個別公共事業の評価書
－令和５年度－

令和６年１月３１日　国土交通省
（令和８年８月２７日訂正）

国土交通省政策評価基本計画（令和４年３月３１日最終変更）及び令和５年度国土交通省事後評価実施計画（令和５年３月３０日策定）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第１０条の規定に基づき作成するものである。

１．個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

（参考資料）

ⅰ）事業評価カルテ検索（URL：https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/jghks/chart.htm）
　これまで事業評価の対象となった各事業（直轄事業等）の諸元等が記載された帳票を検索できる。

ⅱ）事業評価関連リンク（URL：https://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）
　各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

２．今回の評価結果について

今回は、令和６年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、再評価１９３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５年度末までに評価結果を公表する予定である。

＜評価の手法等＞

別添1

事業名	評価項目			評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
	費用便益分析		費用便益分析以外の主な評価項目		
	便益	費用			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備事業の場合)	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 等	水管理・国土保全局
ダム事業 (代替法)	・年平均被害軽減期待額 ・流水の正常な機能の維持	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 ・関連事業との整合　等	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 ・経済センサス ・メッシュデータ((財)日本建設情報総合センター)　等	水管理・国土保全局
砂防事業等 (代替法)	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益　等	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度	・国勢調査メッシュ統計等	水管理・国土保全局

海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度	・国勢調査メッシュ統計	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業費 ・維持管理費	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・ﾊﾟｰｿﾝﾄﾘｯﾌﾟ調査	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・輸送ｺｽﾄの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上　等	・建設費 ・管理運営費等	・地域経済への影響 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料等	港湾局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法)	・健康、ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・建設費 ・維持管理費	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の観光振興、活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結果	都市局

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

※便益把握の方法

代替法
　事業の効果の評価を、評価対象社会資本と同様な効果を有する他の市場財で、代替して供給　した場合に必要とされる費用によって評価する方法。
消費者余剰法
　事業実施によって影響を受ける消費行動に関する需要曲線を推定し、事業実施により生じる消費者余剰の変化分を求める方法。
TCM（トラベルコスト法）
　対象とする非市場財(環境資源等)を訪れて、そのレクリエーション、アメニティを利用する人々が支出する交通費などの費用と、利用のために費やす時間の機会費用を合わせた旅行費用を求めることによって、その施設によってもたらされる便益を評価する方法。
CVM（仮想的市場評価法）
　アンケート等を用いて評価対象社会資本に対する支払意思額を住民等に尋ねることで、対象とする財などの価値を金額で評価する方法。
効用関数法
　評価対象社会資本について、整備を行った場合と行わなかった場合の周辺世帯の持つ望ましさ（効用）の違いを貨幣価値に換算することで評価する方法。

令和６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	15	18	34	34	0	0	0
砂防事業等	直轄事業等	0	1	0	3	1	5	5	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	0	0	3	1	4	4	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	6	10	0	10	91	117	117	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	1	0	9	16	26	26	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0
合計		6	13	0	40	128	187	187	0	0	0

〇政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業等（令和５年８月に公表済み）の再掲

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続	うち見直し継続	中止	評価手続中
ダム事業	直轄事業等	0	0	0	1	4	5	5	0	0	0
合計		0	0	0	1	4	5	5	0	0	0

【その他施設費】

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

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続	うち見直し継続	中止	評価手続中
総計	6	14	0	41	132	193	193	0	0	0

（注1）直轄事業等には、独立行政法人等施行事業（補助事業を除く）を含む

（注2）再評価対象基準

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

長期間継続中：事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価：再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業

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

令和６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 貨幣換算した便益:B（億円）	便益の内訳及び主な根拠	費用:C（億円）	費用の内訳	B／C	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）
十勝川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	3,119	16,882	【内訳】 被害防止便益：16,824億円 残存価値：58億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,388戸 年平均浸水軽減面積：1,696ha	1,842	【内訳】 建設費：1,661億円 維持管理費：181億円	9.2	・十勝川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、浸水区域内人口が約73,600人と想定されるが、事業実施により0人に軽減できる。 ・同様に、避難率0%の場合の最大孤立者数が、事業実施により約55,700人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約45,900人から0人に軽減できる。	・十勝川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・気候変動の影響による水害リスク増大が懸念されることや、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されておらず、浸水被害が繰り返されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の整備として、人口・資産が集中する帯広地区等市街地の治水安全度向上を図るため、十勝川及び利別川においては、流下能力解消のため、河道掘削及び堤防整備を実施する。 【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生した泥炭土を農地で土壌改良材として利用、掘削残土の堤防盛土への流用により、建設副産物の発生を抑制し、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
後志利別川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	161	231	【内訳】 被害防止便益：228億円 残存価値：2.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：19戸 年平均浸水軽減面積：19ha	101	【内訳】 建設費：86億円 維持管理費：15億円	2.3	・整備により、浸水家屋約1,780戸、氾濫面積約1,800haが、浸水家屋0戸、氾濫面積約20haに軽減できる。 ・同様に、避難率0%の最大孤立者数を約2,650人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口を約2,450人から0人に軽減できる。	・後志利別川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・気候変動の影響により、後志利別川流域の中下流部において水害リスクの増大が懸念されることから、気候変動後（2℃上昇時）の状況においても平成19年6月に策定した後志利別川水系河川整備計画の目標と同程度の治水安全度を概ね確保できる流量を安全に流下させることを目標に、河川改修事業を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業（概ね5年）として、社会的リスクの高い下流域の河道掘削を実施する。 【コスト縮減等】 ・河道掘削で発生する土砂を関係機関と連携・調整し、水害に強い農地作りに利用を促進し河道掘削の残土処理費用等の削減を図るほか、流域の水害リスク軽減に資する。 ・河道掘削で発生する土砂を防災関連施設整備や水防拠点整備に有効活用することで、地域防災力の向上のほか、残土処理費用等の削減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
釧路川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	347	789	【内訳】 被害防止便益：785億円 残存価値：4.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：143戸 年平均浸水軽減面積：160ha	212	【内訳】 建設費：186億円 維持管理費：26億円	3.7	・釧路川で河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、標茶町及び弟子屈町における浸水区域内人口が約2,840人と想定されるが、事業実施により0人に軽減できる。 ・同様に、避難率が40%の場合の最大孤立者数が、事業実施により約1,360人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約1,860人から0人に軽減できる。	・釧路川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、平成28年8月に戦後4番目、平成30年3月に戦後2番目、令和2年3月に戦後3番目の規模となる洪水により、標茶町などでは避難指示の発令や内水氾濫による住宅等の浸水被害が繰り返し発生している。さらに、気候変動の影響により、釧路川流域の中上流部において水害リスクの増大が懸念されることから、気候変動後（2℃上昇時）の状況においても平成20年3月に策定した釧路川水系河川整備計画の目標と同程度の治水安全度を概ね確保できる流量を安全に流下させることを目標に、河川改修事業を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、社会的リスクの高い標茶地区、弟子屈地区を中心に、緩傾斜堤防の整備及び河道掘削を実施する。 【コスト縮減等】 ・樹木の伐採にあたり、公募伐採することによりコスト縮減を行っている。また、標茶地区の河道掘削で発生する土砂を緩傾斜堤防の整備や被害軽減対策に流用することでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

石狩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	11,343	67,810	【内訳】 被害防止便益：67,369億円 残存価値：441億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：4,626戸 年平均浸水軽減面積：2,491ha	14,527	【内訳】 建設費：13,659億円 維持管理費：869億円	4.7	・河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、避難率が40%の場合の想定死者数を約180人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口を約102,000人から0人に軽減できる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内人口はやや減少しているが、世帯数及び65歳以上の人口比率は増加している。 ・主要交通網である国道12号、国道275号やJR石北本線のほか、水稲、そば等の農作物といった農業資産が集中しており、これらに浸水被害が発生した場合、石狩・空知地域と北海道内中核都市間の輸送や観光、地域の経済活動に影響を及ぼすものと考えられる。 ・近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・人口・資産が集中する石狩川の市街部（札幌市、旭川市、江別市、滝川市等）や空知川幾寅地区を中心に、戦後最大規模である昭和56年8月洪水等を安全に流下させることを目標に堤防整備及び河道掘削を行い、流下断面不足の解消を図るとともに、急流河川の特性を踏まえた河床低下対策等の整備を実施する。 【コスト縮減等】 ・流域自治体との連携により、河道掘削で発生した残土を農地の嵩上げ等に有効活用することにより、残土の処分費のコスト縮減を図っている。 ・伐開工事に伴う発生材の有価物としての売却や、一般市民への配布などにより処分費のコスト縮減を図っている。 ・石狩川水系河川整備計画検討時では、河道改修と遊水地事業による治水対策案を検討した。その結果、コストや社会への影響等の観点から、遊水地事業による対策案が優位と評価している。今般、事業進捗等に伴う事業費の増加を考慮したが、遊水地案はコスト面等での優位性に変化がないことを確認した。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
石狩川直轄河川改修事業(北村遊水地) 北海道開発局	再々評価	1,402	4,146	【内訳】 被害防止便益：4,074億円 残存価値：72億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：358戸 年平均浸水軽減面積：235ha	1,323	【内訳】 建設費：1,316億円 維持管理費：6.7億円	3.1	・河川整備計画の対象規模相当の洪水が発生した場合、避難率が40%の場合の想定死者数を約170人から0人に軽減できる。 ・同様に、電力の停止による影響人口を約101,000人から0人に軽減できる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内人口はやや減少しているが、世帯数及び65歳以上の人口比率は増加している。 ・主要交通網である国道12号、国道275号やJR石北本線のほか、水稲、そば等の農作物といった農業資産が集中しており、これらに浸水被害が発生した場合、石狩・空知地域と北海道内中核都市間の輸送や観光、地域の経済活動に影響を及ぼすものと考えられる。 ・近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き北村遊水地事業を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・用地処理や囲ぎょう堤、周囲堤工事、補償工事等を着実に実施してきており、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、引き続き地域住民や関係機関と連携し事業の進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・当初は遊水地外の公用地を盛土材料の置土ヤードとして活用する計画だったが、地元土地所有者等と調整を行い、遊水地内の置土ヤードの確保が可能となったことにより、運搬コストの縮減を図っている。 ・石狩川水系河川整備計画検討時では、河道改修と遊水地事業による治水対策案を検討した。その結果、コストや社会への影響等の観点から、遊水地事業による対策案が優位と評価している。今般、事業進捗等に伴う事業費の増加を考慮したが、遊水地案はコスト面等での優位性に変化がないことを確認した。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

馬淵川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	109	368	【内訳】 被害防止便益：365億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：141戸 年平均浸水軽減面積：14ha	68	【内訳】 建設費：61億円 維持管理費：7.1億円	5.4	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水面積は約680ha、浸水世帯数は約7,000世帯となることが想定され、事業実施により被害が解消される。	・馬淵川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・馬淵川の流域沿川市町村の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は若干の増加傾向にある。 ・農業産出額は若干の減少傾向だが、製造品出荷額は近年増加傾向にあり、大規模な洪水氾濫が発生した場合、治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・馬淵川沿川には、八戸市街地や工業地帯があり、資産が集積している。また、国道45号、104号、454号、 JR八戸線等の基幹交通ネットワークがある。 ・馬淵川において洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度までは、戦後最大の昭和２２年８月洪水規模における被害の防止及び軽減に対応した河道掘削・堤防質的整備・堤防量的整備・河川防災ステーションの整備を実施した。 ・今後は、気候変動の影響を考慮した河川整備計画の目標達成に向け、河道掘削、堤防の量的整備等を計画的に実施する。 ・令和12年度までに、現行の整備計画で予定していた一日市地区の掘削・築堤を行う。また、馬淵大堰の耐震対策および気候変動の影響を考慮した流量をHWL以下で流下可能となるよう下流部から河道掘削に着手する 。 ・令和34年度までに、気候変動の影響を考慮した流量をHWL以下で流下可能となるよう河道掘削を行う。 【コスト縮減等】 ・河道掘削残土については、災害時に必要となる土砂の備蓄として堤防側帯盛土に利用している他、受入可能な他事業への流用についても検討し、有効活用を図る。 ・堤防除草によって発生した刈草や掘削工事等で発生した伐採木については、有効活用の観点より一般に無償提供する。これにより処分費等のコスト削減を図る。 ・堤防除草に大型遠隔操縦式草刈り機を使用することにより、コストの低減を図る。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断できる。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
阿武隈川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,152	3,668	【内訳】 被害防止便益：3,608億円 残存価値：60億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：358戸 年平均浸水軽減面積：139ha	1,656	【内訳】 建設費：1,426億円 維持管理費：229億円	2.2	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水面積は約7,700ha、浸水世帯数は約24,700世帯、浸水区域内人口は約57,300人となることが想定され、事業実施により被害が解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・阿武隈川流域の総人口は減少傾向にある一方で、世帯数は増加傾向にあり、岩沼市、福島市、郡山市など資産の集中している地域が多く存在する。これらの地域で大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的な影響が大きいことから、依然として治水対策が必要である。 ・阿武隈川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のために今後とも「堤防整備」、「河道掘削」、「遊水地整備」などの事業を上下流バランスに配慮しつつ効果的に進め、治水安全度を向上させることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね30年間の整備として、洪水による災害発生の防止及び軽減に関しては戦後最大洪水である昭和61年8月洪水と同規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な家屋浸水被害を防止するとともに、水田等農地についても浸水被害の軽減を図るため、堤防整備や河道掘削、遊水地整備などを実施する。 ・当面の整備（今後5年間）として、堤防整備、河道掘削などを引き続き実施するとともに、令和10年度の完成を目標に新規遊水地事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・掘削土砂の有効活用（堤防整備時の盛土材への活用、海岸事業の試験養浜材への活用）により、コスト縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

名取川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	160	1,239	【内訳】 被害防止便益：1,233億円 残存価値：6.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：256戸 年平均浸水軽減面積：131ha	233	【内訳】 建設費：211億円 維持管理費：22億円	5.3	・整備計画着手時では、昭和25年8月洪水と同規模の洪水が発生した場合、浸水範囲人口は約23,000人と想定され、想定最大孤立者数は避難率0%で約11,000人、避難率40%で約6,600人、避難率80%で約2,200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。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・名取川沿川の浸水が想定される区域内の市町村では、総人口が増加傾向にある。 ・製造品出荷額は平成22年にかけて減少したが、近年は増加傾向である。 ・名取川で洪水が発生すると、重要な施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和20年度までに、戦後最大洪水である昭和25年8月洪水と同規模の洪水が発生しても外水氾濫による浸水被害を防止するため、各主要地点における河道の目標流量を定め、適切な河川管理及び堤防整備などを総合的に実施する。 ・令和12年度までに、日辺地区、閖上（上）地区で堤防整備を実施し暫定堤防の解消を図る。 【コスト縮減等】 ・堤防強化における盛土施工時において、河道掘削土砂を有効活用し、購入土量や処分量を抑えることでコスト縮減を図っており、河道整正工事においてはストックした資材の更なる有効活用を検討中。河川の維持管理において伐採木を無償で提供し、処分量を抑えることでコスト縮減を図っている。 ・代替案等の立案については、名取川・広瀬川における遊水地整備や既設利水ダムの施設改良等が考えられるが、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。 ・河川改修の当面実施予定の事業は、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能もある。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
北上川直轄改修河川事業 東北地方整備局	再々評価	2,831	28,713	【内訳】 被害防止便益：28,626億円 残存価値：88億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,926戸 年平均浸水軽減面積：3,297ha	3,177	【内訳】 建設費：3,073億円 維持管理費：104億円	9.0	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水範囲内世帯数は宮城県で約30,000戸、岩手県で12,400戸と想定されており、事業実施により被害が解消される。 ・また、事業実施により、浸水範囲内人口（約123,500人）や想定死者数（3,610人）が解消されるとともに、浸水面積においても一部農地を除き、被害が解消される想定である。（31,000haの被害低減）	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北上川沿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、盛岡市、一関市、登米市、石巻市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、製造品の生産、物流など社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・北上川水系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19年9月の洪水や平成25年8月洪水、及び四十四田ダムで既往最大流入量を記録した平成25年9月洪水などで床上浸水等の被害が発生しており、早期の治水対策が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の整備（今後7年間）として、上流部（岩手県）においては、紫波町日詰地区の築堤整備に加え、奥州市赤生津地区等において河道掘削を実施。下流部（宮城県）においては、旧北上川河口部、北上川の日根牛地区及び三輪田地区の量的整備に加え、江合川において河道掘削を実施。 【コスト縮減等】 ・河道掘削や浚渫により発生した土砂を堤防整備や他機関が実施する公共事業へ流用し、活用を図る。 堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々への無償で利用いただくなど、処分費の縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、事業費、事業期間などを考慮し、現計画が最も効率的と判断している。	継続	水管理･国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

雄物川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,074	5,348	【内訳】 被害防止便益：5,322億円 残存価値：26億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：328戸 年平均浸水軽減面積：597ha	1,199	【内訳】 建設費：1,146億円 維持管理費：53億円	4.5	・現況において、整備計画規模（昭和19年7月洪水等）の洪水が発生した場合、浸水範囲内人口は約42,600人と想定され、想定孤立者数は、避難率0%で33,700人、避難率40%で20,200人、避難率80%で6,700人と想定され、事業の実施により被害が解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内市町村の人口は近年減少傾向である。 ・秋田県全体の米収穫量、稲作の作付面積は全国第3位を誇り、そのうち雄物川の米の収穫量、稲作作付面積は秋田県全体の約半分を占めている。また、秋田県は人口に占める農家人口比率について、14.2%と全国第1位となっており、雄物川流域市町村でも8.39%と高い割合を示す等、雄物川は農業との関わりが深い河川である。 ・雄物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・安心のために引き続き事業を進め、治水安全度を向上させることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年（2024年）までに、雄物川直轄管理区間の中でも相対的に治水安全度の低い中流部①区間について、堤防整備（平成29年7月洪水対応）及び河道掘削を実施し、下流部への流量増に対応するため、下流部の河川整備と進捗調整しつつ治水安全度の向上を図る。また、河道掘削については学識者に意見を伺いながら、環境に配慮した上で実施していく。 ・その後も雄物川水系河川整備計画で定める河川整備を実施することで、昭和以降に発生した代表的な洪水と同規模の洪水に対して、外水氾濫による浸水被害の軽減を図ることを目指す。 【コスト縮減等】 ・河道整備では、河道掘削による発生土砂を堤防整備へ有効活用を図り、コストの縮減に努める。 ・河道の伐採木等は、公募伐採により地域の方々へ提供するなど、処分費の縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
米代川直轄河川改修事業 東北地方整備局	その他	474	1,074	【内訳】 被害防止便益：1,061億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：111戸 年平均浸水軽減面積：315ha	302	【内訳】 建設費：270億円 維持管理費：31億円	3.6	・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面積は約2,900ha、浸水世帯数は約3,500世帯、浸水区域内人口は約8,800人の軽減効果が期待できる。また、浸水区域内の避難行動要配慮者数は約4,000人軽減が想定される。	・米代川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・流域内市町村の人口は昭和55年以降減少傾向である。 ・産業別就業者数の構成について、地域の基幹産業である第一次産業の割合は、昭和60年から令和2年にかけて減少傾向である。 ・流域市町村の工業団地への企業進出や工場増設により製造品出荷額は概ね増加傾向である。 ・米代川沿川には、能代市街地や能代工業団地があり、資産が集積している。また、国道7号、103号、105号、JR五能線、奥羽本線等の基幹交通ネットワークがあり、米代川において洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度までに、質的整備・扇田地区堤防整備を行う。 ・令和24年度までに、ニツ井地区の河道掘削及び土地利用等を踏まえた治水対策（外面・蟹沢・鹿巣）が一部完成する。上流域の整備に際し下流域の河道を概成させる。令和34年度までに、残る上流域での整備を行い、気候変動の影響を考慮した流量をHWL以下で流下可能となる。 【コスト縮減等】 ・河道整備では、河道掘削による発生土砂の堤防整備へ有効活用を図るとともに他事業と調整しながら有効活用を図っている。 ・河道内の樹木を、地域の協力のもと公募伐採とし、伐採費用のコスト縮減を図っている。また、従来は処分していた伐採木を地域の方に、無償提供することにより、処分費等のコスト縮減を図っている。 ・代替案立案の可能性については、効果発現時期や経済性を考慮して総合的に評価した結果、本計画が最も妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

赤川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	120	2,348	【内訳】 被害防止便益：2,343億円 残存価値：5.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：250戸 年平均浸水軽減面積：254ha	131	【内訳】 建設費：125億円 維持管理費：6.4億円	17.9	・整備計画規模の洪水が発生すると、浸水面積約1,580ha、浸水範囲内世帯数約3,400世帯、浸水範囲内人口約9,900人が想定される。事業の実施により家屋浸水被害、水田等農地浸水被害の解消が想定される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・赤川水系における流域内の人口は減少傾向にあるが、流域内の主要都市である鶴岡市など、資産の集中する地域が多く、大規模な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、治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・赤川水系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ており、中小規模の洪水が発生した場合でも甚大な被害が生じることが想定される。本事業の投資効果を評価した結果、今後も本事業の投資効果が期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね30年間の整備として、観測史上最大洪水である昭和15年7月洪水（基準地点熊出における河道の流量2,200m3/s）と同規模の洪水が再び発生した場合に想定される住家への氾濫被害を防ぐことを整備目標とし、段階的に整備を進める。また、堤防の質的整備を実施する。 ・当面の整備（今後概ね6年間）として、人口・資産の集中する鶴岡市街地周辺やその下流区間において河道断面が不足している箇所があり、洪水被害の発生する恐れがあることから、河道断面を拡大するための河道掘削を実施する。 【コスト縮減等】 ・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の方々へ無償で提供するなど、処分費の縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	135	401	【内訳】 被害防止便益：398億円 残存価値：3.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：238戸 年平均浸水軽減面積：45ha	137	【内訳】 建設費：124億円 維持管理費：13億円	2.9	・事業実施による効果発現時点において、河川整備計画の目標（山科地点：3,900m^3/s）を想定した場合、事業を実施しない場合、阿賀川流域では、災害時要配慮者数が7,200人、最大孤立者数が3,515人（避難率40%）、電力停止による影響人口が867人と推計されるが、事業を実施した場合、全て解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・氾濫区域内人口（氾濫域を含む市町村の人口）は約20万人前後であり、人口は減少傾向にあるが世帯数は横ばい傾向である。 ・阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、ＪＲ磐越西線や磐越自動車道、高規格道路の計画・整備が進められている。 ・会津地域は、豊かな自然環境や歴史と伝統を有する全国有数の観光地であり、伝統ある漆器産業等の地場産業が発達している。 ・近年は電子精密機器・医療機器等の最先端技術産業が伸びてきており、圏域全体として発展している地域である。 ・大正8年（1919年）に直轄河川に編入し、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・現在、河川整備計画（平成29年5月策定）に基づき、下流狭窄部の拡幅や堤防の拡幅・浸透対策、河道掘削等の整備を推進している。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、流下能力の向上のため、河道掘削、堤防拡幅を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、河道掘削を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト縮減等】 ・公募型砂利採取（試行）の取り組みを継続することで、河道掘削に係るコスト縮減を図っていく。 また、河道掘削の発生土の一部は、堤防拡幅の盛土材や会津地方の自治体等の基盤整備事業などに活用することにより、コスト縮減を図っている。 ・河道内樹木については、再繁茂抑制対策を継続するとともに、伐採後の処分費等を軽減するため、公募伐採の実施及び伐採木の無償配布等のコスト縮減対策を検討していく。 ・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

阿賀野川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	235	2,746	【内訳】 被害防止便益：2,743億円 残存価値：3.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：223戸 年平均浸水軽減面積：272ha	253	【内訳】 建設費：199億円 維持管理費：53億円	10.9	・事業実施による効果発現時点において、河川整備計画の目標（馬下地点：11,200m^3/s）を想定した場合、事業を実施しない場合、阿賀野川流域では、災害時要配慮者数が約6,800人、最大孤立者数が約8,000人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約9,500人と推計されるが、事業を実施した場合、全て解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・阿賀野川流域の新潟県内関係市町村における総人口は近年減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向にある。 ・阿賀野川流域の新潟県内関係市町村における製造品出荷額は、増加傾向である。 ・阿賀野川流域には、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域の優位性をあわせ持ち、日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や阿賀野市、五泉市などを有する。また現在、新潟中央環状道路の整備が進んでおり、各地域間の交流・連携の軸となるとともに、「防災・救援首都」として、地域のさらなる発展が期待される。 ・流域全体が米や果物、魚介類などの農産物や水産物の生産が盛んであり、これを利用した日本酒や米菓といった加工食品の生産も盛んである。新潟市は平成19（2007）年4月に本州日本海側で最初の政令指定都市となり、平成26（2014）年に農業・雇用分野で国家戦略特別区域に指定されるなど、農産物の輸出促進に向けた政策を行っている。 ・大正4（1915）年に直轄河川に編入し、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・阿賀野川では、水衝部対策、堤防拡幅や河道掘削工事等を実施。 ・早出川では、捷水路開削を実施。 ・令和5（2023）年度末（予定）の大臣管理区間において、堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は約95%。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図っている。現在は、水衝部対策、合流点処理を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、浸透対策、横断工作物の改築、水衝部対策、合流点処理を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト縮減等】 ・河道掘削の発生土は、堤防整備や他事業の盛土材として利用することにより、コスト縮減を図っている。 ・河道内樹木は伐採後に、伐木の無償配布や自治体へのバイオ燃料用としての無償提供、切り株の萌芽抑制を行うことにより、コスト縮減を図っている。 ・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、いっそうの建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
関川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	1,663	3,392	【内訳】 被害防止便益：3,367億円 残存価値：24億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,198戸 年平均浸水軽減面積：175ha	824	【内訳】 建設費：819億円 維持管理費：4.6億円	4.1	・事業実施による効果発現時点において、変更河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、関川・保倉川流域では、災害時要配慮者数が約10,000人、最大孤立者数が約11,700人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約12,700人と想定されるが、事業を実施した場合、災害時要配慮者数、最大孤立者数、電力停止による影響人口はいずれも0人となる。	・関川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・関川流域の関係自治体における総人口は、概ね減少傾向である一方で、総世帯数は増加傾向。 ・関川想定氾濫区域内の上越市は、北陸新幹線、在来線、北陸・上信越自動車道、国道8号、国道18号、重要港湾である直江津港等、交通網が発達。交通の利便性を活かし、工業団地等の整備や区画整理事業が行われ、商工業施設が多数立地、集積しており、今後更なる発展が見込まれる重要なエリア。 ・昭和44年（1969年）に一級河川に指定、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・令和5年(2023年)3月、関川水系河川整備基本方針を変更。気候変動による降雨量増大を考慮し、河道配分流量は、関川：高田地点で3,700m^3/s（洪水調節施設等300m^3/s）、保倉川：松本地点で1,200m^3/s（保倉川放水路で900m^3/s分派）。 ・関川水系河川整備基本方針の変更を踏まえ、目標流量の変更（関川：高田地点で3,200m^3/s、保倉川：松本地点で800m^3/s（保倉川放水路で900m^3/s分派））を含めた河川整備計画変更手続きを実施中。 ・令和5年（2023年）度末（予定）の大臣管理区間において、堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の堤防整備状況は、関川で100%、保倉川96.9%。 ・これまで流下能力の向上のため、危険な箇所から順次河道掘削等を重点的に実施しているが、保倉川放水路整備等、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・変更する河川整備計画の事業により、河道掘削及び保倉川放水路の整備を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト縮減等】 ・河道掘削により発生した土砂は、他の公共事業と連携し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。 ・河道内伐採・堤防除草処分費低減のため、発生した伐採木・除草ロールを地元の住民や農業高校へ提供している。 ・施工に当たっては、ICT技術を活用し、生産性向上や担い手確保に取り組んでおり、今後新たにBIM/CIMをはじめとしたDXの導入、新技術や施工計画の見直し等代替案の検討により、さらなるコスト縮減や環境負荷軽減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	148	8,393	【内訳】 被害防止便益：8,390億円 残存価値：2.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：1,358戸 年平均浸水軽減面積：754ha	139	【内訳】 建設費：128億円 維持管理費：11億円	60.3	・昭和44年（1969年）8月洪水と同規模の洪水を想定した場合、災害時要配慮者数が約15,100人、最大孤立者数は約3,500人（避難率40%）、電力停止による影響人数が約 3,700人と想定されるが、事業実施により災害時要配慮者数が約4,700人、最大孤立者数は約1,900人（避難率40%）、電力停止による影響人口が約 1,800人に軽減される。	・黒部川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・黒部川浸水想定範囲内の関係市町では河川整備計画の策定以降、総人口は減少傾向であるが世帯数は増加傾向にある。 ・日本海側の産業基盤となる主要交通網として、あいの風とやま鉄道、北陸自動車道、国道8号が通過している。北陸新幹線の開通により、観光客数や鉄道の乗降客数が増加している。 ・製造業の本社機能の移転等の効果と合わせて、今後のさらなる地域開発が期待されている。 ・平成18年(2006年)9月に黒部川水系河川整備基本方針を策定。基準地点愛本で基本高水のピーク流量7,200m^3/sに対し、流域内の洪水調節施設により700m^3/sを調節し、計画高水流量は6,500m^3/sとしている。 ・平成21年(2009年)11月に黒部川水系河川整備計画を策定。河川整備目標流量は、戦後最大規模の昭和44年(1969年)8月洪水と同規模の洪水（基準地点愛本：5,200m^3/s）とし、整備を進めている。 ・令和5年度末(2023年度末)（予定）の大臣管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は83%。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、従前に続き、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、変更する河川整備計画により、急流河川対策（根継工、縦工）を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト縮減等】 ・「i-Constructionの活用（ICT建機を活用した工事施工）」の施策を建設現場に導入。３次元起工測量やICT建機により、施工を効率化・省力化することでコスト縮減を図っている。 ・洪水時に河川管理施設などへ影響を及ぼす可能性のある河川内の流木や、洪水の流れの妨げとなっていた樹木の伐採木を希望者に無償提供することにより、処分に要する費用のコスト縮減を図っている。 ・河道掘削の発生土を築堤等の材料や侵食海岸の養浜材等に有効活用することでコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
常願寺川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	125	3,185	【内訳】 被害防止便益：3,185億円 残存価値：0.85億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：735戸 年平均浸水軽減面積：80ha	163	【内訳】 建設費：147億円 維持管理費：17億円	19.5	・計画規模（瓶岩地点：4,600m^3/s）の洪水が発生した場合、災害時要配慮者数が約12,900人、最大孤立者数は約10,600人（避難率40%）、電力停止による影響人数が約9,000人と想定されるが、事業実施により解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・常願寺川流域の関係市町村における総人口は近年減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向にある。また、氾濫域内人口は平成27年(2015年)時点で約29万人である。 ・常願寺川流域の関係市町村における製造品出荷額は、増加傾向にある。 ・富山市では、持続可能な都市を実現するため、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進しており、令和2年(2020年)3月には路面電車南北接続事業がその到達点の一つとして完成し、富山駅を中心としたLRTネットワークが形成されている。 ・昭和42年(1967年)に一級河川に指定され、直轄事業として河川改修に着手。 ・直轄化以降、主に急流河川対策を実施。 ・令和5(2023)年度末の常願寺川の大臣管理区間の計画断面堤防の整備状況は約73%。 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、急流河川特有の洪水流の強大なエネルギーに対する堤防の安全確保のため急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の事業として、急流河川対策及び堤防整備を実施する。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト縮減等】 ・護岸工事において、プレキャスト製品の採用による施工の省力化および工期短縮の面から、コスト縮減を図っている。 ・ICTの活用を推進し、建設現場の生産性向上を図っている。 ・河川内の伐採木の無償提供を実施し、処分費等のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	185	3,415	【内訳】 被害防止便益：3,413億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：768戸 年平均浸水軽減面積：91ha	198	【内訳】 建設費：171億円 維持管理費：27億円	17.3	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30人、最大孤立者数は約16,000人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。 ・機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は17施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。 ・途絶する主要道路は国道23号、県道38号、県道37号、県道32号、県道60号、県道21号であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。 ・途絶する鉄道はJR線、近鉄線であり、整備を実施することで交通途絶（鉄道）被害は解消される。 ・水害廃棄物の発生量は約3.5万tであり、整備を実施することで解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・近年、宮川流域市町村の人口はやや減少しているが、世帯数は増加している。 ・流域の下流部に広がる伊勢平野には、伊勢自動車道、一般国道23号、近鉄山田線、JR参宮線等のこの地方の根幹をなす交通網がある。 ・伊勢神宮をはじめとした歴史的、文化的資産が多く存在し、今後も観光地として期待されている地域である。 【事業の進捗の見込み】 ・整備目標流量を安全に流下させるため、堤防整備、河道掘削、内水対策を重点的に進めており、河川整備計画（平成27年11月策定）に基づく事業の進捗率は、事業費ベースで約64%程度である。 ・整備目標流量を安全に流下させるため、堤防整備、河道掘削、内水対策を重点的に進めており、引き続き関係機関と十分な連携・調整を図りながら事業を実施していく。 【コスト縮減等】 ・事業実施の各段階において、新技術・新工法の採用等によりコスト縮減に努める。例えば、矢板護岸で、新断面鋼矢板を用いることで材料費の縮減や、現場測量で、ICT測量を用いることで人件費の縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
淀川直轄河川改修事業（淀川高規格堤防整備事業（下島地区）） 近畿地方整備局	その他	53	54	【内訳】 被害防止便益：52億円 残存価値：1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：0.20ha	45	【内訳】 建設費：45億円	1.2	・年超過確率1/1,000の降雨による洪水が発生し、下島地区で堤防決壊が起きた場合の最大孤立者数は約27万人（避難率40%）、電力影響人口は約53万人と想定されるが、事業の実施により解消される。	・淀川直轄河川改修事業において淀川高規格堤防整備事業（下島地区）に着手することから再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・整備予定箇所で氾濫が発生した場合に浸水被害が想定される、大阪市、守口市、寝屋川市、門真市、大東市では、人口が非常に集積しており、人口、世帯数ともに増加傾向である。また。大企業の工場も立地しており、製造品出荷総額についても緩やかに増加傾向となっている。 ・人口集積に加え、大企業の立地、鉄道（京阪電鉄、地下鉄、モノレール等）や道路（阪神高速道路・近畿自動車道・国道1号等）などの交通網も発達しており、氾濫が発生すると広範囲に浸水被害が広がり、被害による経済・社会活動への影響が計り知れないことから、高規格堤防整備の必要性が高い地域となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・当該地区では守口市学校等規模適正化基本方針に基づく、下島小学校と八雲小学校・八雲中学校の統廃合が計画されており、高規格堤防事業との共同事業に向けて、守口市と淀川河川事務所が調整を行い、事業着手の条件が整ったところ。 ・令和6年度より高規格堤防整備に着手し、令和13年度完了することを予定している。 ・事業が円滑に進捗するよう、共同事業者や関係機関とは引き続き協議調整を進める。 【コスト縮減等】 ・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）を粒度調整して有効活用することによりコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

