待される。</li> </ul> <p>③交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>混雑時に渋滞が発生している事業中区間の自専道整備により、交通の分担が図られることで交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>④交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>追突事故が多く発生している事業中区間について、自専道整備による交通混雑の緩和により、交通安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SPM削減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地盤改良工法(範囲・延長)の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>森山拡幅は地域高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークを形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：昭和63年度</li> <li>事業進捗率80% (うち用地進捗率99%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁径間の見直しによるコスト削減</li> <li>新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		



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						
一般国道497号 松浦 佐々道路 九州地方整備局	その他	907	804	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：688億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,100～13,500台/日</p>	770	<p>【内訳】 事業費：732億円 維持管理費：38億円</p>	1.04	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・九州北西部の地域経済活性化に大きく寄与する。 ・沿線には玄海原子発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。</p> <p>②観光振興の支援 ・北松地域には多くの観光施設があり、西九州自動車道の整備に伴い福岡県からの来訪者は増加傾向にある。松浦佐々道路の整備により福岡方面からの来訪者の更なる増加が期待される。</p> <p>③地域産業の支援 ・西九州自動車道の整備により、周辺市町へのアクセスが向上することで、新たな企業立地や雇用の創出など、産業や地域の活性化が期待される。 ・平戸産しいたけ等農水産物の輸送効率化など、地域産業の活性化が期待される。</p> <p>④広域連携の支援 ・平成31年4月に佐世保市を連携中枢都市（中心市）とした11市町の連携中枢都市圏が形成されており、西九州自動車道の整備により、更なる連携強化が期待される。</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）</p>	<p>・トンネル支保及び補助工法の決定、土砂受け入れ地の変更、橋梁下部工基礎形式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】 ・西九州自動車道の一部を構成し、九州西北部地域の地域経済の活性化、高速定時性の確保等に寄与するとともに、北松地域の唯一の幹線道路である国道204号の代替機能確保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26年度 ・事業進捗率14%（うち用地進捗率29%）</p> <p>【コスト削減等】 ・用排水路の統廃合によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
九州横断自動車道 延岡 線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	その他	1,002	1,254	【内訳】 走行時間短縮便益：1,015億円 走行経費減少便益：169億円 交通事故減少便益：70億円  【主な根拠】 計画交通量 11,200～14,700台/日	1,242	【内訳】 事業費：1,172億円 維持管理費：69億円	1.01	<ul style="list-style-type: none"> <li>・盛土材改良土量の増、排水構造物等の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 ・九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築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10年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・土砂運搬先の変更によるコスト縮減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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						
一般国道3号 植木バイパス 九州地方整備局	その他	308	616	【内訳】 走行時間短縮便益：567億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：12億円  【主な根拠】 計画交通量 27,400~40,900台/日	351	【内訳】 事業費：328億円 維持管理費：24億円	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁下部工の基礎杭長変更、軟弱地盤改良の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> 【投資効果等の事業の必要性】 ・植木バイパスは、熊本市圏の放射道路網の一部となり、熊本市の交通混雑の緩和及び交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率78%） 【コスト削減等】 ・大型クレーン一括架設工法によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

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						
一般国道10号 高江拡 幅 九州地方整備局	その他	110	223	98	2.3	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>前後を4車線区間に挟まれたボトルネック区間となっている。ボトルネック区間の解消により走行速度の向上など交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞が緩和され、交通安全性の向上が期待される。</li> </ul> <p>③救急医療活動の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>救急搬送時間の短縮が図られ、救急医療活動の支援が期待される。</li> </ul> <p>④安全な歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭い歩道を自転車と歩行者が錯綜するなど歩行者の安全性に不安も多い。自転車と歩行者の分離により、歩行者の安全性向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電線共同溝整備の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高江拡幅は、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援、安全な歩行空間の確保を目的とする事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業化年度：平成26年度</li> <li>事業進捗率9%（うち用地進捗率23%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

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						
一般国道212号 三光本 耶馬溪道路 九州地方整備局	その他	556	602	【内訳】 走行時間短縮便益：445億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：90億円  【主な根拠】 計画交通量 13,700～13,800台/日	526	【内訳】 事業費：510億円 維持管理費：16億円	1.1	①災害に強い道路ネットワークの構築 ・本路線の整備により、国道212号の災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成する。 ②地域経済の活性化 ・本路線の整備により、自動車産業拠点である中津市と周辺市町間のアクセス性が改善され、企業誘致や沿道の雇用創出等の経済活動の活性化を支援する。 ③交通安全性の向上 ・本路線の整備により、国道212号の線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上が期待される。 ④地域医療活動の支援 ・本路線の整備により、中津市中心部にある病院への搬送時間短縮と搬送時の患者負担軽減が図られ、地域医療活動の支援が期待される。 ⑤広域観光の振興支援 ・本路線の整備により、中津～日田間のアクセス性が改善され、北九州・福岡等と絡めた新たな観光ルートの形成が可能となり、中津・日田地域の観光振興が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)	・地層の変化に伴う盛土材改良と路床安定処理の追加、盛土材の流用、土砂運搬距離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】 ・三光本耶馬溪道路は、地域高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、物流の効率化や災害に強い道路ネットワークの構築等を目的とした事業である。  【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率40%（うち用地進捗率97%）  【コスト削減等】 ・舗装構成の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
東九州自動車道 清武 JCT～北郷 九州地方整備局	その他	1,622	2,078	1,942	1.1	<p>①広域交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、県南地域の連携強化や経済活性化が期待される。</li> </ul> <p>②災害に強いネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・異常気象時の事前通行規制や災害時の通行止めが非常に多く、日常生活に支障をきたしている。</li> <li>・当該区間では南海トラフ等の地震による津波も懸念されていることから、東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。</li> </ul> <p>③観光振興の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日南市内等の観光地へのアクセス性が向上し、施設滞在時間や立寄り先の増加による立寄り客や観光消費額の増加が期待される。</li> </ul> <p>④生活環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九平トンネルの掘削補助工法・沈下対策追加、九平トンネルの特定有害物質対策の追加、芳ノ元頭部排土の法面対策・地下水排除工追加、頭部排土の要対策土の最終処分場での処理、トンネル可燃性ガス対策の追加、鏡洲・赤木地区等の大規模切土の法面対策の追加、芳ノ元・九平地区の土石流対策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東九州自動車道 清武JCT～北郷は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成10年度</li> <li>・事業進捗率92%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・頭部排土量の削減によるコスト縮減</li> <li>・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道218号 高千穂 日之影道路 九州地方整備局	その他	268	426	【内訳】 走行時間短縮便益：356億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：21億円  【主な根拠】 計画交通量 9,800～10,600台/日	296	【内訳】 事業費：279億円 維持管理費：17億円	1.4	①交通安全性の向上 ・国道218号の平面線形不良26箇所、縦断線形不良5箇所を回避する事により、重大事故の減少が期待。 ②救急医療活動の支援 ・救急搬送の約4割が、三次救急医療施設のある延岡市への管外搬送であるため、線形不良箇所を回避することにより、安心・安全が向上。 ③広域ネットワークの形成 ・高千穂町への観光客は年間約130万人訪れており、その半数以上が大分市方面や宮崎市方面からとなっており、高千穂日之影道路が整備されることにより、観光の活性化が期待。 ④防災機能の強化 ・高千穂日之影道路は災害を想定した九州東進作戦に欠かせない路線であり、津波被災時に救援・避難の面で東九州道が緊急輸送道路として防災機能を強化。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , SPM削減)	・トンネル掘削の特殊部の延長増加、トンネルズリ破砕の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・高千穂日之影道路は、熊本市と延岡市を結ぶ広域交通ネットワークを形成することにより、産業振興の支援を図るとともに、国道218号の交通安全性の向上等に貢献する事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・用排水路の統廃合によるコスト縮減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

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						
東九州自動車道 志布 志～末吉財部 九州地方整備局	その他	1,676	2,702	【内訳】 走行時間短縮便益：2,338億円 走行経費減少便益：250億円 交通事故減少便益：113億円  【主な根拠】 計画交通量 7,500～17,600台/日	2,285	【内訳】 事業費：2,097億円 維持管理費：189億円	1.2	・法面崩壊による対策工法の追加、地盤改良に伴う地下水対策の追加、切土発生土の盛土工改良の追加、流末処理の工法等見直し、土砂運搬経路の見直し、補強土壁の追加、路床土の地盤改良の追加、跨道橋周辺の法面保護ブロック構造の見直し、地下排水工の追加、地盤改良工法の見直し、交通量変化に伴う舗装構成見直し、ICT施工の計上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】 ・東九州自動車道 志布志～末吉財部は、高速道路ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等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9年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	



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						
一般国道3号 阿久根川 内道路 九州地方整備局	長期間継 続中	1,050	1,340	【内訳】 走行時間短縮便益：1,127億円 走行経費減少便益：136億円 交通事故減少便益：78億円  【主な根拠】 計画交通量 14,500~19,000台/日	915	【内訳】 事業費：846億円 維持管理費：70億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択後5年経過して継続中により再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・阿久根川内道路は、南九州西回り自動車道の一部を構成し、災害時にも機能する信頼性の高い高速交通ネットワークの形成、医療アクセス負担を軽減し地域の安心安全の確保等を目的とした道路である。</li> <li>【事業の進捗見込み】</li> <li>・事業化年度：平成27年度</li> <li>・事業進捗率2%（うち用地進捗率4%）</li> <li>【コスト削減等】</li> <li>・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</li> </ul>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道506号 豊見城 東道路 沖縄総合事務局	その他	1,230					<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②個性ある地域の形成 ・那覇空港（第二種空港）から国営沖縄記念公園（美ら海水族館）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 ・沖縄県南部医療センター（第3次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一体評価となる他事業の再評価に伴い再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「豊見城東道路」は豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長約6.2kmの高規格幹線道路である。 ・那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。 ・那覇都市圏の2環状7放射道路にも位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成3年度 事業進捗率94%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道506号 小禄道 路 沖縄総合事務局	その他	970	4233	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,584億 円 走行経費減少便益：469億円 交通事故減少便益：180億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：32,900台/日</p>	3089	<p>【内訳】 事業費：2,992億円 維持管理費：97億円</p>	1.4 (1.3) (※2)	<p>・土質条件の変更による橋梁の基礎杭長と道路構造の見直しに伴い、総事業費の増加により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・「小禄道路」は那覇市鏡水から豊見城市名嘉地に至る延長約5.7kmの高規格幹線道路である。 ・那覇空港自動車道の一部を構成し、那覇空港と沖縄自動車道を結び、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保するとともに、沖縄本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。 ・那覇都市圏の2環状7放射道路に位置づけられ、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、県内物流拠点を結び、物流の効率化を支援する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成23年度 事業進捗率54%（うち用地進捗率94%） 【コスト縮減等】 技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道58号 恩納バイパス 沖縄総合事務局	その他	395					<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>・那覇空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・恩納村内の主要観光地（琉球村）から国営沖縄記念公園（沖縄美ら海水族館）までのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・沖縄科学技術大学院大学（拠点開発プロジェクト）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土質条件の変更による仮設土留め工の追加、法面対策工の追加に伴う、総事業費の増加により再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハシゴ道路ネットワークに位置付けられている。</li> <li>・恩納バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する、延長約5.1kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業化年度：平成元年 事業進捗率83%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局	その他	392	2407	【内訳】 走行時間短縮便益：2,304億円 走行経費減少便益：76億円 交通事故減少便益：27億円 【主な根拠】 計画交通量：21,800台/日	1195	【内訳】 事業費：1,114億円 維持管理費：81億円	2.0 (2.3) (※2)	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道の路線バスの利便性向上が期待される。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・北部地域で生産される農林水産品（花卉）流通の利便性が向上する。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部地域の中心都市（名護市）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・恩納村内の主要観光地（琉球村）から国営沖縄記念公園（沖縄美ら海水族館）までのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・沖縄科学技術大学院大学（拠点開発プロジェクト）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土質条件の変更による法面対策工の追加に伴い、総事業費の増加により再評価を実施</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道58号は、沖縄本島西部を縦貫する主要幹線道路であり、沖縄自動車道、国道329号とともに「3本の柱」として、ハンゴ道路ネットワークに位置付けられている。</li> <li>・恩納南バイパスは、リゾートホテルやビーチなどが集中している本県有数のリゾート地である恩納村内に位置し、交通渋滞の緩和、周辺観光施設へのアクセス向上に寄与するとともに、観光産業を支援する延長約6.5kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業化年度：平成2年 事業進捗率95%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)
中国横断自動車道姫路鳥取線 (播磨新宮～山崎JCT) 西日本高速道路株式会社	その他	723	764	【内訳】 走行時間短縮便益：729億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日	725	【内訳】 事業費：672億円 維持管理費：53億円	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する</li> </ul> <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</li> </ul> <p>他8項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・のり面変状対策・切羽肌落ち対策の追加や重金属処理の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中国横断自動車道姫路鳥取線は、姫路市を起点として、たつの市、相生市を経由して兵庫県で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を経由して鳥取市に至る延長約86kmの高速自動車国道である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業化年度：平成17年度</li> <li>・完成予定年度：令和3年度</li> <li>・事業進捗率：34%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗に合わせて、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。</li> </ul> <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・播磨JCT～播磨新宮間は平成15年に暫定2車線として開通。</li> <li>・佐用JCT～鳥取間は平成25年3月に開通し、当該区間が唯一の未開通区間である。</li> </ul>	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)

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						
四国横断自動車道阿南 四万十線 (徳島東～徳島JCT) 西日本高速道路株式会 社	その他	1,069	1,082	【内訳】 走行時間短縮便益：1,006億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：12億円  【主な根拠】 計画交通量：8,100台/日	1,014	【内訳】 事業費：989億円 維持管理費：24億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軟弱地盤対策の変更、河床の形状変更に伴う浚渫作業の追加、盤ぶくれ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。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業化年度：平成10年度</li> <li>・完成予定年度：令和3年度</li> <li>・事業進捗率：40%（うち用地進捗率100%）</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。</li> <li>【社会情勢の変化】</li> <li>・平成15年3月に高松道全線が開通。</li> <li>・平成24年4月に徳島東環状道路が一部開通。</li> <li>・平成27年2月に徳島南環状道路が一部開通。</li> <li>・平成27年3月に徳島～鳴門JCT間が開通。</li> </ul>	継続	道路局 高速道路課 (課長 山本 巧)	