大淀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	606	1,889	【内訳】 被害防止便益：1,878億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：598戸 年平均浸水軽減面積：77ha	404	【内訳】 建設費：387億円 維持管理費：18億円	4.7	・整備計画規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口約46,800人、電力の停止による影響人口約37,700人が軽減される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により、浸水区域内人口約27,000人、電力の停止による影響人口約25,500人が軽減される。 ・L1津波が発生した場合、八重川地震津波対策の事業実施により、家屋約1,700戸及び宮崎空港の浸水が解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内に宮崎市や都城市等が含まれるが、流下能力不足により治水安全度が低い箇所があるため、氾濫すれば甚大な被害が発生する。 ・事業を実施することにより洪水氾濫に対する治水安全度の向上が期待でき、浸水区域内人口や電力の停止による影響人口の軽減も見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の整備として宮崎市街部の位置する本庄川合流点より下流部の河道内掘削を実施し、洪水時の水位低減を図る。 ・大淀川下流部では築堤・耐震対策を実施し、地震による災害の発生防止・軽減を図るとともに、高水敷掘削を実施し、洪水時の水位低減を図る。 ・大淀川上流部では引堤及び遊水地整備を実施する。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、樋管における無動力ゲートの採用、現地発生材の有効活用、ICT建設機械による施工等の新技術・新工法の積極的活用などにより、一層のコスト縮減に努める。 ・河川整備計画については、地形的な制約条件、地域社会への影響、環境への影響、実現性及び経済性等を踏まえ、有識者や地域住民の意見を伺い、策定したものである。 ・河川改修等の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。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）
番匠川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	210	353	【内訳】 被害防止便益：351億円 残存便益：1.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：78戸 年平均浸水軽減面積：19ha	114	【内訳】 建設費：103億円 維持管理費：12億円	3.1	・整備計画規模の洪水が発生した場合、整備計画対応河道を整備することにより、浸水区域内人口約26,800人、電力の停止による影響人口約18,700人が解消される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、整備計画対応河道を整備することにより、浸水区域内人口約23,800人、電力の停止による影響人口約16,300人が軽減される。	・番匠川水系河川整備計画の変更に伴う再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・想定氾濫区域内に人口・資産が集中する佐伯市街部が含まれるが、流下能力不足により治水安全度が低い区間があるため、浸水すると甚大な被害が発生する。 ・事業を実施することにより洪水氾濫に対する治水安全度の向上が期待でき、浸水区域内人口や電力の停止による影響人口の軽減及び事業の費用対効果等も十分に見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・当面の整備として平成29年9月洪水で被害を受けた井崎川上流部の堤防整備、並びに資産が集中する番匠川下流の河道掘削及び河川管理施設の耐震対策等を実施するとともに、番匠川上流部及び支川久留須川についても上下流の治水安全度のバランスを考慮しながら整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、河道掘削等による発生土について、築堤工事や側帯盛土、他行政工事に再利用する他、一般公募による民間事業者等への土砂提供を実施するなど、処分費等の縮減に取り組んでいる。 ・新技術・新工法等の積極的活用を図り、一層のコスト縮減に努める。 ・現計画（河川整備計画）については、地形的な制約条件、地域社会への影響、環境への影響、実現性及び経済性等を踏まえ、有識者や地域住民意見を伺い、策定したものである。 ・河川改修等の当面整備予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	29	1,209	【内訳】 水辺整備の効果による便益：978億円 自然再生の効果による便益：231億円 【主な根拠】 (水辺整備：旭川駅周辺) 支払意思額（住民）： 488円／世帯／月 集計世帯数：194,208世帯 支払意思額（観光客）： 380円／人／日 観光客数（日帰り）： 839,386人 (水辺整備：南富良野町) 支払意思額（住民）： 595円／世帯／月 集計世帯数：44,231世帯 支払意思額（観光客）： 947円／人／日 観光客数（日帰り）： 234,197人 (水辺整備：江別市) 支払意思額（住民）： 429円／世帯／月 集計世帯数：62,599世帯 支払意思額（観光客）： 825円／人／日 観光客数（日帰り）： 527,965人 (水辺整備：砂川地区) 支払意思額（住民）： 636円／世帯／月 集計世帯数：56,776世帯 支払意思額（観光客）： 495円／人／日 観光客数（日帰り）： 202,538人 (水辺整備：恵庭地区) 支払意思額（住民）： 442円／世帯／月 集計世帯数：86,444世帯 支払意思額（観光客）： 406円／人／日 観光客数（日帰り）： 531,427人 (水辺整備：美瑛川地区) 支払意思額（住民）： 401円／世帯／月 集計世帯数：216,037世帯 支払意思額（観光客）： 527円／人／日 観光客数（日帰り）： 729,995人 (自然再生：幌向地区) 支払意思額（住民）： 604円／世帯／月 集計世帯数：154,315世帯	37	【内訳】 建設費：36億円 維持管理費：1.0億円	32.3	（水辺整備） ・旭川駅周辺においては、地域観光のゲートウェイである JR旭川駅を中心に「かわ」と「まち」が一体となった賑わいを創出することで、地域振興、地域活性化が期待される。 ・南富良野地区においては、今後整備される MICE ステーションや道の駅 南ふらのと空知川が一体となった水辺空間を創出することで、地域活性化が期待される。 ・江別市地区においては、高水敷整正、側帯整備等により、周辺施設と一体となった水辺空間を創出し、同時に、江別市の観光誘客を推進することで地域の魅力向上と活性化に寄与することが期待される。 ・砂川地区においては、親水護岸、高水敷整正等により、まちなかと水辺との間に人の流れを作り出し、地域の観光振興や地域活性化が期待される。 ・恵庭地区においては、親水護岸、管理用通路整備等により、新たな親水エリアの創出や隣接市街地と一体的な魅力的な水辺空間が形成され、地域の交流人口の増加や観光振興など地域活性化が期待される。 ・美瑛川地区においては、管理用通路整備等により、河川空間をサイクリングコースとして活用することにより、地域の活性化、滞在型観光が期待される。 （自然再生） ・幌向地区においては、湿地整備等により、希少な湿性植物の生息地の形成が期待される。	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川駅周辺かわまちづくり、南富良野町かわまちづくりは、地域のまちづくりと一体となった河川整備や利活用の推進により、地域活性化を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・旭川駅周辺かわまちづくり、南富良野町かわまちづくりは、地元自治体、地域活動団体、地域住民などと連携し、整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・他事業で発生した土砂等の流用によりコスト縮減を図る。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。 旭川駅周辺かわまちづくり、南富良野町かわまちづくりを加え、江別市かわまちづくり、砂川地区かわまちづくり、恵庭かわまちづくり、石狩川下流自然再生（幌向地区）、美瑛川地区かわまちづくりを含む石狩川総合水系環境整備事業の必要性、重要性に変化はない。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

十勝川総合水系環境整備事業 北海道開発局	その他	108	614	【内訳】 水辺整備の効果による便益：261億円 自然再生の効果による便益：353億円 【主な根拠】 （水辺整備：十勝川中流域・帯広市） 支払意思額（住民）： 654円／世帯／月 集計世帯数：144,334世帯 支払意思額（観光客）： 239円／人／日 観光客数（宿泊）： 905,606人 （自然再生：十勝川水系） 支払意思額（住民）： 718円／世帯／月 集計世帯数：168,223世帯 （自然再生：札内川） 支払意思額（住民）： 474円／世帯／月 集計世帯数：98,253世帯	69	【内訳】 建設費：69億円 維持管理費：0.32億円	8.9	（水辺整備） ・十勝川中流域及び帯広市においては、管理用通路、親水護岸、高水敷整正等により、地域の観光振興や地域活性化が期待される。 （自然再生） ・十勝川水系においては、湿地環境、水際環境、礫河原等の河川環境の保全・創出を図る取組により、多様性と連続性を基調とした良好な河川環境が回復すると期待される。 ・札内川地区においては、自然の攪乱リズムを復活させる取組によって、流路変動や河床攪乱により礫河原が再生し、礫河原依存種が世代交代していくことができる河川環境が回復すると期待される。	・自然再生の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・十勝川水系自然再生は、減少した生物の生息場（湿地環境、水際環境、礫河原）を再生するとともに、魚類の移動連続性及び樹林・河畔林の連続性を確保し、生息場や種の減少傾向を止め、上向きに転じさせ（ネイチャーポジティブ）、さらには、再生した環境を活用して、地域社会・産業の活性化に貢献していく必要がある。 ・十勝川中流域かわまちづくりは 、十勝川中流域の３町のまちづくりと一体となった地域振興を行えるよう、十勝川沿いに位置する『十勝川温泉』『十勝エコロジーパーク』『千代田堰堤』などの観光施設を結ぶサイクリングコースの整備など、水辺に触れ合い親しむ環境や十勝川を活かした魅力的な河川空間を創出していく必要がある。 ・帯広市かわまちづくりは、今後帯広市がPFI事業として実施している帯広市新総合体育館の改築を契機に、まちと河川空間を一帯とした周辺施設の整備を進めていく必要がある。 ・札内川自然再生は、減少傾向にある礫河原を再生し、ケショウヤナギをはじめとする礫河原に依存する生物の生息・生息場の再生を進めていく必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・十勝川水系自然再生は、流域の地方公共団体等からは事業推進に強い要望があり、今後、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。 ・十勝川中流域かわまちづくりは 、十勝川中流域かわまちづくり協議会での要望をまとめた「十勝川中流域観光振興ビジョン」を踏まえながら、今後、地元自治体、地域活動団体、地域住民等と連携し、整備を進めていく。 ・帯広市かわまちづくりは、帯広市かわまちづくり協議会からの意見・要望を踏まえながら、今後、地元自治体、地域活動団体、地域住民等と連携し、整備を進めていく。 ・札内川自然再生は、着実に進捗していくが、流域の地方公共団体等からは事業推進に強い要望があり、今後、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。 【コスト縮減等】 ・十勝川水系自然再生及び札内川自然再生については、事業の実施に伴い発生する伐開物について、自治体と連携しながら有効活用に向けた取組を実施するなど、コスト縮減に努める。 ・十勝川中流域かわまちづくり及び帯広市かわまちづくりについては、地元関係者及び民間事業者と連携しながら検討を進め、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、有識者や地元自治体、地域活動団体、地域住民等からなる協議会等において議論を重ねており、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
名取川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	15	104	【内訳】 水辺整備の効果による便益：104億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・閖上地区かわまちづくり 支払意志額：313円/世帯/月 集計世帯数：181,535世帯 ・名取川藤塚地区かわまちづくり 支払意志額：148円/世帯/月 集計世帯数：179,951世帯	18	【内訳】 建設費：約16億円 維持管理費：約1.3億円	5.9	・整備済の閖上地区かわまちづくりでは、水辺空間を利用した「なとり夏まつり」の復活や、「ゆりあげ港朝市」「サイクルスポーツセンター」などの観光拠点との周遊性向上、日常の散策などにより、かつての水辺のにぎわいを取り戻しつつある。 ・整備予定の名取川藤塚地区かわまちづくりでは、豊かな自然環境を活かした藤塚地区独自の利活用が展開され、新たな賑わいの創出が期待される。	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・整備済の閖上地区かわまちづくりでは、地元団体や民間企業により親水活動やイベント、総合学習の場として利用されているほか、清掃活動が継続的に実施されており、河川利用及び河川愛護の意識が高まっている。 ・整備予定の名取川藤塚地区かわまちづくりにおいても、地元団体や民間企業により、自然観察会や貞山運河の水面利用、サイクリングツアーなどが実施されており、閖上地区と連携する等、更なる地域の河川利用が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・閖上地区かわまちづくりは令和4年度に整備が完了してモニタリング・分析評価等を実施しており、令和9年度に完了する予定である。 ・名取川藤塚地区かわまちづくりは、勉強会や検討会において検討を行っており、令和6年度に事業着手し、令和9年度の整備完了を目指している。整備完了後もモニタリング・分析評価を実施し、令和14年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・建設資材（現場発生品のコンクリートブロック）の再利用をすることでコスト縮減を図っている。 ・坂路工等の盛土施工時において、他の現場で発生した土砂を活用し、購入土量を抑えることでコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
最上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	14	94	【内訳】 水辺整備の効果による便益：94億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・長井地区かわまちづくり 支払意思額：386円/世帯/月 集計世帯数：32,019世帯 ・寒河江地区かわまちづくり 支払意思額：331円/世帯/月 集計世帯数：96,493世帯	24	【内訳】 建設費：23億円 維持管理費：0.55億円	4.0	（水辺整備） ・整備済の長井地区かわまちづくりでは、管理用通路（フットパス等）を整備し、まちと水辺空間との動線が確保されたことで、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、ボランティアガイドによるかわまち案内を行っており、地域団体と民間事業者が連携した取組が行われている。 ・整備中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。	・水辺整備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】 ・整備済の長井地区かわまちづくりでは、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。 【事業の進捗の見込み】 ・全体計画の2地区のうち、1地区が整備完了済であり、進捗状況は全体の約83.3%である。 ・長井地区かわまちづくりは、令和3年度に整備が完了し、その後はモニタリングを進め、令和8年度に事業完了する予定である。 ・寒河江地区かわまちづくりは、令和2年度に着手し、令和6年度の整備完了を目指している。また、整備完了後もモニタリング、分析評価を実施し、令和11年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・事業で使用する盛土材は、購入土ではなく、河道掘削により発生する土砂を流用することでコスト縮減を図っている。 ・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。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

赤川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	10	49	【内訳】 水辺整備の効果による便益：49億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・三川町かわまちづくり 支払意思額：300円/世帯/月 集計世帯数：40,373世帯 ・鶴岡市赤川かわまちづくり 支払意思額：349円/世帯/月 集計世帯数：28,649世帯	20	【内訳】 建設費：18億円 維持管理費：1.8億円	2.5	（水辺整備） ・整備済の三川町かわまちづくりでは、整備により、川沿いの散策することができるようになったことや水辺に近づきやすくなったことから、ウォークラリー等イベント開催やカヌーなどの水辺の賑わいが創出された。 ・整備中の鶴岡市赤川かわまちづくりでは、水辺空間を活用したイベントの開催等が可能となり、水辺の賑わい創出が期待される。	・水辺整備に伴う総事業費及び、事業期間の変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・整備済の三川町かわまちづくりでは、自治体や地域団体等が主催するイベント等にも活用され、利用者が増加し、継続的な利用が見られ、河川清掃活動やソフト施策の地域との協力体制も構築されるなど、事業の効果が認められる。 【事業の進捗の見込み】 ・三川町かわまちづくりは、平成30年度に整備完了し、整備完了後モニタリング、分析評価を実施し、令和5年度に完了箇所評価を実施した。 ・鶴岡市赤川かわまちづくりは、令和2年度に事業着手し、令和9年度の整備完了を目指している。また整備完了後もモニタリング、分析評価を実施し、令和14年度に完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・緩傾斜盛土について、他の現場で発生した土砂を活用し、購入土量を抑えることでコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備） 関東地方整備局	その他	20	208	【内訳】 水辺整備の効果による便益：208億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・中川八潮地区環境整備事業（中川やしお水辺の楽校） 支払意思額：349円/世帯/月 集計世帯数：35,052世帯 ・葛飾中川かわまちづくり事業 支払意思額：404円/世帯/月 集計世帯数：224,683世帯	20	【内訳】 建設費：17億円 維持管理費：2.4億円	10.5	（水辺整備） ・環境学習や自然体験活動等が開催されるなど利用者数が増加する。 ・歩行回遊性が向上し、地域の賑わいが創出される。	・水辺整備の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・中川・綾瀬川は流域の都市化等に伴う水質悪化が社会問題となっていたが、清流ルネッサンス等の取り組みにより、平成28年度には水質基準を年間を通じ下回る状況となった。水質改善が進捗してきたことと足並みをそろえるように、地域における良好な自然環境、水辺環境への期待は年々高まってきている。 ・中川の水辺は、地域において市街地の貴重な空間と認識され、河川敷は広場等に利用されている。更に今後は、誰もが安心して水辺の散策や自然とふれあうことのできる場所となるよう、地域から期待されている。 【事業の進捗の見込み】 中川八潮地区環境整備事業は、令和4年度に工事が完了し、水辺の協議会等が主体となった利活用等が開始されている。現在は、整備効果を確認するためにモニタリング調査を行っており、令和7年度に事業完了予定である。 ・葛飾中川かわまちづくり事業は、管理用通路等の整備（水辺の散策路の連続的な整備）を令和6年度より新たに着手する予定である。 【コスト縮減等】 ・地元自治体や市民との協同による維持管理等、地域と連携しながら一層のコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
豊川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	26	187	【内訳】 自然再生の効果による便益：187億円 【主な根拠】 （豊川自然再生） 支払意志額：263円/世帯/月 集計世帯数：183,233世帯	44	【内訳】 建設費：40億円 維持管理費：4.6億円	4.3	・多様な生物の生息・生育場が広がることにより、オオヨシキリ、アサリ及びハマグリ等のヨシ原・干潟を利用する生物種が増加傾向を示し、多様な生態系が再生されてきている。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・豊川下流域は、かつて干潟やヨシ原が広がり、生物の良好な生息・生育場となっていたが、宅地化、市街化や河道整備等により、生物の棲める環境が減少した。 【事業の進捗の見込み】 ・豊川自然再生事業は「グリーンインフラ事業」として位置付けられており、自然環境の保全・復元などの自然再生としての干潟再生・ヨシ原再生の取り組みにより、干潟・ヨシ原が有する多様な機能に着目した環境学習・自然観察に活用されている。今後も継続的に推進することで自然環境の拡充に努める。 ・事業の推進にあたっては、学識経験者や有識者、漁業関係者等からなる「豊川流域圏自然再生検討会」において、意見交換や情報交換を行いながら進めている。 ・豊川河口部のアサリ着底稚貝調査においては、三河港湾事務所と連携をとることで河口部の海域を含めた広域的把握に努める。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたって、ヨシ原再生のための材料や干潟再生の養浜材料は、近傍の工事から調達した土砂や河道掘削により発生した土砂等を利用することにより、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	31	109	【内訳】 自然再生の効果による便益：48億円 水辺整備の効果による便益：61億円 【主な根拠】 （河口部自然再生） 支払意志額：334円/世帯/月 集計世帯数：60,001世帯 （白浜水辺整備） 支払意志額：261円/世帯/月 集計世帯数：123,482世帯	38	【内訳】 建設費：35億円 維持管理費：3.4億円	2.9	（河口部自然再生） ・多様な生物の生息・生育場が広がることにより、シジミやカニ類等の底生生物、オオヨシキリ等のヨシ原・干潟を利用する生物の生息が確認されており、多様な生態系が再生されてきている。 （白浜水辺整備） ・河川空間整備とまちづくりと連携による良好な空間形成が図られ、まちの活性化が期待される。 ・散策路・サイクリングロードや高水敷、ゆるやかな水辺が整備により、安心した親水利用・環境学習イベントの場・散策や休息の場として利用、まちとの連続性や回遊性が高めるとともに様々でフレキシブルな活用が期待される。	・水辺整備の変更により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 （河口部自然再生） ・昭和40年代には、広い干潟・ヨシ原が形成され、シジミやカニ類等の底生動物、シギ・チドリ類等が生息する豊かな生態系が形成されていた。 ・砂利採取や河道整備が昭和40～50年代を中心に行われた結果、干潟・ヨシ原が減少し、生物の生息環境が少なくなり生物の多様性が喪失している。 （白浜水辺整備） ・矢作川白浜地区は、名鉄豊田市駅を中心とする都心部と集客力の高い豊田スタジアムの間に位置しており、観光振興及び地域活性化に向けて高いポテンシャルを有している。 ・矢作川は、市民の憩いや賑わいの場となっており、地元団体による竹林伐採等の市民活動が行われている。 ・令和元年ラグビーワールドカップに向け、市民の利活用に対する機運が高まり、隣接する都心や豊田スタジアムと一体となった回遊性を高めるために必要な「交流空間」、豊かな自然環境を活かした「水辺空間」、多様な世代が多様な楽しみ方を実現する「憩いの空間」の創出を目指し、平成29年度に「矢作川かわまちづくり計画」を豊田市が策定している。 ・しかしながら、緑化や親水空間は局所的な整備に留まり、連続的な緑や親水空間が整備されておらず、緑の基本計画に掲げる『緑の環境都市軸の形成（面的な緑の創出）』に向けた更なる取組みが必要。 ・また、日常的な利用増進や賑わい創出に向けて水辺一帯の連続性や回遊性、都心を含めた周遊性の確保が必要。 ・特に、豊田市が主催する世界ラリー選手権等を契機に、矢作川の河川敷を利用し、まちと水辺が一体となったにぎわいある空間づくりとその活用が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生は、「矢作川自然再生検討会」で学識者、有識者からの意見を踏まえて進めるとともに、地域住民との協働によるヨシ植えを実施しており、地域と連携して進めている。 ・白浜水辺整備は、「矢作川河川環境活性化プラン」に基づき、まちと水辺が一体となった魅力ある空間づくりの検討を進めている。また、矢作川利用調整協議会等を実施し、地域の意見を取り入れながら、利活用の提案・検討を進めている。 ・流域治水におけるグリーンインフラの活用推進や、愛知県が推進する「矢作川カーボンニュートラルプロジェクト」を通じて、自然環境や水辺空間の有する多面的な機能の活用を更に推進していく。 【コスト縮減等】 ・自然再生は、干潟再生の養浜材料として河道掘削やヨシ原再生による掘削土を利用することや、ヨシ原再生において地域協働によるヨシ植えを実施している。 ・水辺整備は、地元団体と連携した地域協働による樹木伐採・維持管理を実施している。 ・以上により、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
櫛田川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	21	31	【内訳】 自然再生の効果による便益：31億円 【主な根拠】 （櫛田川自然再生：魚道改善自然再生） 支払意志額：294円/世帯/月 集計世帯数：12,928世帯 （櫛田川自然再生：氾濫原・湿地環境再生） 支払意志額：294円/世帯/月 集計世帯数：53,374世帯	18	【内訳】 建設費：17億円 維持管理費：0.99億円	1.7	（魚道改善自然再生） ・魚道整備実施後は、新屋敷取水堰下流で滞留するアユや回遊性底生魚が減少し、上流へ上る個体が増加している。特に、遡上能力が低いウツセミカジカやカマキリの生息範囲が拡大している。これにより、連続する堰上流において多様な生物生息環境が再生される。 ・生物生息環境が回復することにより、生物観察など、環境学習の場としての利用の活発化が期待できる。 ・アユの遡上量が増加することにより、アユを活用した地域の活性化が期待できる。 （氾濫原・湿地環境再生） ・陸域化した砂州を切り下げ、浅場やワンドとすることで、外来植物を抑制し、湿地性の植物やそれを利用するトンボなどの生き物が増加することが期待できる。	・自然再生の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 （魚道改善自然再生） ・櫛田川は、かつてはアユ等の魚類が多く遡上し、多様な生物生息環境を形成していた。このため、沿川ではアユにまつわる文化が形成されていた。 ・呼び水機能が不十分なことや砂州の形成などにより魚道機能が低下したため、アユ等の回遊魚が堰を上れず、健全な生活史を完結できる環境となっていない。 （氾濫原・湿地環境再生） ・かつてはワンドが広く見られるなど、氾濫原・湿地環境が広がることでヒメガマなどの湿地性の植物が見られ、多様な動植物の生息生育環境を形成していた。 ・近年、土砂堆積が顕著になっており、砂州の陸域化が進行している。これにより、樹林化や外来植生が拡大し、氾濫原・湿地環境が減少し、これらの環境に依存する生物の減少が確認されており、今後更なる減少が懸念される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業の推進にあたっては、学識経験者や有識者、地域の活動団体、関係機関等からなる「櫛田川自然再生推進会議」を設立し、意見交換や情報交換を行いながら進めており、今後も継続的に開催する予定であり、事業実施にあたっての支障はない。 【コスト縮減等】 ・堰管理者との調整を進め、簡易的な手法により魚道改良を行うことで、コスト縮減を図った。 ・掘削土砂は他事業で活用する等により、コスト縮減が図られるよう務める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
吉井川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	2.2	4.1	【内訳】 田原箇所 水辺整備の効果による便益：4.1億円 【主な根拠】 田原箇所 支払意思額：306 円/世帯/月 集計世帯数：5,768 世帯	2.6	【内訳】 建設費：2.2億円 維持管理費：0.94億円	1.6	《田原箇所水辺整備》 ・親水護岸、河川管理用通路、高水敷整正、緩傾斜法面の整備を行うことにより、効率的な河川巡視などの河川管理の実施や、安全に水辺利用ができるようになる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・田原箇所周辺の世帯数は、緩やかな増加傾向にある。 ・国による整備（高水敷整正、親水護岸、河川管理用通路、緩傾斜法面整備）、和気町による整備（多目的広場整備、簡易トイレ、駐輪場）は令和4年度に完了しており、今後モニタリングを実施し、令和8年度の完成を目指す。 【事業の進捗の見込み】 【水辺整備】 ・令和4年度に整備が完成しており、今後はモニタリング調査による整備効果の確認を実施する。 【コスト縮減等】 【水辺整備】 ・多目的広場の芝生は、日本サッカー協会による「ポット苗方式芝生化モデル事業」に採択され、ポット苗の無償提供を受けている。また、芝の植え付けも町の呼びかけにより、町民や学生のボランティアによって施行されており、コスト縮減を行った。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

矢部川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	長期間継続中	7.3	72	【内訳】 船小屋地区 水辺整備の効果による便益：72億円 【主な根拠】 船小屋地区 支払意思額：320円/世帯/月 集計世帯数：102,729世帯	8.6	【内訳】 建設費：7.4億円 維持管理費：1.2億円	8.4	【水辺整備】 ・実践組織となる「船小屋地区かわまちづくりワーキング」を立上げ、整備内容や利活用・維持管理計画等について活発な議論を行っている。整備完了後はみやま市、筑後市及び地域住民により日常的な草刈りや清掃等の維持管理が行われており、地域の協力体制の下、今後も継続した維持管理が見込まれている。 ・高水敷整正及び親水護岸等の整備により、安全で多様な水辺の利用が可能となったことから、こども達の環境学習や継続的な地域の活性化に資するとともに、河川巡視や河川管理の円滑化、河川利用の安全性の向上を図ることが可能となっている。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・昭和30年頃のかつての賑わいの中心であった船小屋地区の中ノ島公園を中心とした水辺の賑わいを取り戻すとともに地域活性化に貢献するため、高水敷整正、坂路、親水護岸などの整備を実施する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度に整備完了。令和5年度以降はモニタリング調査等を実施しており、令和9年度に完了予定。 ・整備の具体検討や、社会実験の企画・開催・検証が継続して実施されるなど、地域の協力体制が確立されており、今後も活発な利活用と地域住民を中心とした維持管理が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の利用促進及び現地発生材の再利用によりコスト縮減を図った。 ・地域が主体となった草刈りを試行するなど、地域と協働の維持管理により、管理費の縮減が期待されている。 ・今後も新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
遠賀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	37	291	【内訳】 水辺整備の効果による便益：189億円 自然再生の効果による便益：102億円 【主な根拠】 （自然再生） ・遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生 支払意思額：438円/月/世帯 集計世帯数：183,359世帯 （水辺整備） ・田川地区 支払意思額：318円/月/世帯 集計世帯数：62,192世帯 ・中間地区 支払意思額：350円/月/世帯 集計世帯数：216,938世帯	41	【内訳】 建設費：35億円 維持管理費：5.6億円	7.1	（自然再生） ・自然再生事業により、魚道の改良、樋門樋管の落差解消を実施した結果、多様な魚類の遡上、生息場、横断性の確保が図られている。また、河川環境学習等が実施されており、人と生物とのふれあいの場として利用されている。 ・現在整備を進めている遠賀川エコロジカルネットワーク再生についても同様の効果が期待できる。 （水辺整備） ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習や花火大会のイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている田川地区、今後整備を進める中間地区についても同様の効果が期待できる。	・自然再生の追加により事業計画を変更することから再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生事業のモデル地区5箇所の整備が完了し、一定の事業効果を確認し流域での更なる取組推進を図るべく「遠賀川水系自然再生計画書（案）令和5年2月」の改訂を行っている。 【事業の進捗の見込み】 ・自然再生の遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生では、整備が完了した箇所から順次モニタリングを実施している。平成25年度に下境地区が、平成30年度に御徳地区が、令和3年度に浄土橋地区の整備が完了し、整備後も「住民ワーキング」等による協力体制のもと維持管理を行う等、維持管理においても地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ・水辺整備のうち、田川地区では、整備が完了した中流部・下流部で地域住民で構成された維持管理のボランティア団体が組織され、地域住民が主体となり田川市と密に連携しながら利用と管理の両面を実践する等、地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 中間地区でも、整備前の令和元年度に社会実験を行い、現地での具体的な整備内容の検討を行う等、地域の協力体制が確立されていることから、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 （コスト縮減） ・今後も近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。 （代替案の可能性） ・遠賀川水系エコロジカルネットワーク再生の整備内容については、「遠賀川水系エコロジカルネットワーク検討会」や「住民ワーキング」等で議論を重ねた上で具体的な整備内容を検討しており、河川と堤内地とのネットワーク形成や魚類等の生息場・避難場・産卵場としての機能を考慮したコスト面でも優れた整備内容となっており、現計画が適切と考えている。 ・田川地区の整備内容については、「田川の宝！彦山川を創る会」や「上流部会」・「中流部会」・「下流部会」での議論や利活用の試行実践により必要性を検証しながら具体的な整備内容を検討しており、河川管理面、河川利用面等を考慮した上での適切な整備内容になっており、現計画が適切と考えている。 ・中間地区の整備内容については、「遠賀川かわまちづくり推進協議会」、「遠賀川かわまちづくり作業部会」で議論を重ねた上で整備内容を検討しており、河川管理面、河川利用面等を考慮した上での適切な整備内容となっており、現計画が適切と考えている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）
球磨川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	29	73	【内訳】 水辺整備の効果による便益：26億円 自然再生の効果による便益：47億円 【主な根拠】 （自然再生） ・球磨川下流地区 支払意思額：375円/月/世帯 集計世帯数：54,809世帯 （水辺整備） ・淋地区 支払意思額：380円/月/世帯 集計世帯数：3,810世帯 ・坂本地区 支払意思額：416円/月/世帯 集計世帯数：24,989世帯	36	【内訳】 建設費：36億円 維持管理費：0.53億円	2.0	効果1　地域の協力体制 ・球磨川下流地区では、地域が主体となった除草・清掃活動が実施されている。また坂本地区では、実行委員会等を通し、維持管理の手法等について協議、活動が実施されている。 効果2　河川環境等をとりまく状況 ・球磨川下流地区では、河床整正によりアユ等の魚類の良好な生息・繁殖環境が形成されている。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・球磨川下流地区：瀬の再生によりアユ等魚類の生息・繁殖環境の保全と、高水敷等整備により整備箇所における利活用の利便性及び安全性向上を図る。 ・坂本地区：水際へ安全に近づけるよう水辺整備を行うことにより、鮎やなの復活や道の駅坂本との連携など、球磨川を軸とした地域の活性化、川遊び等のイベント活動の場・観光拠点の場を創出するとともに、河川空間の安全性の向上、河川管理の円滑化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・淋地区：平成23年度に完了。 ・球磨川下流地区：「くまがわ勉強会」や地域ボランティアなど、関係団体等による協力体制のもと随時モニタリングを行い、その結果を事業に反映させる等を行っており、順応的な整備の進め方が可能である。 ・坂本地区：令和2年7月豪雨で一時中断されているが、坂本地区の復興も進み、地域の協力体制も確立でき、今後も順調な進捗が見込まれる。 【コスト縮減等】 ・「八の字堰」の整備に必要な巨石を、球磨川の現地石材を使った球磨川アユストーンを開発し、現地にて製作したものを使用することでコスト縮減を行った。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 豊口 佳之）

【砂防事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費（億円）	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
神通川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	607	2,280	【内訳】 被害防止便益：2,275億円 残存価値：4.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：21ha 世帯数：137世帯 事業所数：19事務所 等	520	【内訳】 建設費：511億円 維持管理費：10億円	4.4	・流域内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H25年）における想定死者数は785人（避難率40%）、災害時要配慮者数は28,941人と想定される。 ・神通川水系直轄砂防事業の推進により、中期的な目標の完了後（R36年以降）は、想定死者数は446人(避難率40%）、災害時要配慮者数は9,589人であり、事業効果として人的被害が減少することが見込まれる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・全体計画（100年超過確率規模）における整備対象土砂量に対して、中期的な目標の砂防堰堤等の整備が完了した場合、土砂・洪水氾濫範囲が減少し被害が軽減される。 ・土石流危険渓流において砂防堰堤等を整備することにより土石流の想定被害が解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・流域内の資産および重要交通網の分布、流域の治水安全度、流域内の保全対象に対する効果等を総合的に勘案し、中期的な目標に対する施設整備を効率的に実施する。 ・ 地域の安全安心の観点はもちろん、山岳観光地に隣接するため県内外からの関心は高く、砂防事業の促進が強く要望されている。 【コスト縮減等】 ・きわめて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、経済的で施工性の高い工法を採用している。 ・新粗石コンクリート砂防ソイルセメント工法（掘削残土の有効活用）などによるコスト縮減を図っている。 ・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し事業を進めている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 蒲原 潤一）

木曽川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	802	1,497	【内訳】 被害防止便益：1,497億円 残存価値：0.56億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1,841ha 世帯数：2,762世帯 主要交通機関：国道19号、JR中央本線、中央自動車道	724	【内訳】 建設費：682億円 維持管理費：42億円	2.0	・年超過確率1/100規模の豪雨により土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では想定死者数約280人、最大孤立者数約1,470人、道路途絶区間の総延長約11,500m、鉄道途絶区間の総延長約2,100mと想定されるが、整備を実施することで、想定死者数約30人、最大孤立者数約690人、道路途絶区間の総延長約4,000m、鉄道途絶区間の総延長約600mに低減される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂・洪水氾濫により人口・資産・重要施設・幹線道路が集中している長野県の上松町・大桑村・南木曽町及び岐阜県中津川市の中心部に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・概ね30年に進める事業完了時には、土砂・洪水氾濫対策では人口852人、家屋325戸、土石流対策では人口2,109人,家屋853戸の被害解消が期待できるものとなる。 【コスト縮減等】 ・砂防ソイルセメント、現地発生材の利用等で、コスト縮減に努めている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 蒲原 潤一）
吉野川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	その他	940	1,649	【内訳】 被害防止便益：1,638億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：約1,900ha 世帯数：約4,900世帯 主要交通機関：国道32号、194号、439号、JR土讃線等	896	【内訳】 建設費：889億円 維持管理費：6.7億円	1.8	・流域内に土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期計画の実施により、整備前の浸水区域内の想定死者数4,066人（避難率0%）から、整備後には想定死者数3,913人（避難率0%）に減少すると推定される。	・総事業費の増加に伴い再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・砂防基準点上流域では、土砂・洪水氾濫被害、破砕作用を受けての崩壊、土石流、早明浦ダム上流域での斜面崩壊による土砂の貯水池流入及び濁水の長期化、同時多発的な土砂災害の発生による家屋被害や道路の寸断による役場や集落の孤立など、昭和29年、50年、51年、平成16年の台風、平成30年7月豪雨による災害をはじめ、度重なる洪水により氾濫被害が発生しており、洪水時に大量の土砂や流木の流出が発生すれば、より甚大な被害の発生が懸念されるため、砂防設備の整備が必要。 【事業の進捗の見込み】 ・現状進捗は概ね計画どおりであるが、進捗を遅らないために円滑な用地取得が進むよう用地リスクの事前把握を実施に努め、事業の進捗を図る見込みである。 【コスト縮減等】 ・レーザースキャナやUAV写真測量等による三次元データの取得とICTを活用した施工を行うことで、生産性の向上を図る。 ・ソイルセメントや残存型枠を使用する工法を用いることでコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 蒲原 潤一）

【地すべり対策事業】
（直轄事業等）

甚之助谷地区直轄地すべり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	285	1,621	【内訳】 被害防止便益：1,621億円 残存価値：0.00億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：54ha 氾濫面積：277ha 世帯数：98世帯 等	538	【内訳】 建設費：533億円 維持管理費：5.2億円	3.0	・甚之助谷地すべりによる河道閉塞が決壊した場合、土石流氾濫により 想定死者数は68人（避難率40%）、災害時要配慮者数は137人と想定される。甚之助谷地区直轄地すべり対策事業を実施した場合、全て解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・甚之助谷地区直轄地すべり対策事業が完了した場合、地すべりの活動が収まり、河道閉塞の発生が未然に防止されることから被害は発生しない。 【事業の進捗の見込み】 ・これまで実施してきた地すべり対策事業により流域の安全性は確実に向上している。 ・地域の安全安心の観点はもちろん、山岳観光地に隣接するため県内外からの関心は高く、地すべり対策事業の促進が強く要望されており、今後も着実な事業の進捗が見込める。 【コスト縮減等】 ・きわめて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、経済的で施工性の高い工法を採用している。 ・大口径集排水工は、従来の集水ボーリング工より孔径が大きく、鋼製で変形に強いため、閉塞しにくくライフサイクルコストに優れている。 ・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる変更案の可能性の視点にたって事業を進めている。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 蒲原 潤一）
天竜川中流地区直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	長期間継続中	195	425	【内訳】 被害防止便益：425億円 残存価値：0.30億円 【主な根拠】 地すべり危険区域：約2.32km2 氾濫面積：約3.84km2 世帯数：378世帯 公共施設数：21施設 主要交通機関：国道418号、県道1号、県道244号、JR飯田線　等	144	【内訳】 事業費：143億円 維持管理費：0.63億円	3.0	・貨幣換算が困難な効果として、天然ダムの形成に伴う湛水・氾濫による人的被害やライフラインへの影響を軽減する効果がある。 　事業実施により、湛水・氾濫区域内の人的被害が89人から0人へ、災害時要援護者数が50人から0人へ、電力停止による影響人口が83人から0人へ、通信停止による影響人口が83人から0人へ軽減されることが期待される。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・保全対象の天龍村平岡地区には天龍村の人口の77%が集中しているほか、公共施設の統合化が進んでおり、平岡地区は今後の地域の核として重要性が増大している。 ・今後、三遠南信自動車道やリニア中央新幹線の開通により、観光産業等の地域活性化や交流人口の増加が期待されている。 ・平成31年の事業着手時より抑制工を施工し、令和4年度末までの進捗率は全体事業の約7.5%となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・今後、ハード対策として集水井工や横ボーリングを中心とした抑制工による対策及びソフト対策を継続して整備する予定である。 【コスト縮減等】 ・集排水ボーリング保孔管を恒久集排水ボーリング保孔管にすることで、材料の耐用年数が向上しライフサイクルコストを削減している。 ・設計段階からBIM/CIMの導入を積極的に進めており、設計から施工、将来の維持管理において、3次元データで一体的に管理することで、手戻りの減少、単純作業の軽減、工程短縮等の業務効率化によるコスト縮減に努めている。 ・天竜川中流地区の地すべり対策検討にあたっては、有識者からなる「天竜川中流地区地すべり検討委員会」を設立し、地すべり機構と地すべり対策の基本方針等について助言・提案を頂くことで、効果的な事業実施に努めている。 ・代替案立案の可能性に関して、天竜川中流地区は狭いＶ字谷に面する事から、迂回、交通網の付替は地形的に困難である。	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 蒲原 潤一）

【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					
西湘海岸直轄海岸保全施設整備事業 関東地方整備局	再々評価	320	284	【内訳】 侵食便益：222億円 交通遮断便益：60億円 残存価値：1.5億円 【主な根拠】 侵食防止面積：約730千㎡ 侵食防止戸数：337戸	243	【内訳】 建設費：242億円 維持管理費：1.1億円	1.2	・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、地域の住民と合意形成を図りながら砂浜の侵食対策を進めることで地域と協働した海岸づくりを実施している。 地域住民による海岸清掃活動や漁業活動は現在も活発に実施されている。過去に催されていた海水浴やビーチマラソン等の浜辺を利用した従来の海岸利用が可能となれば、地域振興、地域活性化に寄与し、地域の賑わいの復活が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・相模湾に位置する西湘海岸は、海底谷が迫っている急峻な海底地形となっており、沖合への土砂損失により海岸侵食が進行したことで、平成19年及び平成29年には高波が襲来し、西湘バイパスの被災に伴う交通遮断が生じ、周辺地域への甚大な被害が生じた。 対策に必要な保全施設には、新規開発の工法（岩盤型潜水突堤）や直轄事業以外で施工事例がない工法（沿岸漂砂礫流失抑制施設）といった高度な技術が必要となることから、直轄海岸保全施設整備事業として実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・突堤の整備を着実に進め、整備済みの個所には養浜を実施しつつ、モニタリングで効果を確認し、砂浜の復元を図る。 今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施する。 【コスト縮減等】 ・4号突堤及び5号突堤の仮設工で使用した消波ブロック及び袋詰玉石の中詰材は、今後施工する突堤工事の仮設工へ転用しコストの縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 （室長 吉岡 大藏）

下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 北陸地方整備局	再々評価	1,097	11,350	【内訳】 侵食防止便益：24億円 浸水防護便益：11,317億円 残存価値　　：9.0億円 【主な根拠】 侵食防止面積：約164ha 浸水防護面積：約815ha 浸水防護戸数：約3,500戸	3,946	【内訳】 建設費：3,941億円 維持管理費：4.4億円	2.9	・事業を実施しない場合、災害時要援護者数が3,696人、機能低下する医療施設数が18施設、電力停止による影響人口が4,819人と想定されるが、事業の実施により全て解消される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・直立堤や離岸堤等の整備により、下新川海岸における想定侵食被害及び想定浸水被害が全て解消され、国土保全が図られる。 ・整備が進められた本海岸や堤内地では、地域振興の一躍を担うイベントの場として利用されるとともに、海岸愛護・美化活動が地域主体で実施されるなど、地域住民の大切な賑わいの場となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・これまで、侵食が進行し危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきている。平成20年2月24日の高波災害以降は、越波による被害が大きくなる家屋連担地区の整備を優先的に進めているが、未だ海岸保全上対応しなければならない箇所がある。 ・海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。 【コスト縮減等】 ・新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層のコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 （室長 吉岡 大藏）

高知海岸直轄海岸保全施設整備事業 四国地方整備局	再々評価	1,080	10,303	【内訳】 侵食防護便益：63億円 浸水防護便益（高潮）：9,431億円 浸水防護便益（津波）：799億円 残存価値：10億円 【主な根拠】 侵食防護面積：87ha 浸水防護面積（高潮）：720ha 浸水防護面積（津波）：960ha 浸水防護戸数（高潮）：2,330世帯 浸水防護戸数（津波）：1,480世帯	1,864	【内訳】 建設費：1,845億円 維持管理費：19億円	5.5	・事業を実施しない場合、高潮・越波・侵食によって発生することが想定される想定死者約257人が、事業の実施により全て解消される。 ・高知海岸は、マリンレジャーや数多くの地元行事に利用されており、砂浜の形成が今後の海洋性レクリエーション及び地元行事の受け皿となることが期待されるとともに、桂浜花海道（県道）からの美しい海岸線が観光スポットとして期待される。 ・現在でもウミガメの上陸・産卵が確認されているが、砂浜の安定によりウミガメの産卵場所が増加し生息環境の保全につながる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・背後地の高知市、南国市、土佐市は、高知県全体の約6割を占める人口や多くの資産が集積。 ・近年の人口はやや減少しているものの、世帯数は事業の開始頃から現在まで増加傾向。 ・海岸線のすぐ背後には、主要県道春野赤岡線が整備され、全国でも有数のハウス園芸地帯が存在。 ・本事業の整備により、高知海岸からの想定侵食被害及び想定浸水被害が全て解消され、国土保全が図られる。 ・海岸保全施設の整備により、マリンレジャーや高知龍馬マラソンなど、多くの利用客による様々な利用が行われている。 ・安定した砂浜でアカウミガメの上陸・産卵箇所となっており、地域住民や地元小学校による保護活動や海岸清掃が実施されている。 【事業の進捗の見込み】 ・地震・津波対策については、令和2年度に整備完了。 ・侵食対策、高潮・越波対策については、戸原工区を対象として、中突堤及びヘッドランド、養浜工を整備。さらに南国工区を対象に人工リーフ改良（離岸堤化）及び養浜工を整備していく。 ・事業の推進を地域から強く望まれており、今後も引き続き計画的に事業を推進していく。 【コスト縮減等】 ・戸原工区の突堤整備（5,6号突堤）において、再生資源材を活用した構造の見直しにより、消波ブロックを削減することで約2億円（約1億円/基）のコスト縮減を図った。 ・耐震・津波対策事業にて実施する鋼管杭工法について、最も経済的となる鋼管杭の杭径の選定を行う事により最大で約6億円のコスト縮減を図った。 ・養浜の材料について、購入砂に代わり河川事業と調整を行い河川掘削土砂を活用する事によりコスト縮減が期待される。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 （室長 吉岡 大藏）

大分港海岸直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局	その他	327	3,760	【内訳】 浸水防護便益：3,760億円 【主な根拠】 浸水面積：約1,214ha 浸水戸数：9,532戸	304	【内訳】 建設費：280億円 維持管理費：24億円	12.4	・臨海工業地帯における浸水被害を防止・軽減することで、安定的な企業活動により地域経済のみならず、我が国の経済・産業活動の維持・発展につながる効果が期待できる。 ・災害時の国、県、市の行政・防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能確保や津波に対する減災が可能となるため、地域の安全・安心の確保が図られる。	・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・昭和29年台風第12号や平成5年台風第13号による高潮被害を始め、過去に多くの高潮被害が発生しており、また、既存施設の老朽化の進行が顕著であることから、抜本的な対策が必要となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和17年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・防護ラインの合理化によりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 海岸・防災課 （課長 上原 修二）

【道路・街路事業】
（直轄事業等）

事 業 名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析 貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B／C	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）
北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄 北海道開発局	その他	533	847 【内訳】 走行時間短縮便益：667億円 走行経費減少便益：150億円 交通事故減少便益： 30億円 【主な根拠】 計画交通量：5,100台/日	692 【内訳】 事業費 ：610億円 維持管理費： 82億円	1.2	1救急搬送の安定性向上 ・名寄以北地域から旭川市等の高次医療機関への救急搬送時間が短縮され、救急搬送の速達性・安定性向上が期待される。 2水産品の流通利便性向上 ・市場や物流拠点への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、水産品の流通利便性向上が期待される。 3農産品の流通利便性向上 ・混雑する市街地を回避し、物流拠点等への定時性及び速達性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 4生体牛の流通利便性向上 ・輸送中のストレスの低減が図られる速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、生体牛の流通利便性向上が期待される。 5道路交通の安全性向上 ・物流等の広域交通と生活交通の分散が図られることで、隣接する名寄バイパスの事故率減少と同様の効果が期待され、道路交通の安全性向上が期待される。 6観光地への利便性向上 ・高速ネットワークが拡充され、主要観光地へのアクセス性が向上することで道北地域の広域観光の活性化が期待される。	・軟弱地盤対策工、構造物基礎工等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、士別市、名寄市等を経由して稚内市に至る高規格道路である。 ・士別剣淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした士別市南町東から名寄市字豊栄に至る延長24.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：約90%(うち用地進捗率約96%) 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
道央圏連絡道路 （一般国道337号） 長沼南幌道路 北海道開発局	その他	380	642 【内訳】 走行時間短縮便益：486億円 走行経費減少便益：128億円 交通事故減少便益： 28億円 【主な根拠】 計画交通量：11,000～16,300台/日	428 【内訳】 事業費 ：354億円 維持管理費： 74億円	1.5	1物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港や苫小牧港間への所要時間が短縮され、石油製品、農水産品等の物流輸送の利便性向上が期待される。 2農産品の流通利便性向上 ・農産品の道外出荷を担う新千歳空港や苫小牧港等の物流拠点への速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、農産品の流通利便性向上が期待される。 3拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・円滑で定時性の高いルートが確保され、道北方面の沿線市町村から新千歳空港への利便性向上が期待される。 4道路交通の安全性向上 ・大型車を含む並行路線を通過する交通の転換が見込まれ、周辺住民の道路交通の安全性向上が期待される。 5異常気象時及び冬期間の安全性向上 ・冬期視程障害の緩和や、冠水リスクが低減することで、安全性向上が期待される。 6企業立地の促進 ・工業団地と新千歳空港や石狩湾新港などの物流拠点へのアクセス性が向上し、企業立地の促進や新たな雇用の創出など、地域活性化が期待される。	・軟弱地盤対策工、構造物基礎工等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・道央圏連絡道路は、千歳市を起点とし、小樽市に至る高規格道路である。 ・長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした長沼町東10線から南幌町南15線に至る延長14.6kmの事業である。 【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%(うち用地進捗率約93%) 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道5号 創成川通 北海道開発局	一定期間 未着工	1,200	1,876 【内訳】 走行時間短縮便益：1,654億円 走行経費減少便益： 164億円 交通事故減少便益： 58億円 【主な根拠】 計画交通量：27,900～65,600台/日	1,277 【内訳】 事業費 ：1,248億円 維持管理費： 29億円	1.5 (1.5) ※1	1札幌都心部と高速道路のアクセス強化 ・渋滞が解消し、札幌都心部と高速道路のアクセスが強化され、北海道新幹線札幌延伸による波及効果や札幌都心部に集積する都市機能の最大化が期待される。 2道路交通の安全性向上 ・現道区間を通過する交通が転換し、交差点部における事故の減少が期待される。 3物流交通の速達性向上 ・物流交通の速達性が向上することで、企業・経済活動への支援が期待される。 4高次医療機関への速達性向上 ・救急搬送における速達性が向上することで、広域にわたる高次医療体制の確保が期待される。 5沿線における交通環境の向上 ・並行現道の交通が創成川通の地下部に転換することで、創成川通や並行する路線の混雑が緩和され、沿線地域における交通環境の向上が期待される。 6冬期におけるバス利便性向上 ・通過交通の転換が図られることで、現道区間の混雑が緩和し、定時性が確保され、路線バスの利便性向上が期待される。	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道5号は、函館市を起点とし長万部町及び小樽市を経て、札幌市に至る延長約282kmの主要幹線道路である。 ・創成川通（4.8km）は、札幌都心部と札樽自動車道の区間を地下トンネルで結ぶことによって、札幌都心部と高速道路のアクセス強化を図り、時間信頼性の向上や都心部への物流交通の安全性向上を目的とした北37条東1丁目から大通東1丁目に至る事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約2% 【コスト縮減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、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 髙松 諭）

一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局	その他	447	667	【内訳】 走行時間短縮便益：553億円 走行経費減少便益：106億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 19,900台/日	798	【内訳】 事業費：745億円 維持管理費：53億円	0.8 (残事業=2.1)	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：55.3万人・時間／年、渋滞損失削減率：5割削減) 2安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (奥州市水沢真城地区～岩手医科大学附属病院　現況：56分⇒将来：53分) 3災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他10項目に該当	・横断構造物の構造変更等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る総延長838.6ｋｍの主要な幹線道路である。 ・水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢真城字東大深沢から佐倉河字十文字に至る延長9.6ｋｍの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率：約82%(うち用地進捗率約82%) 【コスト縮減等】 ・函渠設計の見直しによりコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	その他	468	1,379	【内訳】 走行時間短縮便益：1,223億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量 32,500台/日	964	【内訳】 事業費：905億円 維持管理費：59億円	1.4	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 (渋滞損失時間：318.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約2割削減) 2安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性向上 (盛岡市前潟地区～岩手医科大学附属病院現況35分⇒将来32分) 3災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道46号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 他13項目に該当	・仮設工法の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道46号は岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る総延長101.8ｋｍの主要な幹線道路である。 ・盛岡西バイパスは岩手県盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前潟に至る延長7.8ｋｍの4車線（一部6車線）道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和59年度 ・事業進捗率：約76%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・仮設材設計の見直しによるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道4号 大衡道路 東北地方整備局	その他	139	155	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：0.34億円 【主な根拠】 計画交通量 28,600台/日	142	【内訳】 事業費：126億円 維持管理費：16億円	1.1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：60.7万人・時間／年、渋滞損失削減率：約9割削減) 2 国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線の整備により、大衡村から圏域中心都市の大崎市へのアクセス向上が見込まれる。 (大衡村→大崎市 現況：33.2分→整備後：30.7分) 3 災害への備え ・宮城県緊急輸送道路における第1次緊急輸送道路ネットワークに位置付け。 他5項目に該当	・既設横断管渠の更新等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る総延長838.6ｋｍの主要な幹線道路である。 ・大衡道路は宮城県黒川郡大衡村大衡柧木から大衡村駒場字蕨崎に至る延長約4.5ｋｍの4車線事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約70%(うち用地進捗率約74%) 【コスト縮減等】 ・防草対策の見直しによるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	再々評価	363	718	【内訳】 走行時間短縮便益：687億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：5.6億円 【主な根拠】 計画交通量 79,100台/日	558	【内訳】 事業費：539億円 維持管理費：19億円	1.3	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞緩和により連達性が向上 (旅行速度：現況10.3km/h→整備後48.6km/h) 2 安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の高い箱堤交差点における交通事故の減少が期待 3 物流効率化の支援 ・仙台都市圏の産業拠点として、仙台バイパスの機能強化による産業活動を支援 他9項目に該当	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る総延長838.6ｋｍの主要な幹線道路である。 ・仙台拡幅は、仙台市若林区卸町から宮城野区鶴ヶ谷における延長6.0kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：約76%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・擁壁構造の見直しによるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道4号 仙台拡幅(篭ノ瀬～鹿の又) 東北地方整備局	一定期間未着工	400	484	【内訳】 走行時間短縮便益：447億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 82,100台/日	305	【内訳】 事業費：300億円 維持管理費：4.7億円	1.6	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞緩和により速達性が向上 (旅行速度：現況7.7 km/h→整備後48.1km/h) 2 安全で安心できるくらしの確保 ・仙台市立病院(三次医療施設)へのアクセス性が向上 (名取市→仙台市立病院　現況16分→整備後13分) 3　災害への備え ・宮城県緊急輸送道路における第1次緊急輸送道路ネットワークに位置付け。 他7項目に該当	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る総延長838.6ｋｍの主要な幹線道路である。 ・このうち仙台拡幅(篭ノ瀬～鹿の又)は、仙台市太白区郡山地区における延長1.6ｋｍの立体化事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約1%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道113号 小国道路 東北地方整備局 北陸地方整備局	長期間継続中	350	376	【内訳】 走行時間短縮便益：301億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日	359	【内訳】 事業費：285億円 維持管理費：73億円	1.05	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 (渋滞損失時間：11.8万人・時間／年、渋滞損失削減率：約8割削減) 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付け有り 3安全で安心できるくらしの確保 ・第三次医療施設へのアクセス向上 (小国町立病院～公立置賜総合病院　現況：40分⇒整備後：39分) 他9項目に該当	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・新潟山形南部連絡道路は、新潟県村上市から山形県東置賜郡高畠町に至る高規格道路である。 ・小国道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する延長12.7km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31年度(令和元年度) ・事業進捗率：約7%(うち用地進捗率約2%) 【コスト縮減等】 ・交差ルートを見直し、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
福島西道路 (一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)) 東北地方整備局	その他	473	4,001	【内訳】 走行時間短縮便益：3,722億円 走行経費減少便益：198億円 交通事故減少便益：81億円 【主な根拠】 計画交通量 28,900台/日	2,303	【内訳】 事業費：2,096億円 維持管理費：179億円 更新費：28億円	1.7 (1.5) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：54.8万人・時間／年、渋滞損失削減率：4割削減) 2安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (福島市西部(テレビユー福島前)～県立医大病院　現況：28分⇒将来：19分) 3災害への備え ・東北縦貫自動車道(二本松IC～福島西IC)が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化 他8項目に該当	・トンネル補助工法の見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る総延長387.0ｋｍの主要な幹線道路である。 ・福島西道路(Ⅱ期)は、福島市街地の環状道路の一部を形成する福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約53%(うち用地進捗率約97%) 【コスト縮減等】 ・機能補償のボックスカルバート集約によるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道4号 矢吹鏡石道路 東北地方整備局	一定期間未着工	150	211	【内訳】 走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 29,100台/日	115	【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：11億円	1.8	1円滑なモビリティの確保 ・当該区間の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：87.0万人・時間／年、渋滞損失削減率：約7割削減) 2安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 矢吹町(矢吹中町交差点)→太田西ノ内病院　現況：39分⇒整備後：36分 3災害への備え ・東北縦貫自動車道(矢吹IC～須賀川IC)が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化 他8項目に該当	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る総延長838.6ｋｍの主要な幹線道路である。 ・矢吹鏡石道路は、渋滞解消や交通安全の確保を目的とした延長4.8ｋｍの道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約2%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