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

※2 ( )は、事業化区間のうちIC間の費用分析の結果を示す。

(直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	その他	221 (残事業=35)	①災害時の迂回解消を含む走行時間の短縮等(191億円(残事業=31億円)) ②救急医療の改善効果(11億円(残事業=0.3億円)) ③余裕時間の短縮による効果(28億円(残事業=6億円)) ④CO2排出削減による効果(0.7億円(残事業=0.1億円)) ⑤津波浸水時人命損失の軽減(60億円(残事業=10億円)) ⑥地域住民の不安感の解消(343億円(残事業=343億円))	403 (残事業=36)	【内訳】 事業費 368 維持管理費 34 (残事業) 事業費 27 維持管理費 9.6	・用地手続きや埋蔵文化財調査期間見直しに伴う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】 ・一般国道278号は、函館市を起点とし、鹿部町を經由して森町に至る延長約115kmの幹線道路である。 ・尾札部道路は、落石、土砂崩落等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長14.8kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率約84%(うち用地進捗率約99%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造、工法等に変更は無いが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	その他	217 (残事業=約90)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 ・新庄市から酒田港(現況67分⇒整備後66分)へのアクセス向上が見込まれる。 ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策3カ所等が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・新庄市から日本海総合病院(現況61分⇒整備後60分)へのアクセス向上が見込まれる。	217 (残事業=84)	【内訳】 事業費 203 維持管理費 14 (残事業) 事業費 70 維持管理費 14	・トンネル施工時のJR近接施工対策費用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】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。 ・高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、最上郡戸沢村古口地区を結ぶ延長約3.4kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率 約69%(うち用地進捗率 約63%) 【コスト縮減等】 ・トンネル湧水処理計画の見直しにより、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用の内訳				
一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局	その他	543 (残事業=68)	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (312億円(残事業64億円))</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制に伴う通行止めを回避し、信頼性の高い緊急輸送道路として災害時の緊急活動等を支援する。</p> <p>③災害時も日常生活を支える道路 ・関越自動車道・国道17号との接続を強化し、安定的な輸送路を確保することで、災害時においても日常生活を支える道路としての役割が期待される。</p> <p>④冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降雪・積雪・凍結の影響による通行規制や雪底除去に伴う片側交互通行規制を回避する。</p> <p>⑤第三次医療を担う魚沼基幹病院へのアクセス向上 ・十日町方面から魚沼基幹病院までの所要時間が約2分短縮し、迅速な救急活動による救命率の向上が期待される。</p>			693 (残事業=56)	<p>【内訳】</p> <p>事業費 679</p> <p>維持管理費 15 (残事業)</p> <p>事業費 53</p> <p>維持管理費 2.6</p>	<p>・高速道路横断ボックス部の工法変更、堰堤工の法面崩落復旧及び構造変更、盛土材の土質改良に伴い総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」の一部を構成し、通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消、十日町市・南魚沼市間の連携強化及び地域振興支援などを目的とした、延長8.5kmの直轄権限代行による道路事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率93% (うち用地進捗率93%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用により、コスト縮減を図る。</p>
一般国道41号 猪谷楡原道路 北陸地方整備局	その他	390 (残事業=74)	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (295億円(残事業90億円))</p> <p>②災害に強い道路ネットワークの形成 ・事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成される。</p> <p>③孤立集落の解消 ・通行規制時の迂回路が形成されることで、富山市内でも高齢化が進んでいる集落における孤立化が解消し、安全・安心な暮らしが確保される。</p> <p>④冬期交通障害の解消 ・道路線形の改善や堆雪に必要な幅員が確保され、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保され、冬期交通障害の解消が期待される。</p>	531 (残事業=70)	<p>【内訳】</p> <p>事業費 489</p> <p>維持管理費 42 (残事業)</p> <p>事業費 62</p> <p>維持管理費 7.9</p>	<p>・地盤変動に伴う対策工の追加、橋梁部の工法変更に伴い総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号猪谷楡原道路は、地域高規格道路「富山高山連絡道路」の一部を構成し、富山市猪谷～富山市楡原において、災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率79% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)



事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用の内訳				
一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	その他	105 (残事業=4.0)	① 走行時間の短縮等(120億円(残事業=120億円)) ② 災害による被災の回避 ・日常生活への影響の回避等 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避	113 (残事業=30)	事業費 102 維持管理費 11 (残事業) 事業費 19 維持管理費 11	・トンネル掘削箇所の支保構造の変更に伴い総事業費増の変更を行うため、再評価を実施  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字鷺川から同市大字宗賀に至る延長2.1kmのバイパスであり、局所的な防災対策事業として現道の防災課題箇所を回避し、利用者の安全・安心な走行を目的に計画された道路である。現道区間には、要対策箇所が3箇所あり、平成26年2月に雪崩による通行止めが発生、線形不良による交通事故の多発などの課題がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率53%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)
一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局	その他	300 (残事業=約122)	①災害時の迂回避を含めた走行時間の短縮等(351億円(残事業=351億円)) ②災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保。 ③自動車交通不能区間の解消 ・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。	316 (残事業=152)	事業費 284 維持管理費 33 (残事業) 事業費 119 維持管理費 33	・トンネルの支保パターン変更及び補助工法の追加、トンネル掘削土の運搬距離の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。  【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南条郡南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止のある林道が利用されている。 冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ7.8km道路で、岐阜県・福井県の交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：68%（うち用地進捗率約100%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の活用など、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康博)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	事業の効果	費用(億円)		再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用の内訳				
一般国道33号 越知道路(2工 区) 四国地方整備 局	その他	170 (残事 業 =102)	①走行時間の短縮等 101億円(残事業101億円) ②異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ③災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ④線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ⑤災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済(営業)損失 (0.42億円)	166 (残事業 =94)	事業費 158 維持管理費 8.3 (残事業) 事業費 86 維持管理費 8.3	<p>・斜面对策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>・一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124 kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。一般国道33号越知道路(2工区)は地すべり地を通過する現道を回避し一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・事業化年度：平成20年度</p> <p>・事業進捗率約40%(うち用地進捗率約93%)</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 奥村 康 博)

【港湾整備事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の 必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課 長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B / C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
函館港 弁天地区 船だまり整備 事業（改良） 北海道開発局	その他	71	106	89	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、函館市が進めている「函館国際水産・海洋都市構想」に基づく背後研究施設と調査船等の係留の一体化が図られ、国際貢献と水産・海洋研究を牽引できる。</li> <li>・本事業の実施により、係留施設と背後研究施設の一体的な利用が図られるため、官公庁船の乗組員の利便性向上が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、これまで物流岸壁を利用していた函館港に来港する官公庁船の係留も可能となり、一般公開といった催しにも柔軟に対応できるなど、函館港に来港する官公庁船の受入機能が強化される。</li> <li>・本事業の実施により、既存岸壁の混雑が緩和することで、操船性の向上による離接岸作業の効率化や、荒天時における船舶係留の安全性向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後用地利用の変更に伴う事業期間の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・函館港は多様な海事関係の官公署や研究機関が立地しており、それらの調査船や作業船の基地として利用されていることから慢性的な岸壁不足への対応が求められている。</li> <li>・函館市は弁天地区において、「国際水産・海洋総合研究センター」の整備を進めているため、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている。</li> <li>【事業の進捗見込み】</li> <li>・令和6年度完了予定</li> <li>【コスト縮減】</li> <li>・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 （課長 中村 晃之）		

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					
瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	その他	297	926	765	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、物流の効率化を図られ、地域の産業競争力強化、雇用創出が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、港内静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港など、港内の安全性が向上する。</li> <li>・本事業の実施により、港内静穏域が広がることで、国内初の港内での風力発電施設の設置が可能となり、CO2削減及び売電による収入を得ることができる。</li> <li>・本事業の実施により、港湾施設用地が整備されることで、地域住民の交流機会増加が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取扱貨物の需要変化に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</li> </ul> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬棚港では、係留施設や水深の不足から砂・砂利等の鉱産品を取扱う背後企業の貨物需要に対応できず、地域産業競争力の確保のため物流コスト削減が課題となっている。</li> <li>・既存岸壁では鉱産品の荷役作業に伴う粉塵や騒音が近隣住民との間で課題となっている。</li> <li>・本港周辺では沖合いを航行する貨物船の避難場所が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難場所の確保が求められている。</li> </ul> <p>【事業の進捗見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和7年度完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

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						
網走港 新港地 区 防波堤改良事 業  北海道開発局	その他	136	210	141	141億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者調整に伴う事業期間の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・網走港では、主要な貨物である小麦、石炭などを取り扱っており、荒天時において、港内の越波や港内擾乱が発生しているため、効率的で安全な貨物の陸揚げに十分対応できない。</li> <li>・新港地区において、港内静穏度が不足しており、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められる。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和11年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・防波堤(南)(改良)から発生した消波ブロックを、防波堤(南)及び防波堤(島)の建設資材として活用することで、建設コストの縮減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)		

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						
枝幸港 本港新 港地区 小型船だまり 整備事業 北海道開発局	その他	68	126	<p>【内訳】 滞船コスト削減便益：40億円 作業コスト削減便益：8.9億円 海難の減少便益：49億円 漁獲物付加価値の向上便益：28億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 利用小型船隻数（滞船）：98隻/年 利用小型船隻数（作業）：31隻/年 避難可能隻数：7隻/荒天 漁獲量（ホタテ貝）：26千トン/年 漁獲量（サケ）：5千トン/年</p>	113	<p>【内訳】 建設費：112億円 管理運営費：1.1億円</p>	1.1	<p>・現場条件の不一致による事業費の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・枝幸港では、係留施設の不足による非効率な水産活動を強いられている。</li> <li>・港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障をきたしており、荒天時における小型船の安全な避難が求められている。</li> <li>・対EU輸出ホタテ貝の生産海域に指定されたのを受け、輸出先国が求める食品衛生基準等に適合する水産食品取扱認定施設を整備されているが、漁獲物の品質管理を図る対策が遅れている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和8年度完了予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤（波除）（南）の施工方法変更、物揚場（-3.5m）（中央）（改良）屋根施設の材料費削減や屋根幅の縮小をすることにより、建設コストの縮減を図る。</li> </ul> <p>・本事業の実施により、屋根付岸壁施設が整備されることで衛生管理面の強化が図られ、付加価値の向上、海外への販路拡大が期待できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、臨港道路が整備されたことで、プレジャーボート利用の一般車両と水産物や石材の運搬車両との輻輳が緩和され、港湾利用者の安全性の向上が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、緑地と一体となったプレジャーボート利用可能な施設が整備されたことで、釣りなど海洋レジャー活動が活発化し、地域経済の活性化が図られる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 （課長 中村 晃之）	

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					
仙台塩釜港石 巻港区 雲雀野 地区 国際物流ターミ ナル整備事業  東北地方整備 局	その他	1,527	4,429	【内訳】 輸送コスト削減便益:2,063億円 滞船コスト削減便益:89億円 海難事故損失回避便益:2,263億円 その他の便益(残存価値):14億円  【主な根拠】 令和8年度推計取扱貨物量: 木材チップ : 93.6万トン 石炭 : 75.0万トン 木質ペレット: 55.0万トン 原木 : 16.0万トン 穀物 : 44.5万トン	3,831	【内訳】 建設費: 3,821億円 管理運営費: 9.3億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場条件の不一致による事業費の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・大水深岸壁の整備により、船型の大型化に対応した大量一括輸送と岸壁不足により生じている沖待ちを解消することで物流コストの削減を図る。</li> <li>・防波堤の整備により、安全で効率的な荷役を確保するとともに避泊水域の確保を図る。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和7年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・新構造断面(半没上部斜面ケーソン堤)を採用し、防波堤断面縮小によるコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の 必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課 長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
茨城港 常陸那 珂港区 国際物流ターミ ナル整備事業  関東地方整備 局	その他	104	142	<b>【内訳】</b> 輸送コスト削減便益：122.3億円 滞船解消の便益：18.8億円 その他の便益：0.6億円 <b>【主な根拠】</b> 令和7年推計取扱貨物量： 外貿RORO：360万t/年	101	<b>【内訳】</b> 建設費：98億円 管理運営費：2.6億円	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、貨物需要の増加に適切に対応でき、国際競争力強化が図られるとともに、関連産業の生産体制が確保され、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られます。</li> <li>・本事業の実施により、茨城港（常陸那珂港区）国際物流ターミナルの運用が可能となることで、首都圏の物流ネットワークの補完・多重化が図られます。</li> <li>・本事業の実施により、首都圏中心部の通行が回避され、ドライバーの就業環境が緩和されます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶の大型化に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</li> </ul> <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業を実施することで、係留施設の能力不足を解消し、背後の荷主等事業者の物流効率化（輸送コスト削減）、地域産業の国際競争力の強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> </ul> <b>【事業の進捗の見込み】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年度完了予定</li> </ul> <b>【コスト縮減等】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなどのコスト縮減に務める。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)
横浜港 大黒 ふ頭地区 ふ頭再編改良 事業  関東地方整備 局	その他	89	408	<b>【内訳】</b> 輸送コスト削減便益：393億円 滞船コスト削減便益：15億円 <b>【主な根拠】</b> 令和3年推計取扱貨物量： 完成自動車等：203万トン/年	88	<b>【内訳】</b> 建設費：80億円 管理運営費：7.9億円	4.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、完成自動車の需要増及び船舶の大型化に対応することで、完成自動車の海上輸送コストの削減が可能となり、我が国の自動車産業の国際競争力が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者との調整に伴う事業期間の変更により再評価を実施。</li> </ul> <b>【投資効果等の事業の必要性】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・背後ヤードの拡張と岸壁の整備によって、完成自動車取り扱い能力が向上し、効率的な輸送が可能となる。</li> <li>・横浜港の新規岸壁が利用できることで喫水調整が解消される。</li> <li>・新規岸壁整備によって、滞船が解消される。</li> </ul> <b>【事業の進捗の見込み】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年度完了予定</li> </ul> <b>【コスト縮減】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)



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						
敦賀港 鞠山 南地区 国際物流ター ミナル整備事 業  北陸地方整備 局	その他	506	882	745	1.2	<p>・本事業の実施により、国際物流ターミナルの整備により、鞠山北地区で取り扱われていた木材、内貨RORO貨物等が鞠山南地区へシフトすることでヤードの混雑の緩和や荷役効率及び作業の安全性の向上にもつながる。</p> <p>・本事業の実施により、防波堤を補強改良することで、来襲する高波浪に対して、防波堤の安定性が向上し、被災遭遇確率を減少させることができ、敦賀港の港湾物流機能の停滞が回避される。</p> <p>・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減できる。</p>	<p>・現場条件の不一致等による事業費の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効率等の事業の必要性】 背後用地不足の解消、港内静穏度を改善することにより、国内物流の安定化と背後企業の国際競争力の強化を図り、地域産業の発展を図る。 【事業進捗の見込み】 令和3年度完了予定 【コスト削減の見込み】 ・埋立材において、近隣の新幹線トンネル工事などにより発生する、比較的安価な「ずり石」を採用する等、コスト縮減に努める。 ・地盤改良時に用いる敷砂において、福井県が行った福井港浚渫工事の発生土砂を利用することでコスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)		

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						
名古屋港 ふ 頭再編整備事 業  中部地方整備 局	その他	3,797	7,447	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：6,284億円 大規模災害時の輸送コスト削減効果： 1,114億円 震災時の施設被害回避便益：32億円 残存価値：16億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年推計取扱貨物量 外貿コンテナ（実入）：176万TEU/年 令和4年推計取扱貨物量 完成自動車：38万台/年</p>	3,343	<p>【内訳】 建設費：2,584億円 管理運営費：759億円</p>	2.2	<p>・本事業の実施により、物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化が図られる。</p> <p>・本事業の実施により、企業の進出等による生産拡大、雇用創出等が図られる。</p> <p>・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減できる。</p>	<p>・土砂処分方法に係る事業計画の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効率等の事業の必要性】</p> <p>・名古屋港のコンテナ貨物、完成自動車について、取扱貨物量の増加及び進展する船舶の大型化に対応したターミナルの整備が喫緊の課題である。</p> <p>・名古屋港の位置する地域では、東南海地震の発生が予測されている。震災被害によって港湾機能が損なわれると、物流障害により背後圏ひいては我が国の社会経済に大きな影響を与える恐れがある。</p> <p>【事業進捗の見込み】 令和61年度完了予定</p> <p>【コスト削減の見込み】</p> <p>・引き続きコスト縮減を念頭に置き、適正工法の選定やライフサイクルコスト（LCC）低減を図る予定である。</p>	継続	港湾局 計画課 （課長 中村 晃之）

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						
堺泉北港助松 地区 国際物流ター ミナル整備事 業  近畿地方整備 局	その他	255	574	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：489億円 震災後における輸送コスト増大回避：59 億円 その他の便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 令和7年推計取扱貨物量： 完成自動車：52,748台/年 外貿コンテナ：58,488TEU/年</p>	422	<p>【内訳】 建設費：420億円 管理運営費：2.4億円</p>	1.4	<p>・埠頭再編に伴う事業計画の 変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効率等の事業の必要 性】 ・西日本エリアにおける中古 車輸出の需要増加に対応する とともに、分散している中古 車取扱機能を集約すること による物流効率化を図る。 ・フェリー、RORO、外貿コン テナ貨物の需要増に伴う船舶 の大型化や増便に対応する ことによる物流効率化を図る。 ・大規模地震発生時に幹線貨 物輸送拠点としての物流機能 を發揮し、社会経済活動を維 持する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度完了予定 【コスト縮減等】 ・港湾構造物を撤去した際に 発生した基礎捨石等の材料を 岸壁築造時に再利用した。 ・建設副産物の発生量を抑制 するとともに工事コストの縮 減を図った。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