会津縦貫南道路4工区～5工区 （一般国道121号 湯野上バイパス） 東北地方整備局	その他	457	487	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行経費減少便益：156億円 交通事故減少便益：41億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日	830	【内訳】 事業費：788億円 維持管理費：29億円 更新費：14億円	0.6 (0.7) (残事業 =2.0 (1.6)) ※1	1国土・地域ネットワークの構築 ・生活圏中心都市間（南会津町役場～会津若松市役所）のアクセスが向上（63分→57分） ・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 2安全で安心できるくらしの確保 ・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上（75分→69分） 3災害への備え ・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 他9項目に該当	・転石処理の追加等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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、南会津郡下郷町高陽から同町塩生に至る延長8.3km、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24年度 ・事業進捗率：約53%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・土留め構造の見直しによるコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
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	358	1,462	【内訳】 走行時間短縮便益：1,336億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：38,700～66,100台/日	533	【内訳】 事業費：446億円 維持管理費：87億円	2.7	1渋滞緩和、事故の減少 ・春日部古河バイパスと並行する国道4号現道は、埼玉県と茨城県を繋ぐ道路であり、信号交差点が連続している区間において、速度低下が発生している。 ・春日部古河バイパスは、平成27年3月に全線4車線開通済み ・春日部古河バイパスの事故類型は追突事故が最も多く、全体の7割を占める。 ・茨城県区間の五霞交差点や消防署前交差点を中心に渋滞しており、春日部古河バイパスの整備により、渋滞緩和、事故の減少が見込まれる。 2道路ネットワーク機能の強化 ・国道4号春日部古河バイパスは、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。春日部古河バイパスが整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与 3地域活性化の支援 ・春日部古河バイパスの4車線整備（平成27年3月）以降、沿線の工業団地の分譲完了（2団地）や大規模物流施設（2施設）が来年度竣工予定であるなど、地域活性化が進展中 ・道の駅ごかや圏央道五霞ＩＣと連携してさらなる地域活性化が期待	・順次立体化を実施することにより事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、埼玉、茨城西部、栃木の主要都市を縦貫する延長約80kmの幹線道路であり、北関東地域の広域幹線道路網を形成するものである。 ・春日部古河バイパスは、春日部市、幸手市、古河市等の交通混雑緩和と地域活性化等を目的とした延長21.5kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：約71% 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）
一般国道6号 東海拡幅 関東地方整備局	長期間継続中	110	284	【内訳】 走行時間短縮便益：273億円 走行経費減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 32,300～38,800台/日	98	【内訳】 事業費　　：88億円 維持管理費：10億円	2.9	1交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所である駈上交差点、二軒茶屋交差点がボトルネックとなり混雑が発生している。 ・東海拡幅の整備により、交通容量が確保され、慢性的な交通混雑解消が期待される。 2安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約8割を占める。 ・東海拡幅の整備により、交通容量確保により速度低下が解消し、交通事故の減少が見込まれる。 3物資輸送の定時性・速達性の向上 ・東海拡幅の整備は、重点港湾である「茨城港日立港区」、「茨城港常陸那珂港区」をはじめとする施設に対し、平常時・災害時を問わない物流を確保し、物流生産性向上の支援に寄与することが期待される。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。前後区間が4 車線整備済で、東海村地域区間が唯一の2車線区間となっており、多くの交通が流入するため交通容量の不足による渋滞による渋滞が発生している。 ・東海拡幅は、当該地域の交通容量を確保するために計画された、那珂市向山～東海村石神外宿間における約3.1kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約9%（うち用地進捗率約7%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）
一般国道6号 日立バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局	その他	239	312	【内訳】 走行時間短縮便益：284億円 走行経費減少便益：　22億円 交通事故減少便益：5.7億円 【主な根拠】 計画交通量 15,900～17,300台/日	210	【内訳】 事業費　　：199億円 維持管理費：　11億円	1.5	1交通混雑の緩和 ・国道6号（現道）は、信号交差点が連坦しているほか、上り勾配、右折車両の影響等による交通渋滞が発生。 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、交通分散が図られ、国道6号の交通渋滞の緩和が見込まれるとともに、大学や救急病院へのアクセス性が向上する。 2安全安心な通行の確保 ・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。 ・日立バイパス（Ⅱ期）の整備により、交通分散が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 3日立港区アクセスの向上による産業活性化 ・茨城港日立港区は、重要港湾 に指定されており、取扱貨物量が年々増加している状況。 ・日立港から完成自動車等の貨物製品を全国に展開している状況。 ・日立バイパス（Ⅱ期）や大和田拡幅の整備により、港湾アクセスの向上による産業の活性化に期待。 4観光交流機能の強化 ・日立バイパス（Ⅱ期）周辺には観光名所が点在している。 ・道路整備により南北方向を結ぶアクセス性が向上し、観光交流機能の強化が期待される。 また、開通済みの日立バイパスⅠ期区間は、日立桜ロードレースのコースになるなど、地域活性化にも貢献。日立バイパスⅡ期の開通でさらなる活性化が期待される。	・用地交渉の長期化により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能を担っている。 ・日立バイパス（Ⅱ期）は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された、茨城県日立市国分町～茨城県日立市旭町までの延長3.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約16%（うち用地進捗率約58%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）

一般国道51号 潮来バイパス 関東地方整備局	再々評価	31	70	【内訳】 走行時間短縮便益：　66億円 走行経費減少便益：　3.2億円 交通事故減少便益：0.46億円 【主な根拠】 計画交通量 19,900台/日	54	【内訳】 事業費　　：　46億円 維持管理費：7.7億円	1.3	1交通混雑の緩和 ・信号交差点が連続する延方交差点周辺で交通渋滞が発生。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通渋滞の緩和が見込まれる。 2安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約6割を占める。 ・潮来バイパスの整備により、現道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。 3地域産業の支援 ・重点港湾鹿島港周辺の鹿島臨海工業地帯には複数の工業団地が立地しており、神栖市の製造品出荷額等は県内1位、鹿嶋市は4位と上位。 ・東西方向を連続的に結ぶ国道51号は、地域産業の重要な幹線道路。 ・潮来バイパスは、鹿島臨海工業地帯や鹿島港へのアクセス向上など、地域産業に関連する物流効率の向上を支援。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道51号は、千葉県千葉市～茨城県水戸市を結ぶ延長127kmの主要幹線道路で、成田国際空港や鹿島臨海工業地帯と茨城県水戸市等とを連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。 ・潮来バイパスは、潮来市のまちづくりと一体となり潮来市街地部の交通混雑の緩和を図る一般国道51号バイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約89%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に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 髙松 諭）
一般国道50号 前橋笠懸道路 関東地方整備局	その他	658	679	【内訳】 走行時間短縮便益:604億円 走行経費減少便益：55億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 29,000～46,500台/日	582	【内訳】 事業費　　:540億円 維持管理費：42億円	1.2	1救急医療アクセスの向上 ・前橋笠懸道路の整備により、みどり市から第三次医療施設「前橋赤十字病院」までの搬送時間が約19分短縮 ・搬送時間が短縮され、沿線地域の30分圏域人口が約2万1千人増加。そのうち、みどり市は人口の約4割がカバーされる ・第三次医療施設へのアクセス向上により迅速な救急医療活動を支援 2企業活動の活性化 ・前橋笠懸道路の沿線近傍には、10箇所の工業団地があり、物流業と自動車部品製造業が約5割をシェア ・立地条件の良さから企業立地が進んでおり、沿線市町村の物流業と自動車部品製造業の従業員数はH13年度以降、約1.2倍に増加 ・前橋笠懸道路の整備により、既存ネットワーク（上武道路・北関東道）と一体となって企業活動の活性化に寄与	・橋梁基礎形式の変更、調整池の追加、電線共同溝の追加、交差形式の変更により総事業費を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県前橋市から茨城県水戸市に至る延長約160kmの主要幹線道路であるとともに、通過市町村における日常生活や経済活動を支える重要な路線である。 ・前橋笠懸道路は、群馬県内の国道50号で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5kmのバイパス及び拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約38%（うち用地進捗率約46%） 【コスト縮減等】 ・暗渠タイプの街渠縦断管から、路面に連続的な集水スリットがある「都市型側溝」へ見直しすることで、コスト縮減。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道4号 東埼玉道路(延伸) 関東地方整備局	その他	365	851	【内訳】 走行時間短縮便益：743億円 走行経費減少便益：　96億円 交通事故減少便益：　11億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500～35,500台/日	398	【内訳】 事業費　　：368億円 維持管理費：　30億円	2.1	1交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路一般部の延伸により、現道の交通の転換が更に図られ、交通渋滞の緩和及び交通事故の減少に期待。 2周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、これら開発事業の支援、地域経済の活性化に寄与。 ・沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 3地域産業の振興を支援 ・東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化(都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化)や、観光農園の振興策を推進中。 ・道路整備による観光農園の振興推進、新たな雇用の創出、農業振興を軸とした更なる発展に期待。	・廃棄物対応や発生土搬入計画変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。 ・東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。 ・東埼玉道路(延伸)は、供用中区間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率約98%） 【コスト縮減等】 ・河川構台を用いて上部工(2橋)の河川内作業を含む架設工法を想定していた。 ・施工計画を精査し、河川管理者との調整も踏まえて河川構台を用いない架設工法とした。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局	その他	1,211	3,667	【内訳】 走行時間短縮便益：3,320億円 走行経費減少便益：　302億円 交通事故減少便益：　45億円 【主な根拠】 計画交通量 38,800～54,200台/日	2,842	【内訳】 事業費　　：2,704億円 維持管理費：　132億円 更新費　　：　5.5億円	1.3 (1.3) ※1	1交通渋滞の緩和、円滑化 ・国道17号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に上尾市役所前交差点での速度低下が顕著。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通が転換され、交通渋滞の緩和が見込まれる。 2交通事故の減少 ・国道17号現道の事故類型別の死傷事故発生状況では、追突事故が約6割を占める。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通が転換され、交通事故の減少が見込まれる。 3道路ネットワーク機能の強化 ・上尾道路は、災害時には、信越方面や東北方面からの救援物資受入、県内防災活動拠点の連携、基幹災害拠点病院への被災者搬送のための輸送・移動ルートを構成する。 ・上尾道路の整備により、宮前ICから桶川北本ICや箕田交差点までの所要時間が短縮。埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与することが期待される。 4上尾道路沿線への新規企業の立地 ・上尾道路（Ⅰ期）の開通（一部暫定2車線）により、上尾市や桶川市では、圏央道までの所要時間が短縮し、高速道路網へのアクセス向上に寄与 ・圏央道や都心部へのアクセス性の向上により、沿線に大型物流施設や大規模店舗が新規に立地し、物流の効率化に貢献した。	・用地交渉の長期化により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17 号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約 370km の主要幹線道路である。 ・上尾道路は、一般国道17 号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長 20.1km のバイパス事業で、当該事業区間は圏央道以南の延長 11.0km の区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率：約93%(うち用地進捗率約99%) 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に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 髙松 諭)
一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期) 関東地方整備局	その他	724					1.3 (1.6) ※1	1交通渋滞の緩和、円滑化 ・国道17号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に上尾市役所前交差点での速度低下が顕著。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通が転換され、交通渋滞の緩和が見込まれる。 2交通事故の減少 ・国道17号現道の事故類型別の死傷事故発生状況では、追突事故が約6割を占める。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通が転換され、交通事故の減少が見込まれる。 3道路ネットワーク機能の強化 ・上尾道路は、災害時には、信越方面や東北方面からの救援物資受入、県内防災活動拠点の連携、基幹災害拠点病院への被災者搬送のための輸送・移動ルートを構成する。 ・上尾道路の整備により、宮前ICから桶川北本ICや箕田交差点までの所要時間が短縮。埼玉県や首都圏の防災力の強化に寄与することが期待される。	・電線共同溝の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17 号は、東京都中央区を起点として、さいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約 370km の主要幹線道路である。 ・上尾道路（Ⅱ期）は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1km のバイパス事業で、当該事業区間は圏央道以北の延長9.1kmの区間である。 【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27%(うち用地進捗率約28%) 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭)
一般国道17号 与野大宮道路 関東地方整備局	その他	190	402	【内訳】 走行時間短縮便益：389億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：0.86億円 【主な根拠】 計画交通量　：　33,200～39,100台/日	353	【内訳】 事業費：350億円 維持管理費：3.0億円	1.1	1交通渋滞の緩和、円滑化 ・与野大宮道路では、国道17号新大宮バイパスと接続する一般県道等との交差点部を先頭に速度低下が発生 ・与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が見込まれる。 2交通事故の減少 ・与野大宮道路事業区間の事故類型別の死傷事故発生状況では、追突事故が約4割を占める。 ・与野大宮道路の整備により、交通の円滑化が図られ交通事故の減少が見込まれる。 3道路ネットワーク機能の強化 ・国道17号与野大宮道路区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。与野大宮道路が整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与。 4さいたま新都心の活性化 ・さいたま新都心は、第4次首都圏基本計画において旧浦和市、旧大宮市が業務核都市の指定を受け、平成元年に、さいたま新都心土地区画整理事業の都市計画決定がされ整備が進められた。 ・これまでに政府機関地方支分部局やさいたま赤十字病院、衣料品販売店の本社等が立地・移転し、首都高速埼玉新都心線、さいたまスーパーアリーナ、さいたま新都心バスターミナル、大型ショッピングモール等が整備され、業務核都市として機能している。 ・与野大宮道路は、さいたま新都心の活性化に寄与することが期待される。	・用地交渉の長期化により事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号与野大宮道路は、JR 宇都宮線・高崎線等と並行し、さいたま市の市街地を通過 ・国道17号与野大宮道路は、さいたま新都心地区の骨格を形成し、周辺交通渋滞の緩和及び交通の円滑化、交通安全・地域の快適性向上に寄与する事業 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率：約80%(うち用地進捗率約75%) 【コスト縮減等】 ・今後、交通容量を早期に確保して効果を発揮するため、現在の道路幅員で4車線の暫定整備を実施する予定	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道17号 新大宮上尾道路(与野～上尾南) 関東地方整備局 首都高速道路株式会社	再々評価	2,600	3,315	【内訳】 走行時間短縮便益：2,963億円 走行経費減少便益：290億円 交通事故減少便益：61億円 【主な根拠】 計画交通量　：　31,300～43,300台/日	2,204	【内訳】 事業費：1,970億円 維持管理費：235億円	1.5	1渋滞の改善 ・新大宮バイパスの与野以南は首都高速埼玉大宮線と並行。与野以北では自動車専用道路が未整備となっているため、大型車の多くを新大宮バイパスが分担し速度低下が生じている。 ・新大宮上尾道路の整備により、新大宮バイパスを通行する長中トリップの交通(大型車など)を自動車専用道路が分担し、新大宮バイパスの渋滞の緩和が期待される。 2安全性の向上(事故の削減効果) ・国道17号バイパスでは、新大宮上尾道路が未整備の与野以北の区間では、埼玉大宮線に並行する区間の1.4倍の追突事故が発生。新大宮上尾道路の整備により、渋滞が緩和され追突事故の減少が見込まれる。 ・また、国道17号バイパスの渋滞を避けるため、平行する路線にも一部の交通が流れており、それらの路線では、埼玉県平均の死傷事故率(58.5%)に比べ高い事故率となっている。 ・他地域での同様な幹線道路整備事業では、整備に並行道路の安全性向上が確認されており、新大宮上尾道路についても同様の効果が期待される。 3地域産業活動の支援 ・与野JCT～桶川北本IC間がミッシングリンクとなっており、さいたま市中心部や東京都心部へのアクセスに時間を要している。 ・新大宮上尾道路の整備により、圏央道沿線からさいたま市中心部や東京都心部へのアクセス性が向上。円滑な物流の確保により、地域の産業活動を支援 4道路ネットワーク機能の強化 ・さいたま新都心は災害時バックアップ拠点機能を有しており、新大宮上尾道路は、災害時には、沿線自治体や信越方面・東北方面からの救援物資受入、県内防災活動拠点の連携、基幹災害拠点病院への被災者搬送のための輸送・移動ルートを構成する。 ・新大宮上尾道路の整備により、さいたま市西区や北区から第三次救急医療機関であるさいたま赤十字病院施設救急救命センターまでの所要時間がそれぞれ短縮され、救急搬送の速達性が向上する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・新大宮上尾道路は、国道17号の慢性的な交通渋滞の緩和や埼玉県中央地域（さいたま市、上尾市、桶川市）の健全な発展などを目的とする高架構造の自動車専用道路 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約8%（うち用地進捗率約20%） 【コスト縮減等】 ・今後も、効率的な工事の実施方法や発注方法の検討などを実施し、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭） 高速道路課 （課長　小林 賢太郎）
一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局	その他	287	782	【内訳】 走行時間短縮便益：700億円 走行経費減少便益：　54億円 交通事故減少便益：　28億円 【主な根拠】 計画交通量 22,600～37,500台/日	737	【内訳】 事業費　　：708億円 維持管理費：　29億円	1.1	1交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・国道51号の吉岡十字路交差点、坂戸交差点は主要渋滞箇所に特定。 ・国道51号の交通事故類型別発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・北千葉拡幅の整備により、交通渋滞の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 2道路ネットワーク機能の強化 ・国道51号北千葉拡幅区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定。北千葉拡幅が整備されることにより、高速道路IC、広域防災拠点、災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与。 ・北千葉拡幅の整備により、沿線市間のアクセス性が向上し、通勤通学等の日常生活の利便性向上が期待される。 3沿線地域開発の支援 ・北千葉拡幅の沿線市となる四街道市の都市計画マスタープランにおいて、国道51号は周辺都市との連携を図る広域交通軸に位置付けられている。 ・四街道市では、成台中地区土地区画整理事業が完了するなど開発が進展し、人口は千葉県平均を上回る伸び率で増加。 ・北千葉拡幅の整備により、交流拠点や産業拠点の形成を支援し、地域活性化が期待される。	・調整池及び導水函渠の追加により総事業費を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路である。 ・北千葉拡幅は、国道51号の渋滞緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的とした延長7.6kmの4車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和46年度 ・事業進捗率：約93%（うち用地進捗率約85%） 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に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 髙松 諭）
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	14,655	【内訳】 走行時間短縮便益：14,003億円 走行経費減少便益：　637億円 交通事故減少便益：　15億円 【主な根拠】 計画交通量 27,400～47,200台/日	12,742	【内訳】 事業費　　：12,564億円 維持管理費：　178億円	1.2	1周辺道路の交通渋滞の緩和 ・市川・松戸市内の並行道路の交通量が約2割減少。 2周辺道路の安全性向上 ・市川市内の生活道路の交差点において交通量が約4割減少し、急ブレーキ回数、死傷事故件数が約5割減少。	・電線共同溝工事等の施工に時間を要し事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 ・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枢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。 ・外環道の一部である「千葉県区間」は、周辺道路の交通渋滞の緩和、生活道路への流入交通の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：約99%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）

一般国道464号 北千葉道路 （市川・松戸） 関東地方整備局	一定期間未着工	1,900	5,683	【内訳】 走行時間短縮便益：5,403億円 走行経費減少便益：　255億円 交通事故減少便益：　25億円 【主な根拠】 計画交通量 専用部　14,400台/日 一般部　14,600～32,700台/日	1,563	【内訳】 事業費　：1,471億円 維持管理費：　92億円	3.6	1周辺道路の混雑緩和 ・交通転換による国道464号の渋滞緩和、安全性向上。 2地域産業の支援 ・首都圏方面へのアクセス向上による企業誘致等の地域産業支援。	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道464号北千葉道路（市川・松戸）は、沿線地域の慢性的な交通混雑緩和や交通事故の削減、地域振興を支援する規格の高い道路ネットワークの強化を目的とした千葉県市川市堀之内から千葉県市川市大町までの延長3.5kmの道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・引き続きコスト縮減に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 髙松 諭）
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	1,940	2,108	【内訳】 走行時間短縮便益：1,936億円 走行経費減少便益：　133億円 交通事故減少便益：　39億円 【主な根拠】 計画交通量 15,600～23,200台/日	1,998	【内訳】 事業費　：1,782億円 維持管理費：　216億円	1.1	1交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・並行する（主）成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所に特定。周辺には他にも主要渋滞箇所が点在。 ・並行する（主）成田小見川鹿島港線および（主）成田松尾線の交通事故類型別発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 2企業活動・地域づくり支援 ・圏央道（大栄～横芝）の沿線に位置する成田国際空港は国内空港での航空貨物取扱量第1位であり、全国の航空貨物取扱量の約5割を占める重要拠点。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積を支援。また、ミッシングリンク解消による輸送範囲の拡大など、産業のポテンシャル発揮に寄与。 3農林水産物の輸出支援 ・圏央道（大栄～横芝）の沿線に新生成田市場（成田市公設地方卸売市場）が新たに開場（令和4年1月）。 ・新生成田市場は「ワンストップ輸出機能」を備えた日本初の物流拠点であり、農林水産物の輸出拡大に貢献。 ・圏央道（大栄～横芝）の整備により、新生成田市場へのアクセス性が向上し、産業の活性化に寄与。	・土質改良の追加、重金属（鉛）含有土運搬処分の追加、埋蔵文化財発掘調査範囲等の増加、トンネル補助工法の変更、労務費・材料単価の上昇により総事業費を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・大栄～横芝間は、圏央道（つくば～大栄）に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約45%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・本線横断構造物（跨道橋）を集約することによりコスト縮減を図った。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭） 高速道路課 （課長　小林 賢太郎）
一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局	その他	311	709	【内訳】 走行時間短縮便益：633億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：35,400～48,300台/日	549	【内訳】 事業費：539億円 維持管理費：11億円	1.3	1　交通渋滞の緩和 ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。 2　安全性向上 ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約6割、事故類型別では追突事故が約6割減少。	・残る側道部の擦り付け工事等に伴う総事業費の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、並行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年次：平成13年度 ・事業進捗率：約98%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）
一般国道16号 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期） 関東地方整備局	その他	643	1,576	【内訳】 走行時間短縮便益：1,344億円 走行経費減少便益：176億円 交通事故減少便益：55億円 【主な根拠】 計画交通量：45,600台/日	1,055	【内訳】 事業費：1,040億円 維持管理費：15億円	1.5	1　交通渋滞の緩和 ・一般部及び並行する幹線道路の交通量が約3割減少（本線部へ交通が転換）。 2　生活環境の改善 ・交通の転換に伴い、周辺道路の死傷事故が2割減少し、交通安全性が向上。	・関係機関協議を踏まえた施工により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。 ・当該区間は、すでに供用している横浜町田立体（Ⅰ期）と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点の渋滞解消を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年次：平成14年度 ・事業進捗率：約97%（うち用地進捗率約100%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）

中部横断自動車道（富沢～六郷） 関東地方整備局	その他	3,154	10,690	【内訳】 走行時間短縮便益：9,510億円 走行経費減少便益：1,013億円 交通事故減少便益：　167億円 【主な根拠】 計画交通量：6,400～15,100台/日	7,620	【内訳】 事業費：7,191億円 維持管理費：379億円 更新費：50億円	1.4 (0.7) ※1	1周辺道路の交通量の減少 ・中部横断自動車道の開通に伴い、並行する国道52号の交通量は、新清水JCT～六郷IC間の開通前と比べ約5割減少 2物流の効率化 ・中部横断自動車道の開通に合わせて、清水港へ搬入するための物流センターがIC周辺に開設	・建設発生土の処理に伴う関係機関協議により事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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：約97%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・引き続き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 髙松 諭）
一般国道20号　新山梨環状道路（広瀬～桜井） 関東地方整備局	再々評価	228	325	【内訳】 走行時間短縮便益：308億円 走行経費減少便益：　14億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：7000～20,400台/日	205	【内訳】 事業費：193億円 維持管理費：12億円	1.6	1観光活性化の支援 ・リニア中央新幹線の整備との相乗効果により、峡東地域の名勝である恵林寺やモモ・ブドウの生産を活かした観光果樹園へのアクセス性向上など、観光促進が期待。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・新山梨環状道路（広瀬～桜井）は、甲府市東部の市街地を通過する道路事業で、交通容量確保による交通渋滞緩和と、交通渋滞に起因する交通事故の減少を目的とした、笛吹市石和町広瀬から甲府市桜井までの延長2.0kmの4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約21%（うち用地進捗率約4%） 【コスト縮減等】 引き続き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 髙松 諭）
一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局	その他	250	461	【内訳】 走行時間短縮便益：436億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 4,600～8,100台/日	424	【内訳】 事業費　　：396億円 維持管理費：　27億円	1.1	1冬期の安全確保 ・国道18号現道の当該区間は、歩道の未設置区間があり、特に冬期は、除雪により堆雪した雪が歩行空間を覆い、歩行者が車道の通行を強いられるなど危険な状況であり、地元からも安全性向上に対する要望が強い ・整備済み区間においては、未整備区間に比べて冬期における死傷事故率が大幅に減少 ・野尻IC関連の整備により、堆雪帯と歩道が確保され、冬期積雪時の走行環境の改善、安全性の向上に期待 2冬期の交通障害 ・信濃町は特別豪雪地帯に指定されているが、当該区間は幅員が狭く堆雪幅が未確保のため、すれ違い時に支障 ・当該区間には急勾配区間があり、冬期は交通障害等で大型車のスタック事故が頻発し、交通に支障をきたしている ・野尻IC関連整備で、緩断勾配の緩和及び堆雪幅が確保され、冬期の安全かつ円滑な交通流の確保に期待 3観光産業の活性化支援 ・信濃町では国道18号周辺に野尻湖や黒姫高原、小林一茶旧宅など等多くの観光地が存在 ・コロナ禍前の観光入込客数は約90万人、コロナ禍中は大幅に減少したが、令和4年は約78万人まで回復 ・信濃町の観光客は県内からの来訪が多く、アクセス路となる国道18号はGWやお盆など大型連休時は渋滞が発生 ・野尻IC関連の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、車による観光周遊の円滑化に期待 4上信越道通行止め時の安定的な通行の確保 ・国道18号の当該区間に並行する上信越自動車道は、過去5年間で妙高高原ＩＣ～信濃町ＩＣが19回、信濃町ＩＣ～豊田飯山ＩＣが12回の通行止め（工事による通行止めは除く）が発生 ・通行止め発生により、上信越道を通行する車両が国道18号に流入し、速度低下が発生 ・野尻ＩＣ関連の整備により、走行性が改善し、上信越道の通行止め時の代替機能を強化し、安定的な通行を確保	・用地交渉に時間要したことにより事業期間を変更するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約193kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：約61%（うち用地進捗率約46%） 【コスト縮減等】 ・切土箇所を擁壁構造に見直すことでコスト縮減を行った	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局	その他	241	6,077	【内訳】 走行時間短縮便益：5,763億円 走行経費減少便益： 276億円 交通事故減少便益： 38億円 【主な根拠】 計画交通量 13,500～36,600台/日	2,831	【内訳】 事業費 ：2,656億円 維持管理費： 168億円 更新費 ： 7.4億円	2.1 (1.1) ※1	1地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保 バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保 2産業の輸送円滑化に寄与 高速ICへのアクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与 3観光活性化の支援 主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援	・電線共同溝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 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。 ・坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的とした、長野県茅野市金沢から岡市宮川までの延長3.7km、4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約80%(うち用地進捗率約98%) 【コスト縮減等】 引き続き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 髙松 諭)
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	その他	558					2.1 (1.1) ※1	1地域を支える信頼性の高い道路ネットワークの確保 バイパスの一体整備により、観光・工業・生活の拠点を支える、災害に対する信頼性の高い道路ネットワークを確保 2産業の輸送円滑化に寄与 バイパスの一体整備により、高速ICへのアクセス圏域が拡大し、製造業の更なる輸送の円滑化に寄与 3観光活性化の支援 主要観光地までのアクセス性が向上し、観光活性化を支援	・トンネル支保構造、補助工法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。 ・下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的とした、長野県諏訪郡下諏訪町東町から岡谷市今井までの延長5.4km、4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約87%(うち用地進捗率約95%) 【コスト縮減等】 ・トンネル工事による発生土について、当初搬出を予定していた箇所から、近隣の搬出箇所を確保し、運搬費のコストを縮減		
一般国道8号 (高岡環状道路) 六家立体 北陸地方整備局	長期間継続中	115	121	【内訳】 走行時間短縮便益： 95億円 走行経費減少便益： 19億円 交通事故減少便益： 7.4億円 【主な根拠】 計画交通量： 8,100～14,100台/日	108	【内訳】 事 業 費：100億円 維持管理費：8.2億円	1.1	1主要な観光地および新幹線駅へのアクセス向上 高岡市では、北陸新幹線新高岡駅を軸として、県西部地域や飛騨・能登地域と連携した観光誘客を推進。六家立体の整備により、能越道～新高岡駅間のアクセス機能の強化や市内の混雑緩和による走行性や安全性向上が図られ、高岡市の観光振興を支援する。 2地域産業の活性化・物流効率化 富山県の基幹産業の一つであるアルミ産業は、高岡市及び射水市が県全体の約5割を占めており、アルミ関連企業が伏木富山港(新湊地区)や国道8号沿線に集積している。六家立体の整備による国道8号の混雑緩和により物流効率化が図られ、アルミ産業の更なる発展を支援。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号六家立体の整備により、交通集中により混雑する国道8号から(主)高岡環状線への交通分散を促し、円滑な東西交通ネットワークの形成や物流効率化による地域産業の支援を目的としている。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約43% 【コスト縮減等】 ・新技術の活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道8号 松任拡幅 北陸地方整備局	長期間継続中	120	363	【内訳】 走行時間短縮便益：322億円 走行経費減少便益： 36億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量： 40,300～63,700台/日	107	【内訳】 事 業 費：95億円 維持管理費：11億円	3.4	1物流の効率化 当該区間は慢性的な渋滞により、円滑な物流が阻害されている、渋滞解消に伴う通過時間の短縮により、物流の効率化の支援や信頼性の高いネットワークを構築する。 2周辺地域の活性化 新規事業化以降、周辺地域では市街化区域の編入により、工業団地の拡大や大型商業施設の開業などが進んでいる。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号松任拡幅は、慢性的な交通混雑の緩和及び交通事故の減少を目的としている 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約4%(うち用地進捗率約1%) 【コスト縮減等】 ・コンクリート二次製品の活用によるコスト縮減を図る	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道116号 新潟西道路 北陸地方整備局	長期間継続中	300	670	【内訳】 走行時間短縮便益：555億円 走行経費減少便益： 84億円 交通事故減少便益： 30億円 【主な根拠】 計画交通量： 43,900～56,100台/日	251	【内訳】 事 業 費：215億円 維持管理費： 36億円	2.7	1周辺生活道路における安全性向上 渋滞を回避するために、周辺の生活道路へと流入する抜け道利用車が発生しており、当該道路が整備されることで、渋滞が解消され、周辺の生活道路における安全性向上が期待される。 2産業活動の支援 新潟東港へのアクセスが強化され、製造業や物流企業の生産活動を支援し、信頼性の高いネットワークを構築する。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道116号新潟西道路の整備により、主要渋滞箇所が解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、当該地区の抜け道利用が解消し、一般国道116号及び沿線地域の安全性向上を図る。また、物流拠点間の速達性が向上し、地域産業の支援に寄与するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率約3%） 【コスト縮減等】 ・施工にあたっては、他事業の建設発生土の有効利用、 コンクリート二次製品の活用等により、コスト縮減に努める	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道253号 十日町道路 北陸地方整備局	長期間継続中	620	3,426	【内訳】 走行時間短縮便益：2,836億円 走行軽費減少便益： 479億円 交通事故減少便益： 110億円 【主な根拠】 計画交通量： 4,400～64,800台/日	3,581	【内訳】 事 業 費：3,435億円 維持管理費： 140億円 更 新 費： 6.1億円	0.96 (0.8) (残事業 =1.4 (0.8)) ※1	1信頼性の高いネットワークの構築による持続可能な定住圏の形成 事前通行規制区間や急カーブ・急勾配区間の解消等により、地域の日常生活を支える信頼性の高い道路ネットワークの構築 2救急救命活動の支援 救急搬送時間の短縮による救命救急率の向上や救急搬送環境の改善 3観光産業の支援 高速交通網へのアクセス向上による広域的な観光誘致 4安心・安全な物流の確保 重要港湾である直江津港や関東方面への重要な物流ルートとして、安定した物流機能、輸送コストの低減や農産品の鮮度維持にも寄与	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道253号十日町道路は、上越魚沼地域振興快速道路の一部区間である。災害等の交通障害リスクを回避し、信頼性の高いネットワークを構築することで、持続可能な定住圏の形成や救急医療サービスの向上、地域の観光産業支援を目的としている。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路 中部地方整備局	その他	1,674	10,586	【内訳】 走行時間短縮便益：10,001億円 走行経費減少便益：　539億円 交通事故減少便益：　46億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100台/日	8,302	【内訳】 事業費　：7,705億円 維持管理費：　488億円 更新費　：　108億円	1.3 (1.3) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 2国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・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 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)が存在する。 4安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 5災害への備え ・長野県地域防災計画(R3.12)に第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止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。 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。 6地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 7生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 8他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯喬道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏乗に至る延長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。 【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84%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭）
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	772					1.3 (1.5) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 2国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 3個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 ・アクセスが向上する主要な観光地(遠山温泉郷等)が存在する。 4安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 5災害への備え ・緊急輸送道路が通行止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。 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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 8他のプロジェクトとの関係 ・他機関との連携プログラム(南信州リニア未来ビジョン)に位置づけられている。	・トンネル掘削箇所の支保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。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率：約76%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。 ・舗装工事では、地上型レーザースキャナー及びICT建機の活用により、施工範囲を面的に管理するとともに、丁張設置の省略や出来形検査帳票の自動作成により出来高管理の省力化・省人化及び作業時間の短縮を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
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					1.3 (1.6) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港(中部国際空港)、第二種空港(富士山静岡空港)へのアクセス向上が期待される。 2物流効率化の支援 ・重要港湾(御前崎港、三河港)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道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 4個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 5安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(聖隷三方原病院)へのアクセス向上が見込まれる。 6災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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 ・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。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.0kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約2%（うち用地進捗率約1%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭）