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					
神戸港 国際 海上コンテナ ターミナル整 備事業  近畿地方整備 局	その他	4,528	33,618	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸送コスト削減：25,107億円</li> <li>・ 震災後の輸送コスト増大回避：371億円</li> <li>・ 震災時の施設被害の回避：69億円</li> <li>・ 残存価値：621億円</li> </ul> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和8年予測取扱貨物量： 外貿コンテナ：307万TEU</li> </ul>	8,859	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建設費：8,649億円</li> <li>管理運営費：203億円</li> </ul>	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取扱貨物需要の変化に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効率等の事業の必要性】</li> <li>・ 経済のグローバル化が進展し、アジア～欧米間の海上輸送量が増加する中で、世界的なコンテナ船の大型化が益々進展している。</li> <li>・ 阪神港における外貿コンテナ取扱貨物量は、増減を繰り返しながらも順調に増加しており、増加するコンテナ需要に対応するため、神戸港におけるコンテナ取扱能力の強化が急務である。</li> <li>・ 逼迫する南海トラフ地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・ 令和7年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・ 航路拡幅に伴い撤去が必要となる第六南防波堤の現場発生品（被覆石・捨石など）を浚渫土砂受入施設仮護岸の補強材などに有効活用を図る。</li> <li>・ 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の 必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課 長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B / C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
日高港 塩屋 地区 国際物流ター ミナル整備事 業  近畿地方整備 局	その他	225	736	<b>【内訳】</b> 輸送コストの削減：97億円 海難の減少：620億円 その他の便益：19億円  <b>【主な根拠】</b> 令和7年推計取扱貨物量 産業機械等：29万トン/年	421	<b>【内訳】</b> 建設費：420億円 維持管理費：1億円	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場条件の不一致に伴う事業費の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効率等の事業の必要性】</li> <li>・日高港の背後圏である紀中地域は、木材・製材業が重要な基幹産業であり、産業競争力に資する物流拠点の形成が必要である。</li> <li>・輸入原木は、本船（30,000DWT）の直接寄港ができず、非効率な輸送形態を強いられており、船舶大型化への対応が必要不可欠である。</li> <li>・背後地域においてバイオマス発電所が計画されており、その発電のための燃料として木質バイオマスを本船（38,000DWT）にて輸入する計画であることから、その対応が必要不可欠である。</li> <li>・航行船舶の荒天時における海難減少のため、避泊水域を確保する必要がある。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和6年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・浚渫土砂の有効活用による土捨て費用の削減</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

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						
舞鶴港 和田 地区 国際物流ター ミナル整備事 業  近畿地方整備 局	その他	538	1,165	<p>【内訳】 輸送コスト削減効果：356億円 震災時貨物輸送コスト削減効果：10億円 移動コスト削減効果：799億円 交通事故減少効果：-9億円 残存価値：9億円</p> <p>【主な根拠】 令和4年度予測取扱貨物量： 外貿コンテナ：25千TEU/年 風力発電機：20千トン/年 けい砂：109千トン/年 中古自動車：264千トン/年</p>	1,011	<p>【内訳】 建設費：1,010億円 管理運営費：1.3億円</p>	1.2	<p>・本事業の実施により、産業の国際競争力の向上・地域産業の安定・発展・地域活力の強化が図られる。</p>	<p>・土砂処分方法に係る事業計画の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効率等の事業の必要性】 ・近畿圏北部を発着する外貿コンテナ貨物の輸送効率化を図る必要がある。 ・バルク貨物の輸送効率化への対応が必要である。 ・大規模地震等発災時における阪神港等の物流機能のリダンダンシー確保が必要である。 ・埠頭間連絡と幹線道路へのアクセス向上を図ることによる利便性・安全性の向上が必要となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度完了予定 【コスト縮減等】 ・臨港道路発生土砂を和田地区国際物流ターミナルの埋立土として有効活用することにより、有償処分と比べて処分費を削減</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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						
境港 外港地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	その他	459	3,938	【内訳】 輸送コスト削減便益：3,931億円  【主な根拠】 予測取扱貨物量：223万トン/年	2,665	【内訳】 建設費：2,643億円 管理運営費：22億円	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施工方法の見直しによる事業期間の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効率等の事業の必要性】</li> <li>・年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上のため港内静穏度の確保が求められている。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和4年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小させることによるコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	
尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	182	374	【内訳】 輸送費用削減便益：373億円/年 その他便益：1億円/年  【主な根拠】 令和6年推計取扱貨物量 原木等：29.4万トン/年	335	【内訳】 建設費：331億円 維持管理費：3.9億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取扱貨物需要の変化に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効率等の事業の必要性】</li> <li>・船舶の大型化への対応が可能となり、既存施設の能力不足による非効率な輸送が改善され、原木輸入の拠点港としての物流機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和5年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・土砂処分先及び土砂処分場の構造の検討により、コスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の 必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課 長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
岩国港 装束～室の木 地区 臨港道路整備 事業  中国地方整備 局	その他	229	277	<p>【内訳】 輸送時間費用削減便益：250億円 輸送費用削減便益：24億円 事故損出額削減便益：3億円 残存価値：0.6億円</p> <p>【主な根拠】 令和12年推計交通量 臨港道路計画交通量：58百台/日～86百台/日</p>	249	<p>【内訳】 建設費：248億円 維持管理費：1.8億円</p>	1.1	<p>・構造形式の見直しによる事業計画の変更により再評価を実施</p> <p>【投資効率等の事業の必要性】 ・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確認し港湾関連車両の陸上輸送環境を改善することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定 【コスト縮減等】 ・橋梁の支承に中間多点固定構造を採用することにより、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)
水島港玉島地区 国際物流ターミナル整備事業  中国地方整備 局	その他	269	691	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：691億円 その他便益：1億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年推計取扱貨物量： 穀物等：309万トン/年</p>	305	<p>【内訳】 建設費：262億円 維持管理費：44億円</p>	2.3	<p>・関係者調整に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効率等の事業の必要性】 ・中国、四国地方等の畜産業に必要な不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定 【コスト縮減等】 ・玉島地区岸壁（水深12m）のエプロン舗装をコンクリート舗装からアスファルト舗装に変更することでコスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)



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					
北九州港 新門司地区 複合一貫輸送 ターミナル整 備事業  九州地方整備 局	その他	316	2,285	602	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、地域産業の安定、発展、地域活力の強化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・取扱貨物需要の変化に伴う事業計画の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効率等の事業の必要性】</li> <li>・効率的な輸送ネットワークの維持及び大型船舶への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業の活動を継続することで地域の活力の確保が図られる事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和9年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・費用について、新工法や新技術の活用により、コスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	
博多港 I C 地区 国際海上コン テナターミナ ル整備事業  九州地方整備 局	その他	907	2,454	1,072	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、産業の国際競争力の向上、地域の産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、企業立地の促進、交通混雑の緩和が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場条件の不一致による事業費の変更により再評価を実施。</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・輸送効率化などによる輸送コストの削減に加え、荷主企業の国際競争力強化、震災時の輸送コスト増大回避及び港湾環境の改善に寄与する事業である。震災時の事業活動への負担軽減及び港湾利用による復旧・復興支援の効果も期待される事業である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・令和4年度完了予定</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・箱桁橋から鋼細幅箱桁橋の採用によるコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

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						
唐津港東港地区 複合一貫輸送 ターミナル改 良事業(耐 震) 九州地方整備 局	その他	107	162	<p>【内訳】 輸送コスト削減：131億円 震災時の輸送コストの増大回避：2.7億円 震災時の施設被害の回避：7.6億円 交流機会の増加：20億円 国際観光収益の増加：0.15億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年推計取扱貨物量：約9.1万t/年 令和8年推計延べ来訪者数の増加：約4.8万人/年</p>	120	<p>【内訳】 建設費：119億円 管理運営費：1.7億円</p>	1.3	<p>・本事業の実施により、物流機能が強化され、輸送コスト削減による唐津港背後圏の産業競争力強化が図られるとともに、新規企業立地の促進に寄与する。</p>	<p>・施工方法の変更に伴う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】 ・輸送効率化による輸送コストの削減、震災時の輸送コスト増大回避、港湾来訪者の交流機会の増加、国際観光収益の増加、また、地域産業の競争力の確保・強化、地域住民の生活維持に寄与する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・撤去材を魚礁として有効活用することにより、コスト縮減に取り組んでいる。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)
厳原港 厳原 地区 離島ターミナル 整備事業 九州地方整備 局	その他	102	217	<p>【内訳】 輸送コスト削減：166億円 移動コスト削減：49億円 震災時の輸送コスト増大回避：0.09億円 震災時の移動コスト増大回避：1.1億円 残存価値：1.3億円</p> <p>【主な根拠】 令和5年推計取扱貨物量：(フェリ-貨物)0.89万台/年 令和5年推計取扱貨物量：(一般貨物)82万トン/年 令和5年推計旅客数：9.1万人/年</p>	143	<p>【内訳】 建設費：139億円 管理運営費：4.5億円</p>	1.5	<p>・本事業の実施により、人流、物流機能の分離が図られる。</p> <p>・本事業の実施により、国内及び国際旅客ターミナル機能の適正配置が図られる。</p>	<p>・施工方法の変更に伴う事業費の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・輸送・移動コストの削減、震災時の輸送コストの増大回避等の効果が得られ、その結果、国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与する事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・処分する計画であった撤去材(消波ブロック)を他工事に流用することによりコスト縮減が図られた。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)

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						
熊本港 夢咲 島地区 国内物流ター ミナル整備事 業  九州地方整備 局	その他	256	707	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：627億円 荷役の効率化：3.4億円 埋没土砂縮減：74億円 残存価値：2.9億円</p> <p>【主な根拠】 令和7年推計取扱貨物量： 外貿コンテナ：4.0万TEU/年</p>	585	<p>【内訳】 建設費：536億円 維持管理費：49億円</p>	1.2	<p>・現場条件の不一致に伴う事業費の変更により再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本県の物流拠点港として重要な役割を担っており、船舶の安全な航行を確保するとともに、県内コンテナ取扱企業の物流機能の効率化が図られる事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年完了予定 【コスト縮減等】 ・設計断面の単一化による設計、製作及び据え付けまでのトータルコストの削減を行った。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	
鹿児島港 臨港道路整備 事業 (鴨池中央港区 線)  九州地方整備 局	その他	280	514	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：432億円 走行経費削減便益：64億円 交通事故低減便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 令和12年推計交通量：18,000台/日</p>	227	<p>【内訳】 建設費：223億円 維持管理費：4.3億円</p>	2.3	<p>・施工方法の変更に伴う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】 ・南北20kmにわたる鹿児島港の港湾物流の効率化及び背後幹線道路の慢性的な渋滞緩和に資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 令和8年度完了予定 【コスト縮減等】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果 等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の 必要性、事業の進捗の 見込み、コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課 長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B / C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石垣港新港区 旅客船ターミ ナル整備事業 沖縄総合事務 局	その他	278	2,385	【内訳】 国際観光純収入増加：2,383億円 残存価値：2.1億円  【主な根拠】 2020年代前半大型旅客船の予測寄港回 数：369回/年	318	【内訳】 初期投資：317.8億円 管理運営費：0.5億円	7.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、クルーズ船の寄港隻数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。</li> <li>・本事業の実施により、石垣港近傍の観光地等をクルーズ船によって訪れる機会が増加することで、我が国に寄港するクルーズ旅行の魅力向上が見込まれる。</li> <li>・本事業の実施により、クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。</li> <li>・貨物船ターミナルにおいて発生していた旅客と貨物の輻輳が緩和され、荷役作業の効率化と旅客の安全性が向上する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	
竹富南航路整 備事業 沖縄総合事務 局	その他	69	98	【内訳】 海難の減少：31.1億円 移動コストの削減：52.2億円 輸送コストの削減：10.9億円 救急搬送の減少：3.2億円  【主な根拠】 令和4年度推計離島航路旅客者数：3,420 千人	85	【内訳】 建設費：80億円 管理運営費：5億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施により、浅瀬や暗礁の解消により、海難事故や大潮時の欠航が回避されることで、安定した物資供給が可能になる等、離島住民の日々の生活が安定するとともに観光客も含めた安心・安全性の向上が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、主要産業である観光面において船舶の増便に対応できることから観光産業の活性化が図られる。</li> <li>・本事業の実施により、早朝および夕方において運航可能時間枠が拡大されることで、八重山諸島各島間の交流機会の増大や、沖縄本島等へのアクセス機会拡大が可能となり、島民生活の質の向上や、観光客の利便性の向上が図られる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村 晃之)	

【都市公園等事業】  
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国立民族共生公園 北海道開発局	その他	80	-		-		-	アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化の促進に寄与する。  ①事業の必要性に関する視点 ・閣議決定により、アイヌ文化の復興等に関するナショナルセンターの一部として国立民族共生公園を整備することが定められていることから、当該公園の整備は閣議決定に基づき実施される国家的なプロジェクトであり、アイヌ文化の継承や創造発展、アイヌ文化の理解と交流の促進、地域活性化に寄与する。  ②事業の進捗の見込み ・閣議決定で定められた2020年4月の一般公開を目指し、基本計画等に基づき整備を推進する。  ③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、維持管理を考慮した植生選定等により、コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 古澤達也)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国営追悼・祈念施設整備事業 <岩手県陸前高田市> 東北地方整備局	長期間継続中	100	1,884	【内訳】 直接利用価値：1,753億円 間接利用価値：131億円 【主な根拠】 誘致圏：復興祈念公園から100km圏を設定 誘致圏人口：230万人	314	【内訳】 用地費：176億円 施設費：100億円 維持管理費：38億円	6.0	当該事業を実施することにより、 ・静謐な広場空間等において、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂のための式典や各種活動が可能となる。 ・公園内の震災遺構や地域の各所に残された津波の痕跡等と連携を図りながら、震災の記憶と教訓の後世への伝承を行う各種活動が可能となる。 ・地域の人々が関わって再生される高田松原や奇跡の一本松とともに、当公園が復興の象徴となり、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信が可能となる。 ・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 ①事業の必要性に関する視点 ・閣議決定により、東日本大震災からの復興の象徴となる国営追悼・祈念施設を整備することが定められていることから、当該整備は国家的なプロジェクトであり、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂や、震災の記憶と教訓の後世への伝承とともに、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信に寄与する。 ②事業の進捗の見込み ・令和2年度末の開園を目指し、整備を推進する。 ③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用により、コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 古澤達也)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国営追悼・祈念施設整備事業 <宮城県石巻市> 東北地方整備局	長期間継続中	76	947	【内訳】 直接利用価値：695億円 間接利用価値：252億円 【主な根拠】 誘致圏：復興祈念公園から100km圏を設定 誘致圏人口：348万人	274	【内訳】 用地費：144億円 施設費：76億円 維持管理費：54億円	3.5	当該事業を実施することにより、 ・静謐な広場空間等において、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂のための式典や各種活動が可能となる。 ・南浜地区の浜の歴史、まちの記憶、震災後の環境変化、東日本大震災の被害の大きさ等をふまえた空間において、震災の記憶と教訓の後世への伝承を行う各種活動が可能となる。 ・自然への敬意や犠牲者の追悼の思いと共に、国内外の人々により樹木を植え、美しい杜へと時間をかけて再生することにより、震災からよみがえる被災地の姿と重ねあわせ、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信が可能となる。 ・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 ①事業の必要性に関する視点 ・閣議決定により、東日本大震災からの復興の象徴となる国営追悼・祈念施設を整備することが定められていることから、当該整備は国家的なプロジェクトであり、東日本大震災による犠牲者への追悼と鎮魂や、震災の記憶と教訓の後世への伝承とともに、国内外に向けた復興に対する強い意志の発信に寄与する。 ②事業の進捗の見込み ・令和2年度末の開園を目指し、整備を推進する。 ③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、建設発生土の有効活用により、コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 古澤達也)	