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	1,940					1.3 (1.1) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・第一種空港(中部国際空港)、第二種空港(富士山静岡空港)へのアクセス向上が期待される。 2物流効率化の支援 ・重要港湾(御前崎港、三河港)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道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 4個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(第2次三遠南信地域連携ビジョン)を支援する。 5安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(聖隷三方原病院)へのアクセス向上が見込まれる。 6安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台km以上である区間が存する場合において、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。 7災害への備え ・静岡県地域防災計画(R3.10)に第二次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・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。 8地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約93%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭）
一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路 中部地方整備局	その他	2,445	4,057	【内訳】 走行時間短縮便益：3,484億円 走行経費減少便益：　483億円 交通事故減少便益：　 90億円 【主な根拠】 計画交通量 12,000台/日	3,527	【内訳】 事業費　　：3,290億円 維持管理費：　237億円	1.2	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス　白川郷線等）が存在する。 ・第一種空港(中部国際空港)、第三種空港(富山空港・松本空港)へのアクセス向上が見込まれる。 2物流効率化の支援 ・国際拠点港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 3国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市(高山市)へのアクセス向上が見込まれる。 4個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(高山市古い町並み等)が存在する。 5安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(高山赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 6災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路(国道158号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 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。	・地盤改良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158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160ｋｍの高規格道路である。 本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏厩から同市丹生川町坊方に至る延長24.7ｋｍの道路であり、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約62%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・設計を実施する区間において、航空写真測量による点群データを取得し、予備設計において3次元モデルを作成。3次元モデルを活用し、数量算出や施工計画検討の作業効率化を図る。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	その他	310	3,982	【内訳】 走行時間短縮便益：3,699億円 走行経費減少便益：　218億円 交通事故減少便益：　 64億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300台/日	1,221	【内訳】 事業費　　：938億円 維持管理費：283億円	3.3	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅(桑名駅)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(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 3国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市(大垣市)へのアクセス向上が見込まれる。 4個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト(中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン)を支援する。 ・主要観光地(千代保稲荷神社、ナガシマリゾート)へのアクセス向上が期待される。 5安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(大垣市民病院)へのアクセス向上が見込まれる。 6災害への備え ・第一次緊急輸送路(岐阜県地域防災計画・三重県地域防災計画より)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。	・事業期間の見直しを行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市楽田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6ｋｍの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路である。 暫定2車線区間には、事故危険箇所(2箇所)などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援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：昭和40年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・車両にレーザー測量機を取り付け、現道を走行しながら3次元点群データを作成するMMS測量を活用。測量作業自体の効率化と3次元点群データから作成したBIM/CIMモデルを元に土工数量を自動算出し、作業時間の短縮を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	その他	4,340	42,959	【内訳】 走行時間短縮便益：38,075億円 走行経費減少便益： 3,922億円 交通事故減少便益： 963億円 【主な根拠】 計画交通量 24,600台/日	29,093	【内訳】 事業費 ：26,457億円 維持管理費： 1,548億円 更新費 ： 1,089億円	1.5 (2.3) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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 ・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。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 5個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(関テクノハイランド、東濃研究学園都市構想)を支援する。 ・ＩＣ等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。 6安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(県立多治見病院、中濃厚生病院、岐阜大学医学部付属病院)へのアクセス向上が見込まれる。 7安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台キロ以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。 8災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 9地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 10生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭) 高速道路課 (課長 小林 賢太郎)
一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 中部地方整備局 中日本高速道路株式会社	その他	6,363					1.5 (1.3) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・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 ・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。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 5個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(関テクノハイランド、ロボット先端医療クラスター)を支援する。 ・ＩＣ等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。 6安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(県立岐阜病院、岐阜大学医学部付属病院、大垣市民病院)へのアクセス向上が見込まれる。 7安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/億台キロ以上である区間において、交通量の減少により当該区間の安全性の向上が期待できる。 8災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 9地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 10生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。	・構造物の長期耐久性の向上等を目的とした要領の改訂に伴う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、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭) 高速道路課 (課長 小林 賢太郎)
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 中日本高速道路株式会社	その他	2,818					1.5 (1.2) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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 ・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。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 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。 ・ＩＣ等からのアクセスが向上する主要な観光地(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安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(大垣市民病院、四日市市立四日市病院)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。 ・並行区間等の冬期交通障害区間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。	・地盤改良におけるセメント系固化材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、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約38%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・地盤改良工事では、計画段階で作成した三次元モデルと地盤改良機械の施工管理装置を連携するICT地盤改良システムを活用し、従来実施していた改良箇所の位置出しや出来形管理を省略する事で、作業時間の短縮や省力化を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭) 高速道路課 (課長 小林 賢太郎)

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 中日本高速道路株式会社	その他	1,748					1.5 (1.5) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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 ・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。 ・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が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 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。 ・ＩＣ等からのアクセスが向上する主要な観光地(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安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(大垣市民病院、四日市市立四日市病院)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。 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。	・構造物の長期耐久性の向上等を目的とした要領の改訂等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭) 高速道路課 (課長 小林 賢太郎)
一般国道1号 藤枝バイパス 中部地方整備局	その他	414	899	【内訳】 走行時間短縮便益：782億円 走行経費減少便益： 98億円 交通事故減少便益： 19億円 【主な根拠】 計画交通量 52,200台/日	372	【内訳】 事業費　　：346億円 維持管理費： 27億円	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。 2個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト「”ふじのくに”のフロンティアを拓く取組」の『新東名藤枝岡部IC周辺推進区域』を支援する。 3安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設(藤枝市立総合病院)へのアクセス向上が期待される。 4災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路(一般県道島田岡部線(旧国道1号)内谷IC～大津通り交差点)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 5地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる	・トンネル掘削による支保パターン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1号藤枝バイパスは、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、市街地部の交通安全の確保、企業活動の支援及び救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約29%（うち用地進捗率約97%） 【コスト縮減等】 ・道路土工においてICT建設機械を活用した施工を実施しており、従来の丁張設置が不要となるとともに作業中の地盤高さを確認する作業員が不要となることで、省力化や作業時間の短縮を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局	その他	1,040	61,213	【内訳】 走行時間短縮便益：57,770億円 走行経費減少便益：　3,055億円 交通事故減少便益：　　388億円 【主な根拠】 計画交通量 65,300台/日	11,574	【内訳】 事業費　　：　9,785億円 維持管理費：　1,356億円 更新費　　：　　433億円	5.3 (8.6) ※1 ※2	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、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。 ・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 ・重要港湾(三河港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(西尾西山地区等)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。 5個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(三河湾地域リゾート整備構想)を支援する。 ・主要な観光地(豊川稲荷)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(安城更生病院)へのアクセス向上が見込まれる。 7災害への備え ・第一次緊急輸送路(愛知県地域防災計画より)として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 8地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、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、高規格道路として整備している。 一般国道23号岡崎バイパスは、高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和55年度、昭和62年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局	その他	1,537					5.3 (2.8) ※1 ※2	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、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。 ・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 ・重要港湾(三河港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(蒲郡中部地区等)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・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。 5個性ある地域の形成 ・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等)を支援する。 ・主要な観光地(豊川稲荷)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(豊橋市民病院)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(愛知県地域防災計画より)として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 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。	・切土掘削に伴う地域への影響に配慮した施工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23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、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、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、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度、平成19年度 ・事業進捗率：約71%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・レーザー測量により取得した現況地形と3次元の設計データを重ね合わせ、施工時のイメージを技能者やオペレータとも共有する事で、手戻りのない施工計画の立案に活用し、工期の短縮に寄与している。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局	その他	1,707					5.3 (5.1) ※1 ※2	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線(豊鉄バス)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。 2物流効率化の支援 ・重要港湾(三河港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(牟呂坂津地区等)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 5個性ある地域の形成 ・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等)を支援する。 ・主要な観光地(豊川稲荷)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(豊橋市民病院)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(愛知県地域防災計画より)として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 8地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、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、高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋バイパスは高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度、平成元年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局	その他	489					5.3 (5.7) ※1 ※2	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、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(豊鉄バス)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。 2物流効率化の支援 ・重要港湾(三河港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(牟呂坂津地区等)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 5個性ある地域の形成 ・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等)を支援する。 ・主要な観光地(豊川稲荷)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(豊橋市民病院)へのアクセス向上が見込まれる。 7災害への備え ・第一次緊急輸送路(愛知県地域防災計画より)として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 8地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 9生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、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、高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道41号 名濃バイパス 中部地方整備局	その他	148	467	【内訳】 走行時間短縮便益：416億円 走行経費減少便益： 48億円 交通事故減少便益：3.4億円 【主な根拠】 計画交通量 55,300台/日	198	【内訳】 事業費　　：157億円 維持管理費： 42億円	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。	・環境基準値を超過した建設発生土の処理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：約93% 【コスト縮減等】 ・舗装工事(下層・上層路盤)において、位置計測装置(GPS等)による転圧管理システムを活用し、締固め機械の走行軌跡を表示、計測する事で、現場密度試験の省略が可能となり、作業時間の短縮・省力化を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	その他	449	6,320	【内訳】 走行時間短縮便益：　5,887億円 走行経費減少便益：　412億円 交通事故減少便益：　21億円 【主な根拠】 計画交通量 44,500台/日	2,625	【内訳】 事業費　：2,426億円 維持管理費：　181億円 更新費　：　18億円	2.4 (3.0) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(とよたおいでんバス)が存在する。 2都市の再生 ・区画整理(豊田浄水特定土地区画整理事業)の沿道まちづくりとの連携あり。 3国土・地域ネットワークの構築 ・一般広域道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 4個性ある地域の形成 ・主要な観光地(香嵐渓等)へのアクセス向上が期待される。 5安全で安心できるくらしの確保 ・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 6災害への備え ・既開通区間の平戸大橋が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も計画1次緊急輸送道路(愛知県地域防災計画)に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路である国道153号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 8生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 9他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路(一般国道155号 豊田南バイパス)と一体的に整備する必要がある。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勘八町に至る延長約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勘八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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度、平成20年度 ・事業進捗率：約61%（うち用地進捗率約93%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭)
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	その他	972					2.4 (2.4) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20ｋｍ／ｈ未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(高岡ふれあいバス等)が存在する。 ・中部国際空港(第一種空港)へのアクセス向上が見込まれる。 2物流効率化の支援 ・名古屋港(国際拠点港湾)、衣浦港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(豊田土橋土地区画整理事業等)の沿道まちづくりとの連携あり。 4国土・地域ネットワークの構築 ・一般広域道路(衣浦豊田道路)の一部として全区間が指定されている。 5個性ある地域の形成 ・主要な観光地(香嵐渓等)へのアクセス向上が期待される。 6安全で安心できるくらしの確保 ・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。 7災害への備え ・既開通区間が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も計画1次緊急輸送道路(愛知県地域防災計画)に位置づけられる。 ・第1次緊急輸送道路(愛知県地域防災計画)である国道155号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成する。 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。 10他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路(一般国道153号 豊田北バイパス)と一体的に整備する必要がある。	・歩道配置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。 【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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率：約82%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・レーザー測量により取得した現況地形と3次元の設計データを重ね合わせ、施工時のイメージを技能者やオペレータとも共有することで、手戻りの無い施工計画の立案に活用し、作業時間短縮を図る。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する 。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション) 中部地方整備局	その他	711	2,193	【内訳】 走行時間短縮便益： 1,979億円 走行経費減少便益： 199億円 交通事故減少便益： 15億円 【主な根拠】 計画交通量 16,800台/日	1,965	【内訳】 事業費 ：1,814億円 維持管理費： 151億円	1.1 (1.1) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅(名古屋駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・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 ・特定重要港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(東海太田川駅周辺地区)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・「西知多道路」の一部として地域高規格道路に位置付けられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 5個性ある地域の形成 ・セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市「中部臨空都市」を支援する。 ・主要な観光地(めんたいパークとこなめ)へのアクセス向上が期待される 6災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送路(知多半島道路)の代替路線を形成する。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 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。	・開口部の転落防止対策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247号西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約18.5kmの高規格道路である。 本事業の一般国道247号西知多道路(東海ジャンクション)は、愛知県東海市新宝町から東海市東海町に至る延長2.0ｋｍの道路であり、国道247号の交通渋滞を緩和し、物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、空港への信頼性の高いアクセス道路の代替性が確保されるほか、リニア中央新幹線の開通や個性ある地域の形成などによる交通需要の増加にも対応している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約34%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・橋梁上部工では、架設前にボルトの固定が出来る新技術の特殊ナットを採用し、足場設置費のコスト縮減や作業日数短縮を図る。 ・橋梁工事では、BIM/CIMモデルを活用し、過密鉄筋箇所の加工や組み立て手順等が容易に確認できることで作業性を向上し、作業時間の短縮を図る。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道247号 西知多道路 (長浦～日長) 中部地方整備局	その他	330					1.1 (3.0) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(知多市コミュニティバス)が存在する。 ・新幹線駅(名古屋駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・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 ・特定重要港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(太田川駅周辺地区等)の沿道まちづくりとの連携がある。 4国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「西知多道路」の一部として全区間指定されている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 5個性ある地域の形を形成 ・セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市「中部臨空都市」を支援する。 ・主要な観光施設(めんたいパークとこなめ)のアクセス向上が期待される。 6災害への備え ・緊急輸送道路(国道155号)の代替路線を形成する。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 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。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約18.5kmの高規格道路である。 本事業の一般国道247号西知多道路(長浦～日長)は、愛知県知多市南浜町から知多市日長に至る延長1.6kmの自動車専用道路であり、中部国際空港への道路ネットワークの代替性確保や、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保、中部国際空港への安全で確実な物流の支援を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業の効率化・高度化を図っていく。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局	その他	1,459	18,250	【内訳】 走行時間短縮便益：15,967億円 走行経費減少便益： 1,940億円 交通事故減少便益： 343億円 【主な根拠】 計画交通量 48,100台/日	7,013	【内訳】 事業費 ： 6,352億円 維持管理費： 607億円 更新費 ： 53億円	2.6 (3.5) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 2物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 3個性ある地域の形成 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 4安全で安心できる暮らしの確保 ・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。 5災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)が通行止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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・地山改良・発生土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。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長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や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。 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)や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約74%（うち用地進捗率約82%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・設計段階において、航空写真測量による点群データを取得し3次元モデルを作成している。3次元モデルの活用により、数量算出や施工計画検討などの作業時間短縮に寄与している。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト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 髙松 諭）
一般国道23号 鈴鹿四日市道路 中部地方整備局	その他	840					2.6 (3.6) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 2物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 3個性ある地域の形成 ・主要な観光地(鈴鹿サーキット)へのアクセス向上が期待される。 4災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道23号)が通行止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。 5地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市稲生町に至る延長7.5ｋｍの主要幹線道路である。 一般国道23号　鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス(事業中)や中勢道路(事業中)と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭）
一般国道23号 中勢道路 中部地方整備局	その他	2,050					2.6 (3.0) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(三重交通)が存在する。 2物流効率化の支援 ・国際戦略拠点港湾(四日市港)へのアクセス向上が見込まれる。 3都市の再生 ・区画整理(久居駅周辺地区都市再生整備事業等)の沿道まちづくりとの連携あり。 4個性ある地域の形成 ・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。 5災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路(国道1号、国道23号)が通行止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排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・一体評価を行う事業が総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和59年度～平成19年度(順次事業化) ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・3次元モデル(BIM/CIM)を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。 ・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 髙松 諭）

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	255	9,214	【内訳】 走行時間短縮便益：8,562億円 走行経費減少便益：　546億円 交通事故減少便益：　106億円 【主な根拠】 計画交通量 12,200台/日	8,092	【内訳】 事　業　費：7,231億円 維持管理費：　734億円 更　新　費：　128億円	1.1 (1.8) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・大野市(旧和泉村役場)～福井駅へのアクセス向上が見込まれる。 (現況：67分→整備後：61分) 2物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間(長野県県松本市～福井県福井市)を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市である大野市(旧和泉村役場)～福井市へのアクセス向上が見込まれる。(現況：79分→整備後：73分) 4個性ある地域の形成 ・主要な観光地(大野市内)へのアクセスが向上が期待される。 ・新規整備の道の駅「越前おおの荒島の郷」(2021年開業)へ直結する道路である。 5災害への備え ・緊急輸送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。(国道158号　大野市中津川～大野市下唯野区間) 6その他のプロジェクトとの関係 ・中部縦貫自動車道の一部であり、隣接する永平寺大野道路(全線開通済)、油坂峠道路(全線開通済)と一体的に整備する必要あり。 ・第六次大野市総合計画(大野市)、福井県長期ビジョン(福井県)等の連携プログラムに位置づけられている。	・一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路(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、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路である。 【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94%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
一般国道158号 大野油坂道路 （大野東・和泉区間） 近畿地方整備局	その他	1,083					1.1 (2.0) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・大野市(旧和泉村役場)～福井駅へのアクセス向上が見込まれる。 (現況：67分→整備後：61分) 2物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間(長野県県松本市～福井県福井市)を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市である大野市(旧和泉村役場)～郡上市へのアクセス向上が見込まれる。(現況：81分→整備後：71分) 4個性ある地域の形成 ・主要な観光地(大野市内)へのアクセスが向上が期待される。 ・新規整備の道の駅「越前おおの荒島の郷」(2021年開業)へ直結する道路である。 5災害への備え ・緊急輸送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。(国道158号　大野市下唯野～大野市員皿区間) 6その他のプロジェクトとの関係 ・中部縦貫自動車道の一部であり、隣接する永平寺大野道路(全線開通済)、油坂峠道路(全線開通済)と一体的に整備する必要あり。 ・第六次大野市総合計画(大野市)、福井県長期ビジョン(福井県)等の連携プログラムに位置づけられている。	・一般国道158号大野油坂道路(和泉・油坂区間)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路(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、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約86%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）
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	1,509					1.1 (0.9) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 2物流効率化の支援 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 3国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間(長野県県松本市～福井県福井市)を高規格道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市である大野市(旧和泉村役場)～郡上市へのアクセス向上が見込まれる。(現況：81分→整備後：75分) 4個性ある地域の形成 ・主要な観光地(大野市内)へのアクセスが向上が期待される。 5災害への備え ・緊急輸送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。(国道158号　大野市員皿～大野市東市布区間) 6その他のプロジェクトとの関係 ・中部縦貫自動車道の一部であり、隣接する永平寺大野道路(全線開通済)、油坂峠道路(全線開通済)と一体的に整備する必要あり。 ・第六次大野市総合計画(大野市)、福井県長期ビジョン(福井県)等の連携プログラムに位置づけられている。	・資機材費・労務費の増、橋梁基礎掘削工法の変更及びトンネル補助工法の追加に伴う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、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約69%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業に実施に当たり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 高松 諭）

一般国道24号 城陽井手木津川バイパス 近畿地方整備局	長期間継続中	300	389	【内訳】 走行時間短縮便益：358億円 走行経費現象便益： 29億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 15,000台/日	265	【内訳】 事　業　費：223億円 維持管理費： 42億円	1.5	1交通混雑の緩和 ・城陽井手木津川バイパスの整備によって、右岸地域の断面交通容量が増加し、交通混雑の緩和が期待される。 2交通安全の確保 ・城陽井手木津川バイパスの整備により、国道24号の交通混雑が緩和されることで、追突事故等の減少が期待される。 3災害時の道路ネットワークの確保 ・城陽井手木津川バイパスの整備によって、浸水想定区域を回避する道路ネットワークとして災害時の交通機能を確保し、防災拠点である不動川公園への救急活動・物資輸送に寄与することが期待される。 4地域振興の支援 ・新名神高速道路の沿線には、物流施設や大型商業施設が計画されており、城陽井手木津川バイパスの整備によりアクセス性が向上し、木津川右岸地域も発展が期待される。 5医療活動の支援 ・城陽井手木津川バイパスの整備により、国道24号の混雑が緩和されることで、救急搬送時の所要時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、救急搬送時にも利用しやすくなることが期待される。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道24号は、京都府京都市を起点に奈良盆地、和歌山平野に沿って西に向かい、和歌山県和歌山市に至る延長約236ｋｍの幹線道路で、京都市と京都府南部を連絡する重要な役割を担っています。 ・城陽井手木津川バイパスは、京都府南部木津川右岸地域の国道24号において、交通混雑の緩和及び交通安全の確保、また災害時の道路ネットワーク強化を図り、地域振興の支援を目的とする延長11.2ｋｍの事業です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約5%（うち用地進捗率約6%） 【コスト縮減等】 ・Ａ1橋台背面を一体的な構造となるＵ型擁壁としていたが、山側と谷側の擁壁を分離し、山側の擁壁をコンパクト化することでコスト縮減を図ります。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	再々評価	400	438	【内訳】 走行時間短縮便益：395億円 走行経費減少便益： 37億円 交通事故減少便益：5.6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,000台/日	402	【内訳】 事　業　費：374億円 維持管理費： 28億円	1.1	■緊急輸送道路としての機能向上 ・国道27号は洪水時想定浸水域に位置し、過去に道路冠水により通行不能が発生。 ・西舞鶴道路は想定浸水高よりも高い位置を通過するため災害時にも，緊急輸送用道路としての機能を発揮。 ・舞鶴赤十字病院が西舞鶴道路に近接して立地するため、アクセス性が確保され、地域医療の支援に寄与。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・西舞鶴道路は、並行する国道27号のバイパスとして、舞鶴市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化、緊急輸送道路としての機能向上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19年度 ・事業進捗率：約47%（うち用地進捗率約96%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄) 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社	再々評価	5,000	211,981	【内訳】 走行時間短縮便益:193,787億円 走行経費減少便益: 16,327億円 交通事故減少便益: 1,868億円 【主な根拠】 計画交通量 60,000台/日	71,979	【内訳】 事　業　費:60,885億円 維持管理費: 8,853億円 更　新　費: 2,241億円	2.9 (1.2) ※1	1渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への移動時間短縮だけでなく、定時性が確保されることで、物流の効率化が期待される。 2沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待される。 3代替路の確保 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、代替路の確保が可能となり、維持管理の集中工事や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの高規格道路である。 ・その内、一般国道2号大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)は、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路であり、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約13%(うち用地進捗率約23%) 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭） 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）
一般国道43号 名神湾岸連絡線 近畿地方整備局	一定期間未着工	1,050					2.9 (1.3) ※1	1渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、取扱貨物量が増加している国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への移動時間短縮だけでなく、定時性が確保されることで、物流の効率化が期待される。 2沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待される。 3代替路の確保 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、代替路の確保が可能となり、維持管理の集中工事や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道43号名神湾岸連絡線は、名神高速道路の西宮JCTから阪神高速5号湾岸線の西宮浜JCTに至る延長2.7kmの高規格道路で、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約1%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局	その他	1,086	2,501	【内訳】 走行時間短縮便益：2,369億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：4.8億円 【主な根拠】 計画交通量 37,100台/日	2,138	【内訳】 事　業　費：2,063億円 維持管理費：　74億円	1.2	1交通混雑の緩和 ・名塩道路未開通区間の交通量は、交通容量の約1.9倍。 ・主要渋滞箇所である大多田橋交差点など未開通区間では、朝の通勤時間帯に速度低下が発生。 ・名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和されることで、所要時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで定時性の確保が期待される。 2交通安全の確保 ・名塩道路未開通区間の死傷事故率は兵庫県内の直轄国道の約1.6倍。 ・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6割。 ・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される。 3異常気象時の交通確保 ・名塩道路整備区間には、異常気象時事前通行規制区間が存在し、通行止めが発生。 ・また、平成26年度には武庫川からの越水による通行止めが発生。 ・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。 ・名塩道路整備により異常気象時事前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。	・資機材・労務費の増、地質条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道176号は、京都府宮津市から阪神北部地域を経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。 ・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、土地区画整理事業との一体的な整備等により順次整備を進めており、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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率約97%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道483号 豊岡道路 近畿地方整備局	その他	256	10,811	【内訳】 走行時間短縮便益：9,688億円 走行経費減少便益：　937億円 交通事故減少便益：　186億円 【主な根拠】 計画交通量 11,100台/日	8,827	【内訳】 事　業　費：7,622億円 維持管理費：1,023億円 更　新　費：　182億円	1.2 (1.8) ※1	1交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路Ⅱ期の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 2交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回るほか、渋滞が要因と考えられる追突が約6割を占めている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。 3災害時等の交通確保 ・平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で8回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害の影響は受けにくく、豊岡病院や 但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 4第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。	・佐野トンネル補助工法の追加・資機材、労務単価の増額等に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73ｋｍの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道483号 豊岡道路（Ⅱ期） 近畿地方整備局	その他	270					1.2 (0.9) ※1	1交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路Ⅱ期の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。 2交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回るほか、渋滞が要因と考えられる追突が約6割を占めている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。 3災害時等の交通確保 ・平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で8回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害の影響は受けにくく、豊岡病院や 但馬空港等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮できる。 4第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。	・一般国道483号豊岡道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73ｋｍの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約4%（うち用地進捗率約5%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道168号 十津川道路(Ⅱ期) 近畿地方整備局	その他	407	4,833	【内訳】 走行時間短縮便益：4,625億円 走行経費減少便益：　201億円 交通事故減少便益：　6.2億円 【主な根拠】 計画交通量 3,900台/日	3,819	【内訳】 事　業　費：3,584億円 維持管理費：　176億円 更　新　費：　60億円	1.3 (1.2) ※1	1安定した交通路の確保 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では過去10年間(H25年度～R4年度)に、6回の全面通行止めが発生。 ・長殿地区では、令和5年4月9日に崩土が発生した影響により、国道168号において10日間の通行止めが発生。 ・五條新宮道路の整備により、防災点検要対策箇所の約8割を回避・解消するなど、円滑な交通を確保。 2線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では、線形の厳しい箇所が217箇所、自動車同士のすれ違いが困難な幅員狭隘区間が4.6km あり、安心・安全な交通の確保が課題。 ・五條新宮道路の整備により、脆弱な現道区間を回避し、安心・安全な交通を確保。 3医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しているが、国道168号の通行止めが発生すると、通院に大きな迂回が生じるため、入院や親類宅に一時転居するなどの対応が必要。 ・五條新宮道路の整備により落石、崩土などによる通行止めを回避。また、搬送時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、患者や通院する住民の負担が軽減され、地域医療の支援に期待。 4地域の活性化 ・奈良、和歌山、三重の3県にまたがる紀伊半島には、自然と歴史に富んだ観光地が数多く存在。 ・十津川村の観光入込客数はコロナ禍によって一時減少したものの、現在は回復傾向。 ・十津川村では、H23紀伊半島大水害を契機に村をあげて林業再生に取り組んでおり、原木生産量はH23に比べると1.5倍に増加。 ・五條新宮道路の整備により、京阪神地域や中京地域の周遊機能が向上し、沿線の観光施設への観光客数の増加が期待。また、地域への物流のアクセス性向上等により地域の活性化を支援。	・資機材・労務費の増、地質条件の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ延長130kmの高規格道路である。 ・十津川道路(Ⅱ期)、五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)、長殿道路は、地形条件が厳しく、整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省直轄権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等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：令和2年度 ・事業進捗率：約2%(うち用地進捗率約42%) 【コスト縮減等】 ・仮設工の見直し。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 髙松 諭)
一般国道168号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区) 近畿地方整備局	その他	332					1.3 (0.9) ※1	1安定した交通路の確保 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では過去10年間(H25年度～R4年度)に、6回の全面通行止めが発生。 ・長殿地区では、令和5年4月9日に崩土が発生した影響により、国道168号において10日間の通行止めが発生。 ・五條新宮道路の整備により、防災点検要対策箇所の約8割を回避・解消するなど、円滑な交通を確保。 2線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では、線形の厳しい箇所が217箇所、自動車同士のすれ違いが困難な幅員狭隘区間が4.6km あり、安心・安全な交通の確保が課題。 ・五條新宮道路の整備により、脆弱な現道区間を回避し、安心・安全な交通を確保。 3医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しているが、国道168号の通行止めが発生すると、通院に大きな迂回が生じるため、入院や親類宅に一時転居するなどの対応が必要。 ・五條新宮道路の整備により落石、崩土などによる通行止めを回避。また、搬送時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、患者や通院する住民の負担が軽減され、地域医療の支援に期待。 4地域の活性化 ・奈良、和歌山、三重の3県にまたがる紀伊半島には、自然と歴史に富んだ観光地が数多く存在。 ・十津川村の観光入込客数はコロナ禍によって一時減少したものの、現在は回復傾向。 ・十津川村では、H23紀伊半島大水害を契機に村をあげて林業再生に取り組んでおり、原木生産量はH23に比べると1.5倍に増加。 ・五條新宮道路の整備により、京阪神地域や中京地域の周遊機能が向上し、沿線の観光施設への観光客数の増加が期待。また、地域への物流のアクセス性向上等により地域の活性化を支援。	・資機材・労務費の増、仮設計画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】 ・国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ延長130kmの高規格道路である。 ・十津川道路(Ⅱ期)、五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)、長殿道路は、地形条件が厳しく、整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省直轄権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等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25年度 ・事業進捗率：約6%(うち用地進捗率約7%) 【コスト縮減等】 ・路側排水工の変更等。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道168号 長殿道路 近畿地方整備局	その他	191					1.3 (0.8) ※1	1安定した交通路の確保 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では過去10年間(H25年度～R4年度)に、6回の全面通行止めが発生。 ・長殿地区では、令和5年4月9日に崩土が発生した影響により、国道168号において10日間の通行止めが発生。 ・五條新宮道路の整備により、防災点検要対策箇所の約8割を回避・解消するなど、円滑な交通を確保。 2線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消 ・国道168号の事業区間内(直轄権限代行事業)では、線形の厳しい箇所が217箇所、自動車同士のすれ違いが困難な幅員狭隘区間が4.6km あり、安心・安全な交通の確保が課題。 ・五條新宮道路の整備により、脆弱な現道区間を回避し、安心・安全な交通を確保。 3医療施設へのアクセス向上 ・十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しているが、国道168号の通行止めが発生すると、通院に大きな迂回が生じるため、入院や親類宅に一時転居するなどの対応が必要。 ・五條新宮道路の整備により落石、崩土などによる通行止めを回避。また、搬送時間の短縮だけでなく、所要時間が安定することで時間信頼性が向上し、患者や通院する住民の負担が軽減され、地域医療の支援に期待。 4地域の活性化 ・奈良、和歌山、三重の3県にまたがる紀伊半島には、自然と歴史に富んだ観光地が数多く存在。 ・十津川村の観光入込客数はコロナ禍によって一時減少したものの、現在は回復傾向。 ・十津川村では、H23紀伊半島大水害を契機に村をあげて林業再生に取り組んでおり、原木生産量はH23に比べると1.5倍に増加。 ・五條新宮道路の整備により、京阪神地域や中京地域の周遊機能が向上し、沿線の観光施設への観光客数の増加が期待。また、地域への物流のアクセス性向上等により地域の活性化を支援。	・資機材・労務費の増、地質条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道168号五條新宮道路は、奈良県五條市から和歌山県新宮市を結ぶ延長130kmの高規格道路である。 ・十津川道路(Ⅱ期)、五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)、長殿道路は、地形条件が厳しく、整備に高度な技術を要する区間であることから国土交通省直轄権限代行事業として、安定した交通路の確保、線形が厳しい箇所・幅員狭隘区間の解消、医療施設へのアクセス向上、地域の活性化等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24年度 ・事業進捗率：約39%(うち用地進捗率約62%) 【コスト縮減等】 ・路側排水工の変更。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 髙松 諭)