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						
明治記念大磯邸園整備事業 関東地方整備局	その他	120	843	<p>【内訳】 非利用価値：843億円 【主な根拠】 CVMアンケート調査により得られた支払い意思額(WTP)及び受益範囲の世帯数 WTP:3,500円/世帯、受益世帯数:54,106,573世帯(※)</p> <p>※便益計算においては、CVMアンケート調査の有効回答率:46.3%を乗じている</p>	137	<p>【内訳】 用地費：78.2億円 施設費：39.0億円 維持管理費：20.2億円</p>	6.1	<p>歴史的建物の公開、各邸宅に関する人物等の歴史的資料の展示等を行うことで新たな観光拠点を形成し、旧吉田茂邸等の地域の歴史資源との連携や官民連携による公園の活用により、観光振興や地域活性化に寄与することができる。</p> <p>・国と地方の事業区域が決定したこと、本邸園の基本計画の策定により整備方針が定まったことから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該邸園の整備は「明治150年」関連施策の一環として、閣議決定に基づき実施される国家的な事業であり、明治期の立憲政治の確立等に貢献した人物の邸宅や周辺の緑地等が集中する希有な場を、積層する歴史を今日に伝える付まい(風致)として一体的に保存・活用し、立憲政治の確立等に関する歴史やその意義を後世に伝えるとともに、湘南の邸園文化の象徴として、文化の発信や、憩いと交流の拠点となる場を創出することができる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和2年度夏の旧大隈別邸、陸奥別邸跡の庭園部分の公開、令和5年度末の工事完了に向けて事業を進める。</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新技術の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進する。</p>	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 古澤達也)	



【空港整備事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
福岡空港 滑走路 増設事業 九州地方整備局 大阪航空局	長期間 継続中	1,643	3,375	1,665	2.0	<p>■安定的な輸送機能を確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空港の混雑を緩和し、定時性を確保することで、福岡訪問客の快適な旅行を支えるとともに、ビジネス需要への適確な対応が可能となる。</li> <li>滑走路一本の状態で生じる航空機トラブル等による滑走路閉鎖時にも、もう一本の滑走路による運用が可能となる。</li> </ul> <p>■安全・安心の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の移動手手段機能が向上する。</li> </ul> <p>■観光・MICEの促進、地域経済への波及効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利便性の高い時間帯（ピーク時間帯）に新規就航便や増便が可能となり、福岡空港の利用を諦めていた利用者を獲得することで福岡・九州の経済・交流の発展に寄与する。</li> <li>国内外の他地域からの入域客数の増加が期待される。また、入域客数の増加は、他地域との交流を活性化させるとともに、九州観光を促進させ、観光消費の増大をもたらす。</li> <li>集客交流の活性化により、関連産業の雇用機会の拡大、企業生産や地域所得の増大が期待される。</li> <li>国際線の増加により、国際会議等（MICE）の誘致・開催の促進と外国人ビジネス客の取り込みが強化される。</li> </ul>	<p>・事業採択後5年経過して継続中の事業であるため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福岡空港は、滑走路1本で平成30年度には2,485万人の旅客が利用しており、国内の滑走路1本の空港としては旅客数・発着回数ともに第1位である。</li> <li>また、近年、新規路線開設・増便が相次ぎ、旅客数・発着回数ともに増加傾向にあり、ピーク時間帯を中心に混雑や遅延が常態化しており、多くの利用者が時間的及び経済的損失を強いられている。</li> <li>将来的にはさらに需要が伸びると予測されており、滑走路1本のままでは、将来の航空需要への対応が厳しい状況にある。</li> <li>よって、混雑・遅延の緩和、将来需要への適切な対応、地域経済発展への寄与等のために、滑走路増設により空港能力の向上を図る必要がある。</li> </ul> <p>【事業の進捗と見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率32%</li> <li>用地取得率69%</li> <li>令和7年3月末の供用開始を目指し事業を推進する。</li> </ul> <p>【コスト縮減や代替案立案等の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。</li> </ul>	継続	航空局 航空ネットワーク部 空港計画課 (課長 小池 慎一郎)		

○令和2年度予算概算要求時（令和元年8月）に評価結果を公表済の事業の再掲

【ダム事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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							
鳴瀬川総合開発事業 東北地方整備局	一定期間未着工	1,220	874	733	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の避難行動要支援者数は、約9%(1,573人)、想定死者数(避難率40%)は、26%(53人)の軽減が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業採択後に3年間が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施。</li> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴瀬川流域では、過去の昭和22年9月、昭和23年9月、昭和61年8月、平成27年9月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、かんがい用水では、未だ水量が不足しており、番水や用水の反復利用を余儀なくされている。</li> <li>・鳴瀬川流域内市町村の総人口は、平成12年をピークに緩やかな減少傾向で推移しており、総世帯数は緩やかな増加傾向で推移している。</li> <li>・農業生産額は、平成15年まで緩やかな減少傾向で、その後は横ばいで推移している。また、製造品出荷額は、平成11年まで増加し、その後、緩やかな増加傾向で推移していたが、仙台北部中核工業団地への工場進出により平成24年から平成29年にかけて急激に増加している。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳴瀬川総合開発事業は、平成29年度に建設段階に移行し、ダム本体の実施設計に向けた測量、水理水文調査、環境調査、地質調査、用地調査等を実施している。</li> </ul> </li> <li>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・「鳴瀬川総合開発事業」の検証の中で、「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」に基づき評価した結果、総合的な評価としては、コスト的な観点から見た実現性等の面から「筒砂子ダム規模拡大と漆沢ダム(既設)との容量再編により田川ダムを中止」が最も有利であると評価しており、状況は変わらない。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

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							
新丸山ダム建設 事業 中部地方整備 局	その他	2,000	11,248	2,727	4.1	<p>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、想定死者数は約150人、最大孤立者数は約17万人、機能低下する医療施設(診療所等を除く)は19施設、社会福祉施設は365施設、国道1号等の交通途絶は95路線、水害廃棄物の発生量は約37万tと推定されるが、整備を実施することですべての被害が発生しない。</p>	<p>・本体工事の着手にかかる予算を要求するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・木曾川流域内は、名神高速道路等の高速道路、JR東海道新幹線等、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。 ・沓形市内町村の人口は近年大きな変化はないが、東海環状自動車道、リニア中央新幹線(令和9年開業予定)等の整備により、地域開発や市街化が進むことが予想される。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成25年11月に工事着手した付替県道井尻八百津線の工事が完了し、平成29年10月29日に供用開始。 ・平成28年9月から、転流工(仮排水トンネル)工事に着手し、現在工事が進行している。 ・平成31年3月末までに、事業費約878億円を投資。進捗率約44%(事業費ベース) ・ダム本体工事着手に向けた設計及び関連工事を実施する。 ・転流工の工事を継続するとともに、付替国道418号の八百津町潮南地区から恵那市飯地地区間の延長約3.5km及び、付替県道大西瑞浪線約0.9kmの整備を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・CSG工法(現地発生材(土石)とセメント、水を混合して得られる材料を用いて打設する工法)を採用し、現地の材料を有効利用するため、環境保全、工期短縮、コスト縮減を図ることができる。 ・今後も引き続き、設計段階や施工段階において工法の工夫や新技術の積極的な採用により、コスト縮減に努める。 ・新丸山ダムの検証に係る検討において、洪水調節(21案立案し6案を詳細検討)、流水の正常な機能の維持(11案立案し4案詳細検討)について、目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「新丸山ダム案」と評価している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