一般国道9号　出雲・湖陵道路 中国地方整備局	その他	398	636	【内訳】 走行時間短縮便益：511億円 走行経費減少便益：　104億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量 20,800台/日	445	【内訳】 事業費　　：426億円 維持管理費：　20億円	1.4	1 円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・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(上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅)6便/日］ ・大田市から出雲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 ・県内大手養蘭会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される 3国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 4個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(R4 観光入込み客数：22.0万人/年)等へのアクセス向上が期待される 5安全で安心できるくらしの確保 ・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 6災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する 7地球環境の保全 ・ＣＯ2排出量の削減が期待される 8生活環境の改善・保全 ・ＮＯｘ排出量の削減が期待される ・ＳＰＭ排出量の削減が期待される ・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 9他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」に位置づけられている ・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 ・「島根創生計画(R2.3)」、「出雲市総合振興計画『出雲新話2030』(R4.10)」、「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	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、構造物背面盛土材の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約770ｋｍの主要幹線道路である。 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。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の脆路区間の解消、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ものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約85%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道9号　湖陵・多伎道路 中国地方整備局	その他	284	719	【内訳】 走行時間短縮便益：581億円 走行経費減少便益：　113億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 計画交通量 21,300台/日	324	【内訳】 事業費　　：301億円 維持管理費：　22億円	2.2	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・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(上塩冶車庫～JR出雲市駅～JR小田駅)6便/日］ ・大田市から出雲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 ・県内大手養蘭会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される 3国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「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 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 4個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山(R4 観光入込み客数：22.0万人/年)等へのアクセス向上が期待される 5安全で安心できるくらしの確保 ・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 6災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する 7地球環境の保全 ・ＣＯ2排出量の削減が期待される 8生活環境の改善・保全 ・ＮＯｘ排出量の削減が期待される ・ＳＰＭ排出量の削減が期待される 9他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画(R3.8)」に位置づけられている ・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 ・「島根創生計画(R2.3)」、「出雲市総合振興計画『出雲新話2030』(R4.10)」、「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	・切土工の土質の見直しによる工法の変更、構造物背面盛土材の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約770ｋｍの主要幹線道路である。 湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵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。 事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の脆路区間の解消、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ものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約87%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道9号　三隅・益田道路 中国地方整備局	その他	935	1,588	【内訳】 走行時間短縮便益：1299億円 走行経費減少便益：　241億円 交通事故減少便益：48億円 【主な根拠】 計画交通量 17,300～18,800台/日	1,030	【内訳】 事業費　　：964億円 維持管理費：　66億円	1.3 (1.5) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・一般国道9号の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ・バス路線(大阪線、浜田益田線、土田線)の利便性向上が期待される ・浜田市から益田駅(特急停車駅)へのアクセス向上が期待される ・浜田市から萩・石見空港(第三種空港)へのアクセス向上が期待される 2物流効率化の支援 ・益田市から浜田港(重要港湾)までのアクセス向上が期待される 3国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・隣接した日常活動圏中心都市間(益田市～浜田市間)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏の中心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 ・萩・石見空港から石見海浜公園(R4 観光入込み客数53万人/年)等へのアクセス向上が期待される 5安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関(浜田医療センター)へのアクセス向上が期待される 6災害への備え ・第1次緊急輸送路道路である国道9号の代替路を形成する ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される(3箇所) 7地球環境の保全 ・ＣＯ2排出量の削減が期待される 8生活環境の改善・保全 ・ＮＯｘ排出量の削減が期待される ・ＳＰＭ排出量の削減が期待される 9他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業(一般国道9号浜田・三隅道路、一般国道9号益田道路)と一体的に整備する必要がある ・「島根創生計画(R2.3)、「第2次浜田市総合振興計画後期基本計画(R4.3)」「第6次益田市総合振興計画(R3.3)」に位置づけられている	・のり面対策工・土質改良の追加、切土工の工法の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約770ｋｍの主要幹線道路である。 三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2ｋｍの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約76%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ事業を推進していく	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道180号 岡山環状南道路 中国地方整備局	その他	408	1,038	【内訳】 走行時間短縮便益：920億円 走行経費減少便益： 102億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 23,700～89,600台/日	460	【内訳】 事業費　　：437億円 維持管理費： 24億円	2.3	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待できる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道30号を利用するバスの定時性向上が期待される。 ・玉野市から岡山空港へのアクセス向上が期待される。 2物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 3都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 4国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岡山環状道路」の一部として位置づけ。 5個性ある地域の形成 ・玉野・渋川（海水浴場等）（R4観光入込客数：約259万人/年）へのアクセス向上が期待される。 6災害への備え ・第一次緊急輸送道路である一般国道30号の代替路線として機能する。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 9他プロジェクトとの関係 ・一般国道2号岡山倉敷立体（Ⅰ期）（R4年度事業化）、一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～楢津）（R2年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）と一体的に整備。 ・第3次晴れの国おかやま生き活きプラン(R3.3)において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・岡山市第六次総合計画後期中期計画(R3.6)において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」　の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ。	・補強土壁盛土材の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。 岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。 事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道2号　笠岡バイパス 中国地方整備局	その他	543	2,113	【内訳】 走行時間短縮便益：1864億円 走行経費減少便益： 189億円 交通事故減少便益：59億円 【主な根拠】 計画交通量 49,300～56,800台/日	747	【内訳】 事業費　　：691億円 維持管理費： 56億円	2.8	1円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 2物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産品を主体とする地域：笠岡市（笠岡湾干拓地）　主な出荷先：全国 3国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ 4個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオマスタウン構想） ・倉敷美観地区（R4観光入込客数：約232万人/年）へのアクセス向上が期待される。 ・笠岡・笠岡諸島（R4観光入込客数：約103万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（福山市民病院）へのアクセス向上が期待される。 6災害への備え ・国道2号が岡山県地域防災計画における第二次、第三次緊急輸送道路として位置づけ。 ・第一次緊急輸送路である山陽自動車道、国道2号の代替路線として機能する。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。 9他のプロジェクトとの関係 ・第3次晴れの国おかやま生き活きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施　策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ。	・切土工の土質の見直し、軟弱地盤対策工の工法の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、岡山県南西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ位置する延長7.6kmの高規格道路である。 事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約77%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期） 中国地方整備局	その他	636	2,978	【内訳】 走行時間短縮便益：2544億円 走行経費減少便益： 354億円 交通事故減少便益：80億円 【主な根拠】 計画交通量 49,500～57,600台/日	666	【内訳】 事業費 ：607億円 維持管理費： 59億円	4.5	1円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・笠岡市から岡山空港へのアクセスが向上が期待される。 2物流効率化の支援 ・笠岡市から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が期待される。 3国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる（里庄町～倉敷市） 4個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する（浅口市工業団地造成整備　事業）。 ・倉敷美観地区（R4観光入込客数：約232万人/年）へのアクセス向上が期待される。 5災害への備え ・国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路であるとして位置づけ。 ・第一次緊急輸送道路である山陽自動車道、一般国道2号の代替路線として機能する。 6地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。 7生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。 8他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（笠岡バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・第3次晴れの国おかやま生き活きプラン（R3.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・第2次浅口市総合計画（H29.3）において広域・地域間交流を担う道路網として位置づけ。 ・第7次笠岡市総合計画後期基本計画（R4.4）において、企業誘致の推進と雇用促進、道路ネットワーク　及び港湾・漁港の整備を図る道路として位置づけ。	・切土工の土質の見直しによる工法の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県南西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの高規格道路である。 事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道188号 藤生・長野バイパス 中国地方整備局	長期間継続中	370	406	【内訳】 走行時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益： 29億円 交通事故減少便益：3.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,500～15,900台/日	306	【内訳】 事業費 ：281億円 維持管理費： 25億円	1.3	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。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・新岩国駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 ・岩国錦帯橋空港（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 ・岩国港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 3国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 4個性ある地域の形成 ・錦帯橋（R4観光入込客数：約38万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 5安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。 6災害への備え ・山口県の第一次緊急輸送道路に指定されている（一般国道188号）。 ・特殊通行規制区間を解消する。（波浪等による路面冠水区間）。 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 8生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、要請限度を下回ることが期待される。 9その他プロジェクトとの関係 ・やまぐち維新プラン（R4.12）において「迅速かつ円滑な物流を支える幹線道路網」を形成する道路として位置付けられている ・第2次岩国市総合計画（H31.3）において「幹線道路の整備」対象路線として位置付けられている。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道188号は、山口県岩国市から、山口県下松市までを結ぶ延長約72ｋｍの主要幹線道路である。 藤生長野バイパスは、山口県岩国市藤生町と山口県岩国市長野を結ぶ延長7.6ｋｍのバイパスである。 事業目的は、産業振興を支援するネットワークの強化、交通の円滑化、交通安全の確保、災害時に強いネットワークの確保を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約5%（うち用地進捗率約1%） 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道11号 豊中観音寺拡幅 四国地方整備局	その他	252	270	【内訳】 走行時間短縮便益：259億円 走行経費減少便益：7.1億円 交通事故減少便益：3.1億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400～23,000台／日	256	【内訳】 事業費　　：243億円 維持管理費：13億円	1.1	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、現道等の年間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 ・特急停車駅である観音寺駅へのアクセス向上が見込まれる 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個性ある地域の形成 ・移住促進事業等の支援が見込まれる ・観音寺市の主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる 5無電柱化による美しい町並みの形成 ・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 6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 7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 8地球環境の保全 ・対象道路の整備により、自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる 9生活環境の改善・保全 ・NOx排出量およびSPM排出量の削減が見込まれる 10その他 ・物流効率化の支援が期待される	・電線共同溝、仮設工追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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260km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。 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。 【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65%（うち用地進捗率約51%） 【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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局	その他	699	14,159	【内訳】 走行時間短縮便益：12,289億円 走行経費減少便益：1,481億円 交通事故減少便益：388億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300～38,500台／日	12,927	【内訳】 事業費　：12,106億円 維持管理費：582億円 更新費：238億円	1.1 (2.8) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3国土・地域ネットワークの構築 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(高知市)へのアクセス向上が見込まれる 4個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター(三次救急医療機関)へのアクセス向上が見込まれる 6災害への備え ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・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が形成される 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9他のプロジェクトとの関係 ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる	・不良土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】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 南国安芸道路は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約82%(うち用地進捗率100%) 【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、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西) 四国地方整備局	その他	505					1.1 (1.9) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3国土・地域ネットワークの構築 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(高知市)へのアクセス向上が見込まれる 4個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター(三次救急医療機関)へのアクセス向上が見込まれる 6災害への備え ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・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が形成される 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9他のプロジェクトとの関係 ・「南海トラフ地震」における救援ルートの信頼性向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる	・補償費の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 南国安芸道路(芸西西～安芸西)は、高規格道路網を構成する自動車専用道路として整備される「高知東部自動車道」の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、地域産業の支援などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約45%(うち用地進捗率約99%) 【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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道55号 安芸道路 四国地方整備局	その他	330					1.1 (1.2) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等の混雑時旅行速度の改善が期待される ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が見込まれる ・JR後免駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港(第二種空港)へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・高知港(重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 3国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(高知市)へのアクセス向上が見込まれる 4個性ある地域の形成 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる 5安全で安心できるくらしの確保 ・高知医療センター(三次救急医療機関)へのアクセス向上が見込まれる 6災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・高知県地域防災計画において第1次緊急輸送道路に位置づけられている ・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が形成される ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる	・津波浸水高の考慮による縦断計画変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約240kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 安芸道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道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活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、三次救急医療機関への迅速な救急搬送の支援、安芸市内の慢性的な渋滞の緩和、地域産業の活性化支援などを目的としている。 【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37%(うち用地進捗率約97%) 【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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道55号 海部野根道路 四国地方整備局	その他	740					1.1 (0.3) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・高知県安芸郡東洋町から徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・東洋町から徳島小松島港へのアクセス向上が見込まれる ・徳島県南部における農林水産品(伊勢えび、あわび、アオリイカ等)の流通の利便性向上が見込まれる 3国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の一部を構成 ・日常活動圏中心都市間(阿南市～安芸市)を最短時間で連絡する路線を構成する 4個性ある地域の形成 ・大手海岸(海陽町)や生見サーフィンビーチ(東洋町)など主要観光地へのアクセス向上が見込まれる 5災害への備え ・唯一の幹線道路である国道55号(現道)を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道55号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道55号の防災危険箇所を回避したルートを形成する 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 ・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 8その他 ・二次医療施設(徳島県立海部病院)への搬送時間が短縮し、重篤患者の救命率向上が見込まれる	・支持層見直しによる杭長・基礎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】 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを経由し、高知市に至る延長約240km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、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 海部野根道路は、高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道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、南海トラフ地震発生時に住民の避難や緊急物資の支援を支える「命の道」として機能するよう津波浸水域を避けつつ役場や防災拠点、集落を連絡する道路である。また、都市部や空港からのアクセスを改善し、四国東南地域における観光振興や地域産業の育成・発展の支援、高次救急医療機関へのアクセス向上による緊急搬送など医療活動の支援を目的として整備を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約4%(うち用地進捗率約8%) 【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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局	その他	2,034					1.1 (1.6) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる ・現道等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 ・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 ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・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 ・県南部における農林水産品(阿波尾鶏、生しいたけ、にんじん等)の流通の利便性向上が見込まれる 3国土・地域ネットワークの構築 ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんごく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連結する路線を構成する 4個性ある地域の形成 ・辰巳工業団地、大潟新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部健康運動公園の利活用を支援する ・徳島県次世代LEDバレイ構想を支援する ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される(うみがめ博物館、太龍寺ロープウェイ等) 5安全で安心できるくらしの確保 ・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 6災害への備え ・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 7地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる 8生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる 9他のプロジェクトとの関係 ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携 ・マリンピア沖洲整備計画と連携	・橋梁設計及び仮設計画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】 四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る高規格幹線道路である。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。 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る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：阿南～小松島　　平成15年度 　　小松島～徳島東　平成10年度 ・事業進捗率：約80%(うち用地進捗率約98%) 【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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道57号 竹田阿蘇道路 九州地方整備局	長期間継続中	769	6,659	【内訳】 走行時間短縮便益：5,791億円 走行経費減少便益：　592億円 交通事故減少便益：　277億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300～27,900台/日	5,416	【内訳】 事業費　：4,952億円 維持管理費：　432億円 更新費　：　32億円	1.2 (1.3) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・大分市から熊本市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成により、大分～熊本間の連携強化に寄与する。 2物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化に寄与する。 3物流効率化の支援(農業) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など地域産業の活性化に寄与する。 4災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワーク構築に寄与する。 5観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援する。 6救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 7生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約8%(うち用地進捗率約7%) 【コスト縮減等】 ・竹田西IC(仮称)形状の見直しによるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道57号 滝室坂道路 九州地方整備局	その他	661					1.2 (0.8) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・大分市から熊本市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成により、大分～熊本間の連携強化に寄与する。 2物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化に寄与する。 3物流効率化の支援(農業) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など地域産業の活性化に寄与する。 4災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワーク構築に寄与する。 5観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援する。 6救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 7生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道57号竹田阿蘇道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。 【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60%(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、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道57号 大津熊本道路(大津西～合志) 九州地方整備局	その他	310					1.2 (1.3) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・大分市から熊本市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成により、大分～熊本間の連携強化に寄与する。 2物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化に寄与する。 3物流効率化の支援(農業) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など地域産業の活性化に寄与する。 4災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワーク構築に寄与する。 5観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援する。 6救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 7生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道57号竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(合志～熊本)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和4年度 ・事業進捗率：約1%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道57号 大津熊本道路(合志～熊本) 九州地方整備局	その他	530					1.2 (1.4) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・大分市から熊本市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成により、大分～熊本間の連携強化に寄与する。 2物流効率化の支援(工業製品) ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県間で輸送されている石油製品や半導体関連部品等の物流効率化に寄与する。 3物流効率化の支援(農業) ・中九州横断道路の整備により、農産品の物流効率化による販路拡大など地域産業の活性化に寄与する。 4災害に強いネットワークの構築 ・緊急輸送ルートとして代替路が確保され、災害時の救命活動や復旧・復興を支える、信頼性が高いネットワーク構築に寄与する。 5観光振興の支援 ・中九州横断道路の整備により、阿蘇くじゅう観光圏への所要時間が短縮し、観光の振興を支援する。 6救急医療アクセスの向上 ・大分市や熊本市の第三次救急医療施設への救急搬送の圏域が拡大され、沿線の救命サービスの向上に寄与する。 7生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道57号竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(大津西～合志)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・竹田阿蘇道路、滝室坂道路、大津熊本道路(大津西～合志)、大津熊本道路(合志～熊本)は、高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、大分市～熊本市間の広域交通ネットワークを形成するとともに、沿線地域の産業発展や防災機能の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：約3%(うち用地進捗率約1%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道212号 三光本耶馬渓道路 九州地方整備局	その他	711	674	【内訳】 走行時間短縮便益：519億円 走行経費減少便益：120億円 交通事故減少便益： 35億円 【主な根拠】 計画交通量 14,200～14,800台/日	748	【内訳】 事業費 ：731億円 維持管理費： 17億円	0.9 (残事業 =2.1)	1広域交通ネットワークの形成 ・中津港から日田市の所要時間が短縮され、広域交通ネットワークの形成に寄与する。 2災害に強い道路ネットワークの構築 ・国道212号の災害時における代替路として機能し、災害に強いネットワークの構築に寄与する。 3物流効率化の支援 ・自動車製造における物流効率化や中津市と日田市・玖珠町との連携強化による企業誘致の促進など、地域産業の活性化に寄与する。 4交通安全性の向上 ・国道212号の急カーブ箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上に寄与する。 5広域観光の振興支援 ・中津日田道路沿線の周遊性向上や、別府・由布への観光圏拡大により広域観光の振興を支援する。 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)	・トンネル支保構造の変更及び補助工法の追加、改良工事にて発生した転石処理、橋梁設計の見直し、物価上昇による資機材及び労務費等の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・三光本耶馬渓道路は、高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、災害に強い道路ネットワークの構築や物流の効率化等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約88%(うち用地進捗率 約99%) 【コスト縮減等】 ・プレキャスト製品活用によるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道220号 日南・志布志道路 九州地方整備局	その他	549	4,379	【内訳】 走行時間短縮便益：3,761億円 走行経費減少便益： 499億円 交通事故減少便益： 119億円 【主な根拠】 計画交通量 4,000～17,100台/日	4,260	【内訳】 事業費 ：3,988億円 維持管理費： 246億円 更新費 ： 26億円	1.03 (0.8) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 2災害に強いネットワークの構築 ・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。 3地域経済の活性化 ・東九州自動車道の整備が進むことで、更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。 4観光振興の支援 ・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 5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)	・軟弱地盤対策工の追加、地質調査結果による構造見直し、現地状況を踏まえた仮設工法の見直し、建設発生土受け入れ地の変更、物価上昇による資機材及び労務費等の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日南・志布志道路、油津・夏井道路は、九州東部の広域的な連携を図る東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約57%(うち用地進捗率約92%) 【コスト縮減等】 ・他事業からの流用土活用によるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道220号 油津・夏井道路 九州地方整備局	その他	771					1.03 (1.01) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・東九州自動車道の整備によって、拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 2災害に強いネットワークの構築 ・東九州自動車道の整備により、災害に強いネットワークの構築が期待される。 3地域経済の活性化 ・東九州自動車道の整備が進むことで、更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。 4観光振興の支援 ・東九州自動車道の整備により、観光地間の速達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 5生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道220号日南・志布志道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・日南・志布志道路、油津・夏井道路は、九州東部の広域的な連携を図る東九州自動車道の一部を形成し、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：約6%(うち用地進捗率約15%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	再々評価	1,188	1,345	【内訳】 走行時間短縮便益：1,185億円 走行経費減少便益： 119億円 交通事故減少便益： 41億円 【主な根拠】 計画交通量 20,700～46,400台/日	1,281	【内訳】 事業費 ：1,260億円 維持管理費： 21億円	1.1	1広域ネットワークの形成 ・鹿児島東西道路の整備で九州縦貫自動車道等の高規格道路等と一体となって広域交通ネットワークを形成し、鹿児島港や鹿児島市中心市街地と周辺地域のアクセス機能強化により広域交流・物流円滑化が期待される。 2交通混雑の緩和 ・現道では慢性的な速度低下が発生し、朝の武岡トンネル区間での速度低下が顕著で10km/hに満たない区間も存在し、鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通混雑の緩和が期待される。 3交通安全性の向上 ・現道では交通渋滞が原因と想定される追突事故の発生割合が高く、県内の直轄国道と比べ死傷事故の発生が多いため、鹿児島東西道路の整備により交通が分散され、交通安全性の向上が期待される。 4救急医療活動の支援 ・救急搬送時に現道が利用されるが、交通混雑の影響で鹿児島市内の病院までの所要時間がかかり、また渋滞や信号による加減速で患者等への負担大、鹿児島東西道路の整備により鹿児島市方面との速達性の向上や安定的な救急活動の支援が期待される。 5生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・鹿児島東西道路は、中心市街地へのアクセス機能の強化、鹿児島市内の幹線道路の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約73%(うち用地進捗率約99%) 【コスト縮減等】 ・防音ハウス規模縮小によるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道497号 松浦佐々道路 九州地方整備局	その他	1,130	903	【内訳】 走行時間短縮便益： 785億円 走行経費減少便益： 89億円 交通事故減少便益： 28億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100～13,100台/日	1,079	【内訳】 事業費 ：1,028億円 維持管理費： 51億円	0.8 (残事業 ＝2.0)	1広域交通ネットワークの形成 ・西九州自動車道の開通により、福岡市から佐世保市に至る広域交通ネットワークが形成。 ・沿線の所要時間短縮や定時性確保が図られ、九州北西部の地域経済活性化への貢献が期待される。 ・九州横断自動車道とダブルネットワークを形成することにより、災害時の貢献が期待される。 2防災機能の強化 ・国道204号の代替路として、災害リスクを回避する確実な幹線道路としての役割を発揮。 ・日常生活の安全・安心や災害時の避難や支援といった防災機能の強化が期待される。 3地域産業の支援 ・周辺市町へのアクセス向上で新たな企業立地や雇用創出など、地域産業活性化が期待される。 4観光振興の支援 ・県北地域は、世界遺産や九十九島などの観光資源を多数有しており、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。 ・松浦佐々道路の整備により県北地域の周遊性が向上し、更なる観光振興の促進が期待される。 5生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・トンネル工事における支保構造の変更及び補助工法の追加、トンネル工事における基準・ガイドラインの改定による追加、物価上昇による資機材及び労務費等の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・松浦佐々道路は、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、県北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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：約58%(うち用地進捗率約90%) 【コスト縮減等】 ・跨道橋の集約に伴うコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道205号 針尾バイパス 九州地方整備局	その他	178	623	【内訳】 走行時間短縮便益： 590億円 走行経費減少便益： 25億円 交通事故減少便益： 8.0億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600～34,700台/日	225	【内訳】 事業費 ： 200億円 維持管理費： 25億円	2.8	1交通混雑の緩和 ・事業中区間の4車線化により、江上交差点から主要渋滞箇所であるハウステンボス入口交差点までの交通渋滞が緩和し、西九州自動車道からのアクセス向上が期待される。 2交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、ハウステンボス入口交差点の縦断勾配の緩和による視認性の向上や、県道切替えによる県道方面の通過交通の転換、および多車線化による円滑な分合流の促進により、交通安全性の向上が期待される。 3観光振興の支援 ・事業中区間の整備により、県内外からのアクセス性や、地域内の周遊観光の利便性が向上し、観光振興への支援が期待される。 4生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・橋梁工事における架設工法の見直し、地盤改良の工法の見直し、物価上昇による資機材及び労務費等の増に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・針尾バイパスは、国道205号の交通混雑の緩和や西九州自動車道へのアクセス向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約72%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・現場発生土流用に伴うコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道208号 荒尾道路 九州地方整備局	その他	230	10,918	【内訳】 走行時間短縮便益：9,499億円 走行経費減少便益：1,087億円 交通事故減少便益：　333億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100～42,900台／日	6,165	【内訳】 事業費　　:5,663億円 維持管理費:　366億円 更新費　　:　136億円	1.8 (0.7) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 2交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 3生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道208号有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和5年度 ・事業進捗率：0%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川) 九州地方整備局	再々評価	2,631					1.8 (1.7) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 2交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 3生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約84%(うち用地進捗率約98%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道208号 大川佐賀道路 九州地方整備局	その他	986					1.8 (1.5) ※1	1広域交通ネットワークの形成 ・有明海沿岸道路の整備により、大牟田市～鹿島市の所要時間が短縮。沿岸8都市間の連携・交流促進、広域拠点とのアクセス性向上による物流効率化などが期待される。 2交通混雑の緩和・安全性の向上 ・有明海沿岸道路の整備により、並行現道からの交通転換が図られ、交通混雑が緩和するとともに、死傷事故件数が減少することが期待される。 3生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2,NO2,SPM削減)	・一般国道208号荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒尾道路、有明海沿岸道路(大牟田～大川)、大川佐賀道路は、高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携及び交流の促進を支援するとともに、並行する国道208号の交通混雑の緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約46%(うち用地進捗率約78%) 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道58号 那覇北道路 沖縄総合事務局	再々評価	1,230	1,053	【内訳】 走行時間短縮便益：875億円 走行経費減少便益：142億円 交通事故減少便益：　36億円 【主な根拠】 計画交通量:62,700台/日	936	【内訳】 事業費　　:923億円 維持管理費：13億円	1.1	1円滑なモビリティの確保 ・那覇市街地を通行する通過交通が減少し、国道58号や臨港道路の交通混雑の緩和が期待される。 2地域活性化 ・那覇港から空港や周辺工業団地を結ぶ自専道ネットワークが強化され、物流効率化の向上が期待される。 3観光活動の支援 ・豊崎レンタカーステーションからおもろまちへの所要時間が短縮。 4地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 5生活環境の改善・保全 ・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。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号「那覇北道路・臨港道路若狭港町線」は那覇市港町から那覇市若狭に至る延長約2.2kmの主要幹線道路である。 ・沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する。 ・また、那覇都市圏は、2環状7放射道路の整備を行うことにより、交通経路の分散化による慢性的な那覇市内の混雑時旅行速度の向上を図ることを目的に整備を推進しており、那覇北道路・臨港道路若狭港町線は2環状道路の一部を形成する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：約6%(うち用地進捗率0%) 【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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道58号 浦添北道路Ⅱ期線 沖縄総合事務局	長期間継続中	350	536	【内訳】 走行時間短縮便益： 508億円 走行経費減少便益： 28億円 交通事故減少便益：0.29億円 【主な根拠】 計画交通量:46,100台/日	277	【内訳】 事業費 ：270億円 維持管理費：6.4億円	1.9	1円滑なモビリティの確保 ・浦添北道路Ⅱ期線の容量拡大(2車線から6車線)により、浦添北道路Ⅱ期線、並行する国道58号の混雑が緩和。 2地域経済・観光活動の支援 ・沖縄西海岸道路・国道58号の円滑な移動が確保されることで、円滑な経済活動、観光活動を支援。 3交通事故の減少 ・浦添北道路Ⅱ期線の整備により国道58号の交通量が転換し、混雑緩和による交通事故の減少が期待される。 4地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 5生活環境の改善・保全 ・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。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号「浦添北道路Ⅱ期線」は、宜野湾市宇地泊から浦添市港川に至る延長2.0kmの主要幹線道路である。 ・沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な混雑緩和を図る道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約11%(うち用地進捗率約99%) 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道58号 浦添拡幅 沖縄総合事務局	その他	170	298	【内訳】 走行時間短縮便益： 302億円 走行経費減少便益：0.88億円 交通事故減少便益：-4.5億円 【主な根拠】 計画交通量:64,600台/日	175	【内訳】 事業費 ：162億円 維持管理費： 13億円	1.7	1経済活動の支援 ・浦添拡幅区間の速達性が向上し、都市間連携強化が図られることで、経済活動を支援。 2周辺まちづくりの支援 ・歩道や街灯、バス停等を整備することで、地域住民や来訪者のアメニティを向上し、周辺まちづくりを支援。 3地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 4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。	・施工方法の変更及び景観、バリアフリーに配慮した整備による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】 ・一般国道58号「浦添拡幅」は浦添市城間から那覇市安謝に至る延長約2.9kmの主要幹線道路である。 ・沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する道路である。 ・また、2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な那覇都市圏内の混雑緩和を図る道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約84%(うち用地進捗率約99%) 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局	その他	520	1,385	【内訳】 走行時間短縮便益：1,321億円 走行経費減少便益： 53億円 交通事故減少便益： 11億円 【主な根拠】 計画交通量：34,600台/日	747	【内訳】 事業費 ：711億円 維持管理費： 35億円	1.9	1円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 2個性ある地域の形成 ・那覇空港からマリンパークへのアクセス性が向上。 3安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス性が向上。 4地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 5生活環境の改善・保全 ・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。	・残土等資材の運搬・処分費の増加、法面対策工の増加、および物価上昇に伴う資材単価の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道329号与那原バイパスは、西原町字小那覇から南風原町字与那覇に至る延長約4.2kmの主要幹線道路である。 ・沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 ・与那原バイパスの整備により、西原町～与那原町間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約87%(うち用地進捗率約99%) 【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事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局	その他	490	771	【内訳】 走行時間短縮便益： 727億円 走行経費減少便益： 40億円 交通事故減少便益： 3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：32,400台/日	588	【内訳】 事業費 ：565億円 維持管理費： 22億円	1.3	1円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 2個性ある地域の形成 ・那覇空港からマリンパークへのアクセス性が向上。 3安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス性が向上。 4地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 5生活環境の改善・保全 ・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。	・残土等資材の運搬・処分費の増加、法面対策工の増加、および物価上昇に伴う資材単価の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道329号南風原バイパスは、南風原町字与那覇から那覇市上間に至る延長約2.8kmの主要幹線道路である。 ・沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 ・南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約68%(うち用地進捗率約86%) 【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事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道329号 西原バイパス 沖縄総合事務局	一定期間未着工	140	760	【内訳】 走行時間短縮便益：669億円 走行経費減少便益： 66億円 交通事故減少便益： 25億円 【主な根拠】 計画交通量：33,200台/日	132	【内訳】 事業費 ：110億円 維持管理費： 21億円	5.8	1円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる。 2安全で安心できるくらしの確保 ・生活道路に入り込んでいた車両の整流化が見込まれる。 ・小那覇交差点の通行止め発生時の救急搬送の代替迂回路を確保。 3物流効率化の支援 ・重要港湾の中城湾港や那覇市までの速達性が向上し、地域産業を支援。 4個性ある地域の形成 ・那覇市街地から東海岸地域への交通円滑化により、東海岸地域の産業振興・観光拠点開発を支援 5地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 6生活環境の改善・保全 ・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。	・事業採択後一定期間（3年間）が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道329号西原バイパスは、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられており、沖縄本島東海岸部を南北方向に連絡する幹線道路である。 ・国道329号南風原バイパス、国道329号与那原バイパスと一体となり幹線道路網を形成し、那覇市へのアクセス性向上を図る道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%） 【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。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
第二東海自動車道 横浜名古屋線 （新秦野～御殿場JCT） 中日本高速道路株式会社	その他	7,324	24,676	【内訳】 走行時間短縮便益：24,044億円 走行経費減少便益：488億円 交通事故減少便益：144億円 【主な根拠】 計画交通量 51,300台／日	16,885	【内訳】 事業費：15,875億円 維持管理費：557億円 更新費：452億円	1.5 (1.9) ※1	1円滑なモビリティの確保 ・東名（海老名JCT～御殿場JCT）の交通集中渋滞回数は、東名（海老名JCT～豊田JCT）区間の約6割を占め、同区間の渋滞中事故は事故全体の4割を占めており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通による交通分散により渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故の減少が期待される。 ・東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となり、東西交通に多大な影響を与えることとなるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、大規模更新・修繕事業による交通への影響を大幅に軽減する。 ・東名（富士IC～清水JCT）では、越波等による通行止めが発生した際、新東名への迂回によるリダンダンシーが確保できており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）でも同様の効果が期待できる。 2物流効率化への貢献 ・静岡県東部からの輸出入は首都圏方面の利用が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通によりダブルネットワーク化されることで、物流の安定性・効率性の向上が期待できる。 ・新東名の沿線自治体では、工場の立地が活発であり、大型物流施設の立地が進んでおり、高速道路網の充実により、首都圏と東海・近畿等を結ぶ企業活動や物流の効率化に貢献する。 ・新東名静岡県区間の開通時には沿線への物流施設の立地が相次ぎ、静岡県の工場立地件数が全国で上位になっており、神奈川県区間沿線においても企業立地の促進が期待される。 3都市の再生 ・新東名沿線の伊勢原市、秦野市、山北町、小山町及び御殿場市では、新東名整備に伴い、ICを中心とした今後の土地利用計画を立案、推進しており、新東名の開通が沿線自治体の地方創生に向けた取組みに貢献する。 4個性ある地域の形成 ・山梨県や静岡県へは関東方面からの観光客が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、アクセスの選択肢が増えることに加え、中央道や東名での混雑が緩和することにより、関東方面から日帰り観光や山梨・静岡の両県にわたっての周遊観光が容易となることで、富士五湖エリアや、今回開通区間沿線の丹沢・大山エリア、その他周辺観光地での観光入込客数の増加が期待される。 5安全で安心できるくらしの確保 ・新東名の開通により、第三次救急医療機関への30分圏域が拡大することで、30分圏域人口が増加し、地域の救急医療体制強化に貢献する。 6災害への備え ・新東名の開通により災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮されるとともに、新たに建設されるSA・PAの活用により、支援活動や早期復旧に貢献する。 ・沿線の静岡県及び神奈川県と包括的提携協定を締結しており、応急復旧等の相互協力、休憩施設の防災拠点としての活用、緊急車両等の通行等により大規模災害時の連携を強化、迅速かつ的確な災害復旧に貢献する。	・総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 交通集中渋滞の緩和、渋滞中事故件数の減少 リニューアルプロジェクト実施時の代替ルートの確保 物流効率化への貢献、都市の再生、個性ある地域の形成、地域救急医療体制強化への貢献 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約61%（うち用地進捗率約99%） 新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により工程を精査、2027年度（令和9年度）の開通予定に見直し 【コスト縮減等】 ・伐採木のバイオマス発電への活用による処分費の縮減 ・隣接施設からの飛球防止対策の見直しによるコスト縮減 ・機能補償道路の見直しによるコスト縮減	継続	道路局 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）
近畿自動車道 名古屋神戸線 （亀山西JCT～大津JCT） 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社	再々評価	5,876	46,982	【内訳】 走行時間短縮便益：38,626億円 走行経費減少便益：7,320億円 交通事故減少便益：1,035億円 【主な根拠】 計画交通量：51,700～60,600台/日	12,170	【内訳】 事業費 ：10,100億円 維持管理費：2,071億円	3.9	1国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する） 2災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する）た場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） 3災害への備え（並行する高速ネットワークの代替路線として機能する） 他14項目に該当	再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据え、6車線化による走行快適性に加え、低速度の大型車と高速度の普通車の混在を減らすことで物流の効率化に寄与し、生産性向上が図られる。また、名神とのダブルネットワークの安定性向上により、ネットワークの代替性が強化され、降雪や地震時の災害発生時に名神が通行止めとなった場合においても、新名神高速道路が代替路として機能し、名神軸の安定的な交通を確保できる。加えて、今後本格化する名神のリニューアル工事実施時に、名神からの迂回車両により新名神の交通量が増加した場合においても、渋滞の発生を抑制し、名神軸の円滑な交通が確保できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）
近畿自動車道 名古屋神戸線 （大津JCT～城陽） 西日本高速道路株式会社	その他	7,657	12,785	【内訳】 走行時間短縮便益：11,515億円 走行経費減少便益：1,157億円 交通事故減少便益：114億円 【主な根拠】 計画交通量：62,800～63,300台/日	7,832	【内訳】 事業費 ：7,024億円 維持管理費：808億円	1.6	1物流効率化の支援（農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる） 2国土・地域ネットワークの構築（当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する） 3災害への備え（緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する） 他19項目に該当	トンネル工事における補助工法の追加、埋土層対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 近畿自動車道 名古屋神戸線は、愛知県名古屋市を起点として、三重県、滋賀県、京都府、大阪府を経由し、兵庫県神戸市へ至る総延長174kmの国土開発幹線自動車道である。本事業は、このうち大津ＪＣＴから城陽間25kmについて暫定4車線で整備し、その後完成6車線に整備する事業である。 【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41%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）