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						
足羽川ダム建設 事業 近畿地方整備 局	その他	1,300	1,894	【内訳】 被害防止便益:1,854億円 残存価値:40億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:439戸 年平均浸水軽減面積:149ha	1,448	【内訳】 建設費 1,369億円 維持管理費 79億円	1.3	<p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、九頭竜川流域では、最大孤立者数(避難率40%)は約34,000人と想定されるが、事業実施により約70人に軽減される。</p> <p>・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、九頭竜川流域では、電力の停止による影響人口が約38,200人と想定されるが、事業実施により約120人に、ガスの停止による影響人口が約10,400人と想定されるが、事業実施により約70人に軽減される。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・足羽川ダムの下流域に位置する坂井市、福井市、池田町の総人口は平成15年をピークに減少傾向、世帯数は微増の傾向となっている。 ・福井駅周辺では、福井国体や北陸新幹線事業を見据え、福井駅西口の再開発事業や福井駅前広場をはじめとした福井駅周辺土地区画整理事業、交通ネットワークの整備が行われており、資産も増加していることから治水安全度の向上を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、県道松ヶ谷宝慶寺大野線の付け替え工事や水海川導水トンネル、ダム本体工事の準備工となる転流工事の進捗を図っている。また、家屋移転は完了し、用地買収も9割以上完了している。 ・平成31年3月時点において、進捗率は約46%(事業費ベース)となっており、令和8年度の完成に向けた事業工程に従い、事業を進める。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・今回の総事業費の変更(コスト削減を含む)後も、代替案との比較において、ダム案が優位であるとの総合的な評価結果となることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

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							
長安ロダム改造 事業 四国地方整備 局	その他	885	1,458	<p>【内訳】 被害防止便益:1,171億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:267億円 残存価値:20億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:279戸 年平均浸水軽減面積:111ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して、長安ロダム改造事業と同等の機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	1,020	<p>【内訳】 建設費 901億円 維持管理費 119億円</p>	1.4	<p>・河川整備計画の変更に伴い、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・那賀川水系河川整備計画の変更により、長安ロダムについて現在実施中の洪水吐き(クレストゲート)の新設により洪水調節容量1,096万m<sup>3</sup>を1,200万m<sup>3</sup>に増強することに加え、今後、さらなる予備放流量の拡大等により懸念される急激な水位低下による貯水池法面の地すべり等に関する調査、検討及び必要な対策を行い、現況の洪水調節容量を増強することとした。 ・JR牟岐線、国道等の基幹交通施設がある交通の要衝となっている。 ・氾濫区域には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地しており、製造品出荷額(阿南市・小松島市・那賀町)は3,000億円以上を維持。 ・阿南市内主要企業の従業員数は増加傾向となっている。 ・那賀川水系においては、平成26年8月洪水で基準地点古庄において戦後最大流量を記録し、約764戸の浸水被害が発生。近年においても、治水対策の必要性は変わらない。 ・渇水についても毎年のように取水制限を行っており、特に平成17年には113日間に及ぶ渇水となり、工業被害額が過去最高の68.5億円にのぼっている。平成31年(令和元年)にも取水制限が実施される等、近年においても、利水安全度の向上に向けた取組の必要性は変わらない。 ・当面の貯水池保全対策として堆砂除去を実施しているものの、貯水池内堆砂量は増加しており、当初計画の約3倍の堆砂が進行している。有効貯水容量を適正に確保するためには大きな課題であることから、効果的・効率的な堆砂対策が必要である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・令和元年度末までの事業費約554億円、進捗率約63%(事業費ベース) ・事業費は約885億円、工期は令和10年度の見通し。 ・令和元年度については、主に新設洪水吐ゲート、減勢工改造、選択取水設備設置等を継続実施。 ・新設洪水吐ゲートの稼働は令和元年6月より可能となる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

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					
							<ul style="list-style-type: none"> <li>・選択取水設備は工事中であり、令和元年度末の完成に向けて事業の推進に努める。</li> <li>・長期的な堆砂対策については、施設の設計、各種調査を行っており、令和10年度の完成に向けて事業の推進に努める。</li> </ul> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な堆砂対策においても新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の掘削土砂の有効活用等により、総コストの削減に努めていくこととする。</li> <li>・那賀川水系においては、背後地の状況や河川管理上の特性を考慮したうえで、河道への配分流量を最大限に設定していること、また、新たな洪水調節施設の設定には流域内における十分な合意形成が必要であることから、洪水調節を行うにあたっては、既存施設の有効活用を図ることが河川整備基本方針に位置づけられている。また、河川整備計画では全川にわたる堤防整備には長期間を要することを踏まえ、長安ロダムの改造事業を優先的に実施することとしている。</li> <li>・長安ロダムの本体改造については、既設ゲート改造案(クレスト切欠)、増設ゲート設置案(クレスト増設)、トンネル洪水吐案について比較検討を行い、技術的な実現性、経済性等の観点から現計画案(増設ゲート設置案)を採用している。</li> </ul>			

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							
筑後川水系ダム 群連携事業 九州地方整備 局	再々評 価	429	945	<p>【内訳】 流水の正常な機能の維持に関する便益:930億円 残存価値:15億円</p> <p>【主な根拠】 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、ダム群連携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>	459	<p>【内訳】 建設費 325億円 維持管理費 134億円</p>	2.1	<p>・平成に入ってから概ね2年に1回の頻度で取水制限が実施されている。農業用水取水後に河川流量が極端に不足する傾向が見られ、特に取水が集中する代かき期の6月に、河川流量が極端に減少する状況が発生している。</p> <p>・ダム群連携事業後は、利水計画期間(S30~39年)において瀬ノ下地点流量40m<sup>3</sup>/sが確保され、近年においても大渇水年を除いて、概ね確保可能となる。</p> <p>・再評価実施後に3年間が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・筑後川では、平成元年以降、概ね2年に1回の割合で取水制限や渇水調整が行われており、慢性的な水不足の状態にある。また、流域自治体等から筑後川の不特定用水の早期確保を要望されており、事業を巡る社会情勢等に変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで水理・水文及び環境調査を実施しており、今後も引き続き調査を実施するとともに導水路ルートを確定し、速やかな建設着手を目指す。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・筑後川水系ダム群連携事業は、実施計画調査段階であることから、具体的なコスト縮減は今後検討していく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

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					
思川開発事業 独立行政法人 水資源機構	その他	1,850	2,774	<p>【内訳】 被害防止便益:522億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:2,188億円 残存価値:64億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:56戸 年平均浸水軽減面積:14ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関し て、思川開発事業と同じ機能を有 する施設を代替施設とし、代替法 を用いて計上</p>	2,273	<p>【内訳】 建設費 2,153億円 維持管理費 120億円</p>	1.2	<p>・思川沿川地域では、近年においても洪水被害が発生しており、平成14年7月の出水においては、思川の乙女地点では氾濫危険水位を超過する状況となり、JR両毛線は不通、県道間中橋、市道小宅橋が流出するとともに、小山市では一部の家屋が浸水するなどの被害が発生した。また、平成27年9月関東・東北豪雨において、流域内で観測史上最大の雨量を記録し、思川の乙女地点では計画高水位を1m以上上回る洪水となり、思川の水位上昇に伴う内水被害や支川のはん濫により、多くの床上・床下浸水の被害が発生、流域内の市町で約37,000世帯にのぼる避難指示が発令された。</p> <p>・本体工事の着手にかかる予算を要求するため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・南摩ダム下流の思川沿川地域では、近年においても、平成14年7月、平成27年9月に洪水被害が発生している。 ・利根川では、平成2年から平成30年の間に9回の濁水が発生している。思川流域沿川においても、濁水時には取水が困難となるほか、流量が減少したことにより河川環境に影響が生じている。</p> <p>②事業の進捗の見込みに関する視点 ・来年度よりダム本体建設工事に着手するなど、着実に事業の進捗を図っている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 ・平成21年度より関係自治体、利水者からなる「思川開発事業監理協議会」を設置し、コスト削減に努めている。 ・平成28年度に実施した思川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、「洪水調節」、「新規利水」、「流水の正常な機能の維持」、「異常濁水時の緊急水の補給」を目的別にダム案(南摩ダム)とダム案(南摩ダム)以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、総合的な評価の結果としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面から、ダム案(南摩ダム)が優位と評価している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)