一般国道10号 隼人道路 （隼人東～加治木） 西日本高速道路株式会社	その他	549	4,227	【内訳】 走行時間短縮便益：3,267億円 走行経費減少便益：840億円 交通事故減少便益：121億円 【主な根拠】 計画交通量：12,300～12,800台/日	1,342	【内訳】 事業費　　：1,174億円 維持管理費：168億円	3.2	1円滑なモビリティの確保 ・鹿児島空港へのアクセス向上が見込まれる 2物流効率化の支援 ・鹿児島港へのアクセス向上が見込まれる 3安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他14項目に該当	斜面対策工の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道10号隼人道路は、東九州自動車道と一体となって、九州縦貫自動車道等の高速ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度（4車線化）：平成29年度 事業進捗率：約70%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）
一般国道497号 西九州自動車道 （佐々佐世保道路・佐世保道路）（佐々～佐世保大塔） 西日本高速道路株式会社	その他	3,094	14,745	【内訳】 走行時間短縮便益：13,583億円 走行経費減少便益：980億円 交通事故減少便益：182億円 【主な根拠】 計画交通量：19,800～45,700台/日	5,852	【内訳】 事業費　　：5,271億円 維持管理費：431億円 更新費　　：151億円	2.5	1円滑なモビリティの確保 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 2国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 3個性ある地域の形成 ・主要観光地へのアクセス向上が期待される 他16項目に該当	橋梁構造の変更や橋梁上部工の架設工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 【投資効果等の事業の必要性】 佐々佐世保道路・佐世保道路は、西九州自動車道の一部を形成する延長16.8kmの高規格幹線道路であり、長崎県北部の一般国道35号と並行に位置し、九州北西部の広域的な連携を図り、地域の活性化に大きく寄与するとともに、当該地域の時間短縮、渋滞緩和等を目的とする路線である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度（4車線化）：平成29年度 事業進捗率：約7%（うち用地進捗率100%） 全面的に工事を実施中である。 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせ、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 （課長 小林 賢太郎）

※1 上段のB/Cの値は事業化区間を含む広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段（ ）書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。
※2 前回評価時において実施した費用便益分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用便益分析の結果を用いている。

【道路・街路事業】
（直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業）

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	事業の効果	費用(億円)	費用の内訳	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
一般国道40号 音威子府バイパス 北海道開発局	その他	1,452	○道路事業３便益 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少(399億円) ○救急医療改善効果 ○余裕時間の短縮による効果 ○河川氾濫時の人命損失軽減効果(走行車両) ○河川氾濫時の人命損失軽減効果(地域住民) ○冬期視程障害の解消効果 ○冬期広域交通のリダンダンシー向上効果 ○日本海側津波時の代替路確保効果 ○オホーツク海側津波時の代替路確保効果 ○大規模豪雨時の代替路確保効果 ○地域住民の不安の解消(通行止め解消等) ○事業による地域経済の活性化効果 ○CO2排出削減による効果	1,950	【内訳】 事業費　：1,878億円 維持管理費：　72億円	・資機材・労務単価の変動等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。 ・音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約89%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造、工法等の変更は無いが、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 髙松 諭）
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	その他	285	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８１分⇒整備後７９分)へのアクセス向上が見込まれる。 ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策４箇所が解消される。 ③高次救急医療施設へのアクセス性向上 ・戸沢村草薙温泉地区から県立新庄病院(現況３６分⇒整備後３４分)へのアクセス向上が見込まれる。	320	【内訳】 事業費　　：303億円 維持管理費：　17億円	・トンネルの施工方法見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る高規格道路である。 ・高屋道路は、新庄酒田道路の一部を構成し、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83%(うち用地進捗率約90%) 【コスト縮減等】 ・トンネル内ラジオ受信装置計画の見直しを行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局	その他	603	①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。 ②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。 ③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庇除去に伴う片側交互通行規制を回避する。 ④救急救命活動の支援 ・魚沼基幹病院への救急搬送時間短縮による救急救命率の向上や救急搬送環境の改善が期待される。	873	【内訳】 事業費　　856億円 維持管理費　17億円	・埋蔵文化財調査の追加、スノーシェルターの追加、排水計画変更に伴う追加、盛り土材の土質改良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ている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率：約94%（うち用地進捗率約99%） 【コスト縮減等】 ・新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）
一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局	その他	825	①災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 　・只見町と三条市を含む県央地域の道路ネットワークが確保され、リダンダンシーの機能向上が図られることで、年間を通じて天候に左右されない救命救急体制が構築される。 ②地域産業の活性化支援 　・三条市へのアクセス性が向上し、福島県南会津地域と新潟県中越地域の地域産業の活性化が期待される。 ③主要な観光地へのアクセス向上 　・福島県南会津地域と新潟県中越地域の主要な観光地相互のアクセス性が向上し、関東圏からの新たな広域的な観光ネットワークの広がりが期待される。	1,287	【内訳】 事業費　　1,270億円 維持管理費　16億円	・国立及び県立公園内にある工事用道路の原形復旧、橋梁の耐震補強の追加や新たに確認された雪崩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。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道289号八十里越は、新潟・福島県境の「通行不能区間の解消」や「安全・安心な暮らしの支援」などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率：約92%（うち用地進捗率約77%） 【コスト縮減等】 ・新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 髙松 諭）

一般国道１８３号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	その他	493	○災害等に対する不安感の解消 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消効果	475	【内訳】 事業費　　：466億円 維持管理費：9.3億円	・のり面対策工の追加、トンネル掘削工法の変更及び労務費・物価上昇に伴う総事業費の変更を行うこと、事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道１８３号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約１４５kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長１２．０kmの道路である。 事業目的は、線形不良の解消のほか、国土強靭化に伴う災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約55%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減に努力しつつ、事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	その他	189	・災害危険個所の減少及び地すべり地の回避 ・走行時間の短縮等(災害による通行止めでの迂回の解消を含む)　113億円(残事業113億円) ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・線形不良箇所の減少による走行性・安全性の向上 ・災害時の通行止めによる孤立地域の経済(営業)損失(0.5億円)	213	【内訳】 事業費　　：203億円 維持管理費：　10億円	・切土法面からの蛇紋岩(アスベスト含有)発生による追加対策に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約125kmの主要幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の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、主要幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約96%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 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の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局	その他	144	・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ・緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 ・南海トラフ地震発生時の津波等による通行被害の回避(7.2億円) ・南海トラフ地震発生時の津波浸水区間住民の避難支援(15.6億円)	150	【内訳】 事業費　　：143億円 維持管理費：　7.1億円	・地下水への影響を踏まえた道路構造変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号牟岐バイパスは、南海トラフ地震による津波浸水想定区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することによる、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を目的とした県南地域の住民生活や経済活動をさせる重要な道路である。 また、災害拠点病院(徳島県立海部病院)の整備等、地域の防災まちづくりと一体となり津波・防災対策を支援するとともに、牟岐町市街地に流入する通過交通の転換による地域の交通安全性向上や県南地域の地域産業支援にも寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：約73%(うち用地進捗率約82%) 【コスト縮減等】 想定できない事象に起因する事業費増において低コスト工法の採用等による工事コスト縮減を実施することに加え、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造の採用等、今後も総コストの縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 髙松 諭)

【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					
奥尻港本港地区地域生活基盤整備事業 北海道開発局	再々評価	84	280	【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減便益：4.0億円 船舶の待避作業コストの削減便益：0.05億円 海難の減少：274億円 防風施設整備に伴う作業コストの削減便益：0.13億円 フェリー就航率向上効果：1.3億円 残存価値（土地）：0.28億円 【主な根拠】 令和12年予測小型船隻数：53隻/年 令和12年予測作業船の利用隻数：8.0隻/年 令和12年予測避泊隻数：1.0隻/年 令和12年予測対象漁船隻数：2.0隻/年 令和12年予測欠航減少回数：3.0回/年	174	【内訳】 建設費：172億円 管理運営費等：2.0億円	1.6	・本事業の実施により、本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域を確保するとともに、地域住民の避難空間となる防災緑地が確保される。 ・本事業の実施により、小型船の安全な係留や効率的な漁業活動が可能となり、地域の基幹産業である水産業の発展・維持が期待される。 ・本事業の実施により、船舶の安全な避難による海難の減少及び地域の防災力向上に寄与する。 ・本事業の実施により、フェリー就航率の向上による安定的な観光客の入り込みとともに、クルーズ船の寄港増加による経済波及効果の発現が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・奥尻港では施設の老朽化が進行しており、利用施設の不足による小型船の滞船や多そう係留を余儀なくされている。 ・また、本港は避難港であるが、港内静穏度が不足していることから、本港沖合を航行する船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。 ・さらに、奥尻町地域防災計画による、奥尻港の背後に位置する奥尻地区の市街地全体は、狭隘な沢地に住宅が密集していることから、崖崩れ、土石流等の警戒区域とされているため、災害時において港を活用した避難空間の確保が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・既設ブロックを防波堤（北外）の整備に流用することにより、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
浦河港本港地区防波堤整備事業 北海道開発局	再々評価	112	287	【内訳】 静穏度向上による輸送コストの削減便益：36億円 海難の減少 ：250億円 残存価値：0.91億円 【主な根拠】 令和12年予測取扱貨物量：269千トン/年 令和12年予測避泊隻数：1.0隻/年	234	【内訳】 建設費：234億円 管理運営費等：0.59億円	1.2	・本事業の実施により、港内静穏度が向上し、かんらん岩の安定的な出荷が可能となることで、我が国の製鉄企業の安定的な操業、ひいては製鉄業界の競争力強化に寄与する。 ・本事業の実施により、船舶の安全な避難による海難の減少及び地域の防災力向上に寄与する。 ・本事業の実施により、小型船が安全に陸揚・準備・休憩を行うことが可能となり、地域の基幹産業である水産業の維持・発展が期待される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・浦河港は全国で2箇所しか採石場がない、希少価値の高いかんらん岩の積出港として利用されているが、港内静穏度が不足しているため、荷役岸壁の稼働率が低い状況にある。 ・近年、アジアの経済成長などの情勢変化や鉄鋼業界での原材料変更の流れから、かんらん岩需要が高まっているため、早急な静穏度向上対策による物流の安定性確保が求められている。また、荒天時において、港内静穏度の不足が生じているため、本港沖合を航行する船舶の避難等に対応できない。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・撤去材を防波堤整備に流用することにより、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
石狩湾新港東地区国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	その他	174	240	【内訳】 海上輸送コストの削減便益（鉄スクラップ）：170億円 陸上輸送コストの削減便益（鉄スクラップ）：57億円 海上輸送コストの削減便益（バイオマス燃料）：11億円 残存価値：1.6億円 【主な根拠】 令和11年予測鉄スクラップ取扱貨物量：345千トン/年 令和11年予測鉄スクラップ取扱貨物量：75千トン/年 令和11年予測バイオマス燃料取扱貨物量：70千トン/年	148	【内訳】 建設費：148億円 管理運営費等：0.66億円	1.6	・本事業の実施により、大型船の喫水調整（減載）の解消等により鉄スクラップの輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後の広大なヤードでの集積・保管による品質確保を図ることで、東南アジア等の鉄スクラップ需要を取り込むことが可能となるなど、鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上に寄与する。 ・本事業の実施により、鉄スクラップの輸出先の確保が可能となり、背後地域に所在する鉄スクラップを排出する企業（約2,000社）の事業活動の安定化に寄与する。また、バイオマス燃料、化学薬品や廃棄物等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興を図る。さらに、近傍の石狩湾新港が利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。 ・本事業の実施により、大型船を利用することによるバイオマス燃料の輸送効率化が図られ、港湾背後に立地するバイオマス発電所への安定的な燃料供給がなされることで、エネルギー分野での脱炭素化・カーボンニュートラルに寄与する。 ・本事業の実施により、陸上輸送距離の短縮及び海上輸送回数の減少に伴い、CO2は8,430トン、NOXは725トンの削減を図る。 ・本事業の実施により、将来的に複数港での鉄スクラップ事業者が連携し海上輸送ネットワークが形成されることで、他港湾も含め石狩湾新港から東南アジア等の遠方国への大型船を活用した一括大量輸送が可能となる。これにより、更なる物流の効率化が図られ、我が国における鉄スクラップの安定的な輸出が可能となり、全国の廃棄物処理コストの低減が期待される。また、全国で発生する鉄スクラップのリサイクルが促進されることにより、国際資源循環の一層の推進が期待され、環境の保全に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・石狩湾新港では、背後の石狩湾新港地域の分譲が進むなど、進出企業による工場新設、稼働、設備増強等が見込まれている。 ・特に、鉄スクラップについては、輸出量の増加への対応に加え、水深不足により大型船が満載で入港できない状況の改善が求められている。 ・また、バイオマス発電所が令和4年8月より稼働しており、発電燃料（木質ペレット、PKS）を公共岸壁で取り扱う見込みであることから、新たな貨物への対応が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・港湾施設用地の消波工に既設ブロックを流用することにより、コスト縮減を図る。 ・岸壁（水深12m）の施工計画を見直し、当初計画していた仮設工の縮減により、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

秋田港外港地区防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	605	2,054	【内訳】 陸上輸送コストの削減便益（コンテナ）：1,544億円 陸上輸送時間コストの削減便益（コンテナ）：233億円 滞船コストの削減便益：9.0億円 海上輸送コストの削減便益（部材輸送）：19億円 荷役コストの削減便益（海上作業）：233億円 緊急物資輸送コスト削減便益：0.50億円 震災後の一般貨物輸送コスト削減便益：4.6億円 施設被害回避便益：6.4億円 残存価値：5.9億円 【主な根拠】 令和10年予測取扱貨物量：34,400TEU/年 滞船時間：372時間 洋上風力関連貨物：56千トン/年 緊急物資：4.2千トン フェリー貨物：25万トン	1,243	【内訳】 建設費：1,243億円 管理運営費等：0.21億円	1.7	・排出ガスの減少 （参考）CO2削減量 約4,254トン-C/年、NOX削減量 約40トン/年 ・港内静穏度が向上することにより、船舶の係留と荷役の安全性が向上する。 ・防波堤の防護効果により、津波による浸水被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害時のリダンダンシーが確保される。 ・取扱貨物量が増加することにより、港湾管理者等の営業収益が向上する。 ・海洋再生可能エネルギーの円滑な導入により、雇用及び産業の創出等、地域経済の活性化に寄与する。 ・防波堤完成上部工にプレキャスト工法を導入することにより、被災リスク・事故リスクの低減に寄与し、安全で効率的な海上作業が可能となる。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・防波堤等の整備により、冬季風浪や長周期波に対する港内静穏度を向上させ、船舶の係留と荷役の安全性を確保するとともに、滞船の解消により物流の効率化を図る。 ・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資輸送及び幹線貨物輸送の拠点機能を確保し、大規模地震発生時に迅速な復旧・復興支援に寄与する。 ・岸壁の地耐力強化により、洋上風力発電設備部材の取り扱いを可能とし、海洋再生可能エネルギー導入に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・防波堤ケーソンの中詰材を、自港で発生する浚渫土砂に代えて、単位体積重量が大きい砕石を使用することにより、断面幅を縮小し、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
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	1,604	5,831	【内訳】 輸送コスト削減便益：2,815億円 滞船コスト削減便益：105億円 海難事故損失回避便益：2,814億円 緊急物資輸送コスト削減便益：0.60億円 震災後の一般貨物輸送コスト削減便益：54億円 施設被害回避便益：27億円 残存価値：14億円 【主な根拠】 令和11年予測取扱貨物量 木材チップ：94万トン 石炭：75万トン 木質ペレット：72万トン 原木：16万トン 穀物：45万トン 鉄スクラップ：7.0万トン 滞船時間：8,724時間 海難事故回避隻数：7.0隻/年 緊急物資：2.6千トン 震災後一般貨物：194万トン	5,008	【内訳】 建設費：4,996億円 管理運営費等：12億円	1.2	・排出ガスの削減 （参考）CO2削減量：約38,526トン-C/年、NOX削減量：約4,171トン/年 ・輸送効率の向上により、産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化に寄与する。 ・静穏度が向上することにより、船舶の係留と荷役の安全性が向上する。 ・防波堤の防護効果により、津波による浸水被害が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害時のリダンダンシーが確保される。 ・取扱貨物量が増加することにより、港湾管理者等の営業収益が向上する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大水深岸壁の整備により、貨物船の大型化に対応するとともに、貨物船の沖待ちを解消し、物流効率化を図る。 ・防波堤の整備により、港内静穏度を向上させることで、船舶の係留と荷役の安全性を確保するとともに、避泊水域を確保することで、航行船舶の海難事故の防止を図る。 ・耐震強化岸壁の整備により、大規模地震発生時における緊急物資輸送の拠点機能を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・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る。 ・岸壁構造を重力式にすることで、地盤改良範囲を縮小し、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 関東地方整備局	その他	88	278	【内訳】 船舶の大型化による輸送コスト削減便益:71億円 モーダルシフトによる輸送コスト削減便益 :204億円 地震時の輸送コストの削減便益:2.5億円 残存価値:0.28億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量: シャーシ台数(船舶大型化への対応):323千ﾄﾝ/年 完成自動車台数(船舶大型化への対応):285千ﾄﾝ/年 シャーシ台数(モーダルシフトへの対応):291千ﾄﾝ/年 シャーシ台数(地震時の大型船による輸送):614千ﾄﾝ/年 完成自動車台数(地震時の大型船による輸送):285千ﾄﾝ/年	87	【内訳】 建設費:79億円 管理運営費等:7.9億円	3.2	・2024年問題や高齢化など将来的な輸送力不足が懸念されており、本事業の実施により、船舶の大型化が図られ、内航RORO船による輸送力が強化されることにより、将来的な輸送需要へ対応する。 ・また、トラックドライバーの休息確保や労働時間の短縮、地域内での就労環境が可能となるなど、トラックドライバーの労働環境の向上を図る。 ・岸壁の耐震化により、大規模地震時においても幹線貨物輸送機能が確保され、地域の産業活動及び地域住民の生活が維持される。 ・港湾貨物の輸送効率化、モーダルシフト需要等への対応が可能となり、CO2、NOX等の排出量が削減されるとともに、モーダルシフトの進展により、首都圏流入車両が削減され、渋滞緩和に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・RORO船の大型化に対応した施設を整備することにより、今後のモーダルシフトを含む貨物需要の増加に対応する。 ・大規模地震時における幹線貨物輸送機能を確保することにより、経済活動の維持を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・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を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業 関東地方整備局	長期間継続中	3,800	8,639	【内訳】 貨物取扱能力の向上による輸送コスト削減便益：8,240億円 船舶の大型化による輸送コスト削減便益：46億円 滞船コスト削減等便益：36億円 大規模地震時輸送コスト削減便益：210億円 残存価値：106億円 【主な根拠】 令和14年予測取扱貨物量： 貨物取扱能力向上年間取扱貨物量：1,252千TEU/年 船舶大型化年間取扱貨物量：86千TEU/年 滞船コスト削減対象貨物量：10千TEU/年 大規模地震時年間取扱貨物量：1,799千TEU/年	3,333	【内訳】 建設費：3,249億円 管理運営費等：84億円	2.6	・本整備事業の実施により、基幹航路の維持・拡大が図られ、物流効率化による我が国の地域産業の国際競争力の向上を図る。 ・耐震強化岸壁の整備により、震災時においても物流機能が維持されることで、我が国の産業活動と市民生活の維持に貢献できる。 ・基幹航路の維持・拡大が図られ、京浜港で取り扱う際の施設使用料、入港料、積み替え費用等の港湾収益を確保できる。 ・世界各地を結ぶ直行便の増加により輸送のリードタイムが短縮するとともに、途中積替港における荷繰作業の回避により、荷傷みリスクの低減及び輸送の定時性向上を図ることで、信頼度の高い海上コンテナ輸送網を構築を図る。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、排出ガス（CO2、NOX）が削減される。	・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大水深・大規模コンテナターミナルの整備により、国際基幹航路を中心に大型化が進展するコンテナ船の円滑な入出港を実現する。 ・コンテナ船の大型への対応と併せて、コンテナ貨物取扱能力の向上により荷役作業を円滑化し、増加する貨物量への対応とともに物流の効率化を図る。 ・耐震化されたコンテナターミナルの整備により、大規模震災時においても国際物流機能を確保し国内の経済活動を維持する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・道路整備の掘削の際に発生した資材を路床等の整備に有効活用した。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
名古屋港ふ頭再編整備事業 中部地方整備局	その他	4,324	7,503	【内訳】 大型船舶利用による輸送コスト削減便益:2,089億円 代替港利用回避による輸送コスト削減便益:4,071億円 航路拡幅による輸送効率化便益:85億円 臨港道路整備による輸送コスト削減便益:34億円 モータープール集約による輸送効率化便益:55億円 航路増深による輸送コスト削減便益:68億円 大規模地震時における幹線貨物の輸送コスト削減便益:1,041億円 震災時の施設被害回避便益:37億円 残存価値:22億円 【主な根拠】 令和12年外貿コンテナ貨物取扱量：3,159千TEU/年 令和11年完成自動車取扱台数：507千台/年	4,612	【内訳】 建設費：3,585億円 管理運営費等：1,027億円	1.6	・貨物の陸上輸送距離が短縮されることで、CO2、NOX等の排出ガスの削減が可能となる。 ・物流の効率化や高度化、地域の基幹産業の国際競争力の強化を図る。 ・企業の進出等による生産拡大、新たな雇用創出が期待できる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・近海航路のコンテナ貨物量の増大に対応するため、新たにコンテナターミナルを整備する。さらには鍋田ふ頭への進入道路の整備及び西航路の拡幅によって輸送の効率化を図る。 ・中部圏で生産される自動車部品・産業機械等の東南アジア向けコンテナ貨物の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、既存施設の老朽化対策と併せて港湾施設の増深改良を行う。 ・我が国の基幹産業である自動車関連産業の国際競争力を維持・強化することを目的として、非効率な荷役形態の改善及び船舶の大型化への対応を図るため、施設利用の再編に合わせて水深12mの国際物流ターミナルの整備を行う。 ・コンテナや完成自動車輸送の拠点である名古屋港における大型船対応を進め、国際競争力を強化するため、庄内川関連の航路・泊地の整備を適切に行う。 【事業の進捗の見込み】 ・令和61年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・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）低減となるよう努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
四日市港霞ヶ浦地区国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	その他	583	915	【内訳】 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（コンテナ貨物）：477億円 輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果（完成自動車）：221億円 被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果：215億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 令和13年外貿コンテナ貨物取扱量（東南アジア）：302千TEU/年 令和13年完成自動車取扱台数：496千台/年	526	【内訳】 建設費：500億円 再投資費：21億円 管理運営費等：4.9億円	1.7	・コンテナ船の大型化・増便への対応や、ふ頭再編による機能の集約等による輸送効率化が図られる。これにより、自動車関連企業をはじめとする幅広い産業の国際競争力の向上が期待できる。 ・火力発電所や化学産業が集積し、背後企業の燃料、原料輸送の拠点である四日市港において、大量一括輸送が図られることで、四日市港背後における産業の振興が図られる。また、近傍の四日市港を利用できることにより、陸上輸送距離が短縮され、トラックドライバー不足の解消が期待される。さらに、四日市港の利便性が向上することで、四日市港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。 ・霞ヶ浦地区の北ふ頭へコンテナ機能が集約されることで、荷役機械の稼働率の向上・省力化、コンテナの横持ちの解消、人員・機材等の二重化の解消が図られ、効率的な荷役が可能となる。さらに、将来的にAI・IoT、遠隔操作化・自働化等の導入によるコンテナターミナルの生産性の向上が期待される。 ・被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。 ・陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車のCO2及びNOX排出量の削減が可能となる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・コンテナ貨物の取扱量の増加及び船舶の大型化に対応するとともに、コンテナ貨物の取扱いを北ふ頭に集約し、霞ヶ浦地区全体の物流の効率化を図ることにより、地域産業の競争力強化を図ることを目的として、四日市港霞ヶ浦地区北ふ頭に岸壁（水深14m）のコンテナターミナルを整備する。 ・サプライチェーンの強靭化、災害対応力の強化を目的として耐震強化岸壁を整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・引き続き、コスト縮減を念頭に置き、適正工法の選定、ライフサイクルコスト（LCC）低減となるよう努める。 ・具体的には、岸壁土留工のケーソン中詰材についても、他事業で発生した砂を活用する等、更なるコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

堺泉北港国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	307	697	【内訳】 輸送コストの削減便益：607億円 耐震便益：64億円 残存価値：26億円 【主な根拠】 令和10年予測取扱貨物量（中古自動車）：60千台/年 令和10年予測取扱貨物量（外貿コンテナ）：25千TEU/年	599	【内訳】 建設費：596億円 管理運営費等：3.2億円	1.2	・関東～関西～九州の国内物流を安定的に支えるRORO輸送網の構築により、トラックドライバー不足や高齢化等による輸送力不足が解消される。 ・既存ふ頭におけるヤード面積の不足が解消され、荷役作業の効率化、安全性の確保が見込まれる。また、滞船が解消され、物流の効率化が見込まれる。 ・物流の効率化により、堺泉北港や利用企業の国際競争力強化及び地域の企業立地環境の向上が見込まれる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能が確保され、背後圏企業の国際競争力低下が回避される。 ・船舶の大型化や陸上輸送距離の短縮により、CO2排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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発揮し、社会経済活動を維持する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・鋼管杭打設時に撤去した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用し、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。 ・防波堤を撤去した際に発生する資材を再利用することで、工事コストの縮減に取り組む。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
神戸港臨港道路整備事業（大阪湾岸道路西伸部） 近畿地方整備局	再々評価	5,000	211,981	【内訳】 走行時間短縮便益：193,787億円 走行経費減少便益：16,327億円 交通事故減少便益：1,868億円 【主な根拠】 計画交通量：60,000台/日	71,979	【内訳】 事業費：60,885億円 維持管理費：8,853億円 更新費：2,241億円	2.9 (1.2) ※1	①渋滞の緩和・定時性の確保・物流の効率化 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、国際コンテナ戦略港湾阪神港等の物流拠点への移動時間短縮だけでなく、定時性が確保されることで、物流の効率化が期待される。 ②沿道環境の改善 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、大阪湾岸道路へ交通が転換することで混雑緩和により、更なる沿道環境の改善が期待される。 ③代替路の確保 ・大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線の整備により、代替路の確保が可能となり、維持管理の集中工事や交通事故等による阪神高速3号神戸線通行規制時の一般道への交通集中が緩和される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾岸道路は、神戸淡路鳴門自動車道の垂水JCT から関西国際空港線のりんくうJCT に至る延長約80kmの高規格道路である。 ・その内、一般国道2号大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）は、兵庫県神戸市東灘区から長田区に至る延長14.5kmの高規格道路であり、渋滞の緩和、定時性の確保、物流の効率化、沿道環境の改善、代替路の確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約13.0%（うち用地進捗率：約22.9%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
鳥取港千代地区防波堤整備事業 中国地方整備局	その他	455	2,157	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,183億円 海難事故等による損失の回避：918億円 維持浚渫の低減：43億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 令和9年予測取扱貨物量：75万トン/年	1,848	【内訳】 建設費：1,732億円 管理運営費等：115億円	1.2	・港内の静穏度が確保されることで安定した海上物流が確保され、背後企業の持続的な生産活動に寄与する。 ・高波浪などの影響を低減することで、港内施設・背後地が防護される。 ・貨物の陸上輸送距離短縮により化石燃料の節約及び排気ガスの低減に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取港は今後も建設資材等の流通拠点としての利用による新規貨物の取扱いが見込まれる他、周辺に貨物船の避難に必要な水域がないことから、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・施工時における堤体の安定上有効な上部斜面堤の採用により堤体幅が縮小したこと及びケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用することで、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業 中国地方整備局	その他	192	548	【内訳】 輸送コスト削減便益：26億円 海難事故等による損失の回避：520億円 残存価値：2.1億円 【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量：27万トン/年	309	【内訳】 建設費：308億円 管理運営費等：1.0億円	1.8	・他港からの陸送の解消に伴い、浜田港周辺の沿道騒音の軽減を図る。 ・港内の静穏度が確保されることで安定した海上物流が確保され、背後企業の持続的な生産活動に寄与する。 ・貨物の陸上輸送距離短縮により化石燃料の節約及び排気ガスの低減に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・浜田港は島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきており、福井地区の主要な岸壁の静穏度を確保し年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ（建設副産物）を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。 ・防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

水島港国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	369	690	【内訳】 海上輸送コスト削減便益：647億円 陸上輸送コスト削減便益：42億円 残存価値：0.90億円 【主な根拠】 令和12年予測取扱貨物量：325万トン/年（海上輸送コスト削減便益） 令和2年予測取扱対象貨物量：115万トン/年（陸上輸送コスト削減便益）	480	【内訳】 建設費：431億円 管理運営費等：50億円	1.4	・穀物輸入の拠点性が高まることで、民間企業が既に進めている生産拠点の再編・集約化と大型船による効率的な穀物輸送との相乗効果が発揮されるとともに、瀬戸内海周辺の各港へ移出され安定的かつ安価な穀物供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。 ・貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が低減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 中国、四国地方等の畜産業に必要不可欠な配合飼料の原料等として用いられる穀物の企業間連携による大型穀物船を活用した共同輸送の進展に対応することから、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 水島地区の岸壁（水深14m）の整備において、合成床板式ジャケット桟橋を採用し、ジャケット製作と同時に床板設置や上部工配筋を陸上で行い、ジャケットと一体で据え付けることにより、現地における海上作業を少なくし、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	178	278	【内訳】 ダイレクト輸送による海上輸送コスト削減便益（コンテナ貨物）：278億円 残存価値：0.10億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱量（コンテナ貨物）：80,618TEU/年	170	【内訳】 建設費：158億円 管理運営費等：12億円	1.6	・中国・韓国航路のコンテナ船の大型化や東南アジア航路の新規就航が可能となり、広島港を利用する背後企業のサプライチェーンが強靭化され、国内外の生産拠点間の安定的な物流網の確保を図る。 ・広島港背後の自動車企業等の貨物需要に対応でき、背後企業のみならず、幅広い自動車関連企業（国内のサプライヤー企業数約530社）における生産基盤の強化や国際競争力の向上を図る。 ・自動車部品の他、産業機械、紙・パルプ、製造食品等の安定した取扱いが可能となり、地域産業の振興を図る。また、広島港の利便性が向上することで、背後地域への企業の更なる新規立地・投資の促進が期待される。また、「安心・誇り・挑戦　ひろしまビジョン」（R2.10広島県）に位置付けられた、県内産業の生産性の向上や、新たな付加価値の創出などを進めることによる、魅力的な仕事や雇用の場の創出、県経済の持続的な発展に寄与する。 ・海上輸送距離が短縮され、CO2の排出量が減少することで、カーボンニュートラルの実現に寄与する。また、NOXの排出量が減少することで、大気汚染の防止に寄与する。（CO2減少量：14,674トン-C/年、 NOX減少量：1,372トン/年）	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・既存の国際海上コンテナターミナルを延伸し、港湾機能を強化することで、地域の基幹産業の国際競争力強化を図る。 ・広島港から東南アジアへの直行便が利用できることにより、海外でのトランシップが回避されることで、海上輸送コストの削減を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・岸壁直下の地盤改良に使用する改良材の見直しにより、地盤改良の施工範囲の縮小、基礎マウンドの幅及びケーソンの幅の縮小を可能とすることで、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
徳山下松港国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	再々評価	544	1,401	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,400億円 残存価値：1.6億円 【主な根拠】 令和11年予測取扱貨物量：1,470万トン/年（石炭）	590	【内訳】 建設費：583億円 管理運営費等：6.5億円	2.4	・地域の基幹産業を支えるエネルギー（石炭）の効率的な輸入により、安価で安定的な電力供給が可能となり、当該港湾背後圏のみならず、西日本の産業の国際競争力が向上する。 ・西日本地域に立地する企業の生産体制の確保を図るとともに、雇用を含めた地域全体の活力向上を図る。また、本事業を前提に、民間企業による新たな投資が発生し、新たな雇用創出や税収の増加が期待できる。 ・東日本地域に加えて、西日本地域の石炭輸送体制が構築されることにより、全国の効率的かつ安定的な石炭輸送体系が構築され、経済の活性化や雇用増等の経済波及効果を通じ、我が国全体の国際競争力が向上する。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・既存施設の能力不足（桟橋・岸壁の延長・水深不足、航路・泊地水深の不足）の解消及び埠頭用地、臨港道路、荷役機械等の整備により、船舶の大型化に対応するとともに効率的な石炭輸送体系を構築することで、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業の発展に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
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	287	441	【内訳】 輸送時間費用削減便益：407億円 輸送費用削減便益： 31億円 事故損失額削減便益：2.8億円 残存価値：0.20億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：55百台/日～67百台/日（全線供用時）	355	【内訳】 建設費：353億円 管理運営費等：2.5億円	1.2	・立地企業の物流効率化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する。 ・住宅地等での騒音や振動等が低減されるとともに、歩行者の安全確保など周辺環境の改善に寄与する。 ・陸上輸送の効率化が図られ、CO2、NOX排出量が削減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確保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。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・橋脚施工にかかる仮桟橋範囲の見直し及び施工方法の変更によりコスト縮減を図る。 ・橋台背面のU型擁壁に隔壁を設置し、基礎杭本数の削減と橋台構造を逆T式構造からL型構造に変更することによりコスト縮減を図る。 ・盛土部分の施工に流用土を用いることによりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

東予港複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	183	233	【内訳】 輸送コスト削減便益：232億円 震災時輸送コスト増大回避：0.30億円 残存価値：0.50億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：89千台/年（令和8年以降予測） 震災時想定被災人口：3.0千人/回	179	【内訳】 建設費：178億円 管理運営費等：0.90億円	1.3	・陸上輸送から海上輸送へ転換することができ、排出ガスや沿道騒音が軽減される。 ・欠航率が減少することにより、旅客の待ち時間が緩和される。 ・本整備により、航路幅の拡張によって、フェリー操縦時のパイロットの精神的負荷が軽減される。 ・タグボートの要請回数削減によりタグボートの費用損失回避となる。 ・大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用し、地域の産業活動の維持が可能になるとともに、地域住民の生活が維持され、不安の軽減を図る。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・係留施設の水深不足の解消により、増大する貨物需要に伴う船舶の大型化に対応し、非効率な輸送形態を改善する。 ・今後、30年以内に南海トラフ地震を震源とするマグニチュード8～9クラスの地震が高い確率で発生するとされており、広範囲に渡って同時被災を受ける可能性が高いが、愛媛県の地域防災計画において、東予港は防災拠点港湾に指定されているものの耐震強化岸壁は未整備であるため、耐震強化岸壁を整備し、大規模地震時の海上輸送を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	488	1,203	【内訳】 輸送コストの削減便益（外貿コンテナ）：1,053億円 外貿コンテナ船大型化による輸送コスト削減便益：14億円 輸送コストの削減便益（石炭）：52億円 輸送コストの削減便益（塩化カリウム）：23 億円 輸送コストの削減便益（PKS）：12億円 震災時における輸送コストの削減便益：35億円 残存価値:14億円 【主な根拠】 令和13年予測取扱貨物量： （バルク貨物）8.5万トン/年 （コンテナ貨物）3.1万TEU/年	1,137	【内訳】 建設費：1,134億円 管理運営費等：3.0億円	1.1	・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。 ・コンテナ貨物の横持ちが解消され、沿道騒音の軽減を図る。 ・岸壁（水深13m）の整備により、石炭バルカーとコンテナ船の競合が緩和されることにより、入港時のタグボート費用の削減を図る。 ・石炭バルカーとコンテナ船の競合が緩和され、コンテナ船の入出港時における操船の負担が解消される。 ・防波堤延伸により、石炭バルカーが入港する際の潮流に対する操船の精神的負荷が緩和される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する地域住民の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持を図る。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応やふ頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 【事業進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・既存施設の撤去工事から発生する石材等を岸壁（水深13m）延伸工事における流用材として有効活用を図り、コスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	再々評価	1,460	4,986	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,713億円 交通事故削減便益：3.7億円 海難減少便益：1,408億円 浸水防護便益：985億円 耐震便益：114億円 クルーズ船寄港便益：587億円 残存価値：174億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量： コンテナ（実入）1.0万TEU/年 バルク貨物：154万トン/年 予測交通量：3.0千台/日 避泊可能隻数：6.0隻 浸水床軽減面積：20万m2 想定被災人口：10千人 クルーズ船寄港回数：55回	3,238	【内訳】 建設費：3,227億円 管理運営費等：11億円	1.5	・高知県で唯一の外貿コンテナターミナルの供用により、貨物輸送形態が陸上輸送から海上輸送へ転換され、企業の新たな投資等が行われる等、新たな雇用創出や地域の発展、経済活動の活性化に寄与している。 ・震災時に耐震強化岸壁を利用した緊急物資の供給ルートの提供や事業活動の継続が可能となるため、地域住民や背後圏立地企業の不安を軽減することができる。また、ガレキの運搬や復旧資材の搬入等を行うことも可能となる。 ・貨物輸送形態が陸上輸送から海上輸送へ転換することにより、排出ガスの減少や沿道騒音等が軽減される。 ・大型クルーズ客船やイベント船が入港することで多くの見学者やイベント参加者が高知港三里地区に訪れており、背後圏の地域振興に寄与している。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・コンテナ貨物やバルク貨物（石炭、石灰石等）の輸送に対し、周辺港湾との適切な機能分担を図りつつ、外貿及び内貿の物流機能の充実や安定的な輸送の確保を図る必要がある。 ・コンテナ貨物やバルク貨物の輸送に対し、港湾の背後施設や港湾内の円滑な物流を確保するため、臨港交通体系の充実を図る必要がある。 ・湾内の静穏度を十分に確保し、湾内の安全性の向上および荷役機会の損失を低減を図る必要がある。 ・切迫する大規模地震発生へ備え、防災拠点港としての機能の確保を図る必要がある。 ・大型客船が寄港するにふさわしい美観と機能を備えた魅力的な港湾空間を形成する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・防波堤（南）の整備においては、流用材（既設ブロック等）の有効活用によりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
北九州港響灘東地区国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	その他	145	180	【内訳】 輸送コスト削減便益：180億円 【主な根拠】 洋上風車基数：49基	144	【内訳】 建設費：142億円 管理運営費等：1.6億円	1.3	・北九州市で進める風力発電などのエネルギー関連産業の集積を目指す「グリーンエネルギーポートひびき」事業を背景に、北九州港を中心とした風力発電関連産業の総合拠点化が促進され、関連企業が立地・集積することで雇用創出や所得拡大など地域経済の活性化に繋がる。 ・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、洋上風力発電の導入促進が図られ、我が国の電源構成における再生エネルギーの引き上げに貢献するとともに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて環境への負荷軽減に資する。	・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際物流ターミナルを整備することにより、大型船舶による洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、洋上風力発電の導入促進を図ることができる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・既設護岸撤去で発生する石材を、施工時の矢板の安定性を確保するためカウンター材等へ流用することにより、コスト縮減を図る。 ・ICT施工や新技術を活用し、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

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	112	213	【内訳】 輸送コスト削減便益：174億円 震災時の輸送コスト増大回避：2.5億円 施設被害の回避：7.5億円 交流機会の増加：19億円 国際観光収益の増加：9.9億円 【主な根拠】 令和13年度予測取扱貨物量：11万トン/年 令和13年度予測延べ来訪者数：4.8万人/年 令和13年度予測延べ上陸者数：0.25万人/年	156	【内訳】 建設費：154億円 管理運営費等：2.1億円	1.4	・唐津港を中心とした物流機能の強化および観光振興により、地域の経済活性化に寄与する。 ・佐賀県内及び周辺離島における災害時の海上輸送による緊急輸送ネットワークの機能を確保し、地域の安全・安心の確保に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、輸送コストの削減、震災時の輸送コスト増大回避及び施設被害回避、港湾来訪者の交流機会の増加、国際観光収益の増加を図るとともに、地域の経済活性化、地域の安全・安心の確保に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・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を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業 九州地方整備局	その他	422	875	【内訳】 輸送コスト削減便益：728億円 国際観光収益の増加：147億円 【主な根拠】 令和13年度予測取扱貨物量（穀物飼料原料）：98万トン/年 平成26年～令和元年クルーズ船寄港隻数：131隻	540	【内訳】 建設費：539億円 管理運営費等：0.85億円	1.6	・船舶の大型化に対応することで、一括大量輸送による輸送コスト削減が実現され、畜産業の国際競争力の強化に寄与する。 ・飼料穀物の安定的かつ安価な輸入体制が構築されることで、安定した配合飼料の供給が行われ、延いては畜産業の経営維持や新たな展開など、地域経済の活性化に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業により、穀物運搬船の大型化に対応した施設を整備することで、一括大量輸送による輸送コストの削減を実現し、畜産業の国際競争力強化による地域経済の活性化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・地盤改良でのICT施工による生産性向上を図り、コスト縮減に努める。 ・今後も新技術・新工法を活用してコスト縮減への取り組みに努める。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
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	370	535	【内訳】 走行時間短縮便益:483億円 走行経費削減便益:44億円 交通事故低減便益:8.1億円 【主な根拠】 令和22年度予測交通量：18,500台/日	324	【内訳】 建設費：319億円 管理運営費等：4.2億円	1.7	・物流ネットワークを機能強化し、輸送時間の短縮や貨物車両の輸送時の安全性の向上を図る。 ・移動時間の短縮等、人流の円滑化が図られ、港内人流ネットワークの形成に寄与する。 ・段階ごとに関係機関との協議や地元説明を行い、合意形成を図ることで、地域交流の活性化に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾物流のボトルネックを解消することで、走行時間短縮、交通混雑の緩和等が図られ、港内物流ネットワークの強化、港内人流ネットワークの円滑化及び地域交流の活性化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・桟橋方式から台船方式への変更によりコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）
西之表港洲之崎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	85	143	【内訳】 輸送コスト削減便益（RORO 貨物積残し解消）：8.5億円 輸送コスト削減便益（RORO 貨物等）：7.4億円 港内の安全性向上：0.52億円 震災時の輸送コスト増大回避：125億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量（RORO貨物）：840千トン/年 令和11年度予測取扱貨物量（セメント）：1.2千トン/年	70	【内訳】 建設費：68億円 管理運営費等：1.6億円	2.0	・海上輸送が効率化・安定化することで、生活物資の安定供給や地域交流の推進といった生活水準の向上及び島内産業の振興に寄与する。 ・熊毛地域で唯一の耐震強化岸壁が整備されることで、地震発生時においても海上輸送が可能となり、背後地域及び周辺離島の安全・安心が確保できる。	・事業期間の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・海上輸送の効率化により、輸送コストの削減等を実現するとともに、離島における生活水準の向上、産業の振興、周辺離島も含めた安全・安心の確保に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

那覇港臨港道路整備事業（若狭港町線） 沖縄総合事務局	再々評価	1,230	1,053	【内訳】 輸送費用削減便益：142億円 輸送時間費用削減便益：875億円 事故損失額削減便益：36億円 【主な根拠】 令和22年度予測交通量：62,700台/日	936	【内訳】 建設費：923億円 管理運営費等：13億円	1.1	・国道58号線や臨港道路の交通混雑の緩和が期待される。 ・那覇港から空港や周辺工業団地を結ぶ自専道ネットワークが強化され、物流効率化の向上が期待される。 ・観光アクセスの円滑化に伴う観光作業支援に寄与する。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNOX等の排出量が軽減される。	・再評価を実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・那覇港は、物流・人流の拠点として沖縄県の社会経済活動を支えている。取扱貨物の多くが沖縄本島内に流通される貨物であり、そのほとんどは臨港道路を経由して県内各地へ運ばれている。 ・鉄道等大量輸送手段のない沖縄県では、陸上貨物輸送の大半を道路に依存している。特に那覇港への主要なアクセス路線である臨港道路港湾1号線や国道58号は慢性的な混雑が発生しており、交通混雑の緩和及び那覇港に関連する物流の効率化が課題となっている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：約6%（うち用地進捗率0%） 【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する。	継続	港湾局 計画課 （課長 森橋 真）

※1 上段のB/Cの値は事業化区間と一般国道43号名神湾岸連絡線(道路・街路事業)を合わせた広域ネットワーク区間を対象とした場合、下段( )書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。

【都市公園等事業】
（直轄事業等）

事 業 名 事業主体	該当 基準	総事 業費 （億円）	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応 方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
国営昭和記念公園 関東地方整備局	その他	710	24,842	【内訳】 直接利用価値：22,178億円 間接利用価値：2,663億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき50km圏を誘致圏として設定 誘致圏人口：3,193万人	14,145	【内訳】 建設費：13,243億円 維持管理費：902億円	1.7	・都市公園における自然再生のモデルケースとして、米軍基地跡地の荒れた土地を緑豊かな公園に再生するとともに、水鳥の池やトンボの湿地など多様な生物生息環境を創出している。狭山・多摩・加住の各丘陵地や多摩川等の間を結ぶ生態的ネットワーク上の重要な拠点となっている。 ・戦後最大規模の日本庭園や盆栽苑を整備し、茶会や盆栽教室等を行うことにより、伝統的な造園技術・文化の継承や普及啓発を推進している。昭和30年代の武蔵野の農村風景を再現した「こもれびの里」を整備。地域の年中行事の再現や農業体験等のイベントを実施している。 ・来園者の満足度の向上に取り組んでおり、利用者アンケート（令和5年度）で9割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。	・総事業費増、事業期間変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国営昭和記念公園は、天皇陛下御在位五十年記念事業の一環として、閣議の決定を経て設置された国営公園である。 ・国営昭和記念公園の整備・運営管理を通じて、自然環境の保全・創出、伝統的造園技術や地域の歴史・文化の継承、都市におけるみどりの文化の創造・発信拠点、大規模災害時の広域避難場所、運営管理への地域住民等の参画、地域活性化・観光振興や周辺のまちづくり、民間開発への貢献が図られている。 ・年間約400万人が来園するなど、非常に多くの国民に利用され満足度も高いものとなっている。 ・昭島口周辺エリアの整備に早期に着手し、更なる整備効果の発現を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・現在までに開園面積の94%を整備している。 ・事業コストの継続的な見直しを図りつつ、昭島口周辺エリアや未開園エリアにおける事業を推進する。 【コスト縮減等】 ・維持管理にあたっては、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高く、かつ効率的な管理運営に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 （課長 伊藤 康行）

○政府予算の閣議決定時に、個別箇所で予算措置を公表する事業等（令和５年８月に公表済み）の再掲

【ダム事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費（億円）	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
雨竜川ダム再生事業 北海道開発局	その他	449	635	【内訳】 被害防止便益：623億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：13戸 年平均浸水軽減面積：105ha	390	【内訳】 建設費：356億円 維持管理費：34億円	1.6	・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、雨竜川流域では、最大孤立者数(避難率0%)は約840人と想定されるが、事業実施により約490人に軽減される。	・本体工事の着手に係る予算を要求しようとする事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・氾濫のおそれがある区域を含む市町の総人口、総世帯数は、平成30年から令和4年にかけてやや減少している。 ・水田及び畑の面積は平成30年から令和4年にかけてほぼ横ばいで大きな変化はない。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度に雨竜第1、第2ダムを管理する発電事業者と、兼用工作物とするための基本協定を締結し、工事用道路に着手する。 ・今後、本体工事に着手し、発電事業者の協力のもと事業の進捗を図り、令和15年度の事業完了に向けて事業を進める。 【コスト縮減等】 ・学識経験者等で構成する「札幌開発建設部ダム事業費等監理委員会」において、各年度の予算と事業内容、コスト縮減策などについて意見をいただいている。本体工事等においては、施工時に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。 ・令和4年度に実施した新規事業採択時評価（建設）においては、「洪水調節」をダム再生案（雨竜川ダム再生事業）とそれ以外の代替案を複数評価している。その結果、総合的な評価としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面の評価軸から、ダム再生案（雨竜川ダム再生事業）が優位と評価している。現時点においてもコスト面での優位性に変化は無く、総合的な評価結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

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					
鳥海ダム建設事業 東北地方整備局	その他	1,990	2,084	【内訳】 被害防止便益：561億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：1,508億円 残存価値：15億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 　年平均浸水軽減戸数：67戸 　年平均浸水軽減面積：78ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 　流水の正常な機能に関して鳥海ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	1,783	【内訳】 　建設費：1,709億円 　維持管理費：74億円	1.2	・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水面積は約2,100ha、浸水区域内の避難行動要支援者数は約3,200人、想定死者数（避難率40%）は約30人と想定されるが、事業実施により浸水面積は約1,200ha、浸水区域内の避難行動要支援者数は約600人、想定死者数（避難率40%）は約10人に軽減される。	・事業内容（総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・子吉川流域では、昭和47年7月洪水をはじめとする複数の洪水により甚大な浸水被害が発生している。 ・子吉川流域では、夏場を中心に河川流量が減少するため、塩水遡上による農業用水等の取水が困難となる状況が繰り返されており、慢性的な水不足状態が生じている。 ・由利本荘市の人口は、昭和60年をピークに減少傾向となっているが、世帯数は概ね横ばいとなっている。 ・由利本荘市の製造品出荷額は、本荘工業団地への企業立地数の増加、TDK本荘工場（第2工場）の操業開始により、平成29年以降急激に増加している。 【事業の進捗の見込み】 ・令和14年度事業完成を目指し、令和元年度より工事用道路など各種工事を順調に進めている。 【コスト縮減等】 ・仮締切堤形状等の設計や施工設備等の施工計画の見直しによりコスト縮減を図っている。 ・平成25年度に実施した鳥海ダム建設事業の検証に係る検討において、代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案と評価している。 ・今回の総事業費の変更においても、「現計画案」が最も有利とのダム検証時の評価を覆すものではない。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

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					
矢作ダム再生事業 中部地方整備局	再々評価	390	527	【内訳】 被害防止便益：520億円 残存価値：7.8億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 　年平均浸水軽減世帯数：106世帯 　年平均浸水軽減面積：6.0ha	257	【内訳】 　建設費：252億円 　維持管理費：4.9億円	2.1	矢作川水系河川整備計画の整備目標（平成12年9月洪水）と同規模の洪水が発生した場合 ・浸水世帯数約8,700世帯、浸水面積約460haの被害が想定されるが、整備を実施することで浸水被害は解消される。 ・想定死者数は約70人、最大孤立者数は約8,900人と想定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。 ・機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は24施設と想定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。 ・途絶する主要道路は、国道153号、国道248号等の5路線と想定されるが、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。	・再評価実施後、3年間が経過した時点で未着工の事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・矢作川流域の関係自治体は、8市2町2村からなり、令和2年時点で約140万人となっており、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。 ・愛知県の工業出荷額は全国1位である。そのなかでも豊田市は、愛知県内の主要都市であり、愛知県の工業出荷額の約3割を占めるなど、県内の社会、経済活動 等に大きな役割を果たす重要な地域である。 ・大臣管理区間最上流部に流域内で最も資産密度の高い豊田市街地を有しているが、近年宅地化が進展しており、矢作川が氾濫した場合に被害を受ける人口・資産が増加している。 【事業の進捗の見込み】 ・平成29年度に矢作ダム再生事業(実施計画調査)の新規事業採択時評価を実施、平成30年度から実施計画調査に着手し、 調査・検討を実施中である。 ・実施計画調査では、これまでに洪水調節計画の検討、放流設備の配置検討、地形地質調査、放流設備設計、施工計画検討、建設発生土受入地設計、水理模型実験、環境調査等を実施している。 ・引き続き、関係機関と調整を図り、最適な増設放流設備の検討等を実施しているところである。 　令和5年3月末まで 執行済み額約16億円、進捗率4% 【コスト縮減等】 ・実施計画調査では、新設放流トンネル建設へ向けた概略設計・詳細設計及び建設発生土の残土処分等において、新技術や新工法の採用等により、コスト縮減に努める。 ・「矢作川水系河川整備計画（H21.7策定）」で位置付けられた「矢作ダム放流設備増強」による洪水調節効果と同等の効果を発揮し、洪水を安全に流下させることのできる対策案として、3案を比較し、矢作川の社会経済上の重要性、財政の制約、治水事業の早期発現、並びに現在の技術レベルでの環境負荷の大小等を総合的に評価して、河道整備とあわせた既設ダム放流設備増強により、水位低下を図る案を採用している。 ・現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

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					
足羽川ダム建設事業 近畿地方整備局	その他	2,500	2,734	【内訳】 被害防止便益：2,656億円 残存価値：78億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：287戸 年平均浸水軽減面積：323ha	2,693	【内訳】 建設費：2,611億円 維持管理費：82億円	1.02	・河川整備計画の対象洪水が発生した場合、事業の実施により浸水が解消（軽減）され、下記の被害軽減効果が想定される。 ①最大孤立者数、想定死者数の避難率を0%とした場合、最大孤立者数で約58,289人から約123人、想定死者数で約46人から約4人に軽減する。 ②電力の停止による影響人口が約38,656人から約121人、ガスの停止による影響人口が約10,351人から約74人、上水道の停止による影響人口が約1,929人から0人、通信（固定）の停止による影響人口が約39,289人から約121人、通信（携帯）の停止による影響人口が約28,322人から約93人に軽減する。	・事業の内容（総事業費、工期）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・前回評価から今回評価にかけて、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総世帯数は2.4%増、総資産は3.5%増となっており、治水安全度の向上を図る必要がある。また、ダム建設事業により、浸水戸数や孤立者数などは大幅に減少し、B/Cは1.02となる。 【事業の進捗の見込み】 ・足羽川ダム建設事業の令和5年3月時点の事業進捗率は、用地買収が99%、付替町道が39%、付替県道が46%、ダム本体コンクリート打設が2.9%、導水トンネルが71%、分水施設が31%である。事業費ベースでの全体の進捗率は約37%となっており、令和11年度の完成に向けた事業工程に従い、事業を進める。 【コスト縮減等】 ・平成20年度より、学識者を委員として「九頭竜川水系足羽川ダム事業費等監理委員会」を設置し、 事業費・工程監理の充実を図っている。 ・今回の総事業費の変更を考慮したとしても、ダム案と代替案とのコスト面での優劣に変化はなく、ダム案が優位との総合的な評価の結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

事 業 名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応 方針	担当課 （担当課長名）
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
思川開発事業 独立行政法人水資源機構	その他	2,050	3,105	【内訳】 被害防止便益：229億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：2,790億円 残存価値：85億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 　年平均浸水軽減戸数：15戸 　年平均浸水軽減面積：13ha 流水の正常な機能の維持に関する便益： 　流水の正常な機能の維持に関して、思川開発事業と同じ機能を有する施設を代替施設とし、代替法を用いて計上	2,931	【内訳】 　建設費：2,766億円 　維持管理費：165億円	1.1	・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27年9月関東・東北豪雨では、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、思川流域内の市町で約37,000世帯にのぼる避難指示等が発令された。 ・利根川水系では、概ね3年に1回の割合で渇水が発生している。また、思川流域沿川では、堰により河川から取水した流水を農業用水等に利用しており、平成8年、13年には渇水となり、取水が困難となるほか、河川では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。 ・事業実施により、洪水被害の軽減や河川環境への影響の軽減を図る。	・事業の内容（総事業費）を変更しようとする事業に該当するため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・南摩ダム下流の思川沿川地域では、近年においても、平成27年9月、令和元年10月に洪水被害が発生している。 ・利根川では、平成2年から令和4年の間に9回の渇水が発生している。思川流域沿川では、堰により河川から取水した流水を農業用水等に利用しており、平成8年、13年には渇水となり、取水が困難となったほか、河川では流量が減少したことにより河川環境に影響が生じた。 【事業の進捗の見込み】 ・ダム本体・導水路・送水路、管理設備、付替林道の工事の進捗を図っている。 【コスト縮減等】 ・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、事業費縮減及び事業工程管理等に努めるとともに、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、一層のコスト縮減に努めている。 ・今回の総事業費の変更を考慮したとしても、ダム案と代替案とのコスト面での優劣に変化はなく、ダム案が優位との総合的な評価の結果には影響を与えないことを確認している。	継続	水管理・ 国土保全局 治水課 （課長 奥田 晃久）

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事 業 名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	供用後の 維持管理費 （億円）	評価				再評価の視点 （投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等）	対応 方針	担当課 （担当課長名）
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	その他			
名瀬第２地方合同庁舎 九州地方整備局	長期間継続中	26	14	113	100	121	老朽、狭あい、防災機能に係る施設の不備等を解消する必要性が認められる。経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【事業の必要性】 1)社会経済情勢等の変化 ・事業採択時から現在まで、使用中の庁舎の老朽、耐震性能不足、狭あい等当該事業を巡る状況に変化はない。 2)事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3)事業の進捗状況 ・本体工事中 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度完成予定 【コスト縮減や代替案立案等の可能性】 ・設計段階で杭工事の工法選定によるコスト縮減を行っている。また、施設規模等の見直しの可能性は生じていない。 事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 （課長 佐藤 由美）

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

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

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

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

供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。