

平成26年2月3日

国土交通省

## 平成26年度予算に向けた個別公共事業評価について

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、個別公共事業評価を実施しています。

この度、平成26年度予算に向けた個別公共事業評価等としての直轄事業等の新規事業採択時評価及び再評価の評価結果をとりまとめましたので、お知らせいたします。

(添付資料)

○平成26年度予算に向けた個別公共事業評価等に関する資料

- ・直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧
- ・平成26年度予算に向けた個別公共事業評価書等

(参考)

- ・平成26年度予算に向けた個別公共事業評価等（事業概要資料）

[http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11\\_hh\\_000022.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000022.html)

お問い合わせ先

事業評価制度について

大臣官房技術調査課 課長補佐 梅村

TEL:03-5253-8111(内線:22339) 直通 03-5253-8219 FAX:03-5253-1536

大臣官房公共事業調査室 室長 鈴木

TEL:03-5253-8111(内線:24291) 直通 03-5253-8258 FAX:03-5253-1560

政策統括官付政策評価官室 政策評価企画官 末吉

TEL:03-5253-8111(内線:53405) 直通 03-5253-8807 FAX:03-5253-1708

個別事業について

官庁営繕事業

大臣官房官庁営繕部整備課施設評価室 企画専門官 嶋津

TEL:03-5253-8111 (内線 23512) 直通 03-5253-8238 FAX:03-5253-1544

都市公園事業

都市局公園緑地・景観課 課長補佐 佐々木

TEL:03-5253-8111 (内線 32952) 直通 03-5253-8419 FAX:03-5253-1593

河川事業、ダム事業、砂防事業等、海岸事業

水管理・国土保全局河川計画課 課長補佐 今井

TEL:03-5253-8111 (内線 35353) 直通 03-5253-8443 FAX:03-5253-1602

道路・街路事業

道路局企画課道路事業分析評価室 課長補佐 木村

TEL:03-5253-8111 (内線 37682) 直通 03-5253-8593 FAX:03-5253-1618

港湾整備事業

港湾局計画課 専門官 細見

TEL:03-5253-8111(内線:46328) 直通 03-5253-8668 FAX:03-5253-1650

空港整備事業

航空局空港施設課大都市圏空港調査室 課長補佐 漆島

TEL:03-5253-8111 (内線:49234) 直通:03-5253-8719 FAX:03-5253-1658

海上保安官署施設整備事業、船舶建造事業

海上保安庁政務課政策評価広報室 専門官 村田

TEL:03-3591-6361 (内線:2205) 直通:03-3591-2382 FAX:03-3591-9780

平成26年度予算に向けた個別公共事業評価等  
に関する資料

平成26年2月

国土交通省

# 目 次

○ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧	
・ 平成 26 年度予算に向けた新規事業採択時評価について（直轄事業等）	…… 1
・ 平成 25 年度補正予算に係る新規事業採択時評価について（直轄事業等）	…… 2
・ 平成 26 年度予算に向けた再評価について（直轄事業等）	…… 3
・ 平成 26 年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧	… 2 9
○平成 26 年度予算に向けた個別公共事業評価書等	… 6 5

## 個別公共事業評価結果一覧



## ■平成26年度予算に向けた新規事業採択時評価について(直轄事業等)

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

・事業評価の実施にあたっては、貨幣換算した便益だけではなく、貨幣換算することが困難な定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を含めて総合的に評価を行っているが、本一覧においては、B/Cの算出を行った事業について、その値を記載している。

### 【公共事業関係費】

#### 【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
福島県	相馬港航路・泊地整備事業	63	7.4	(注1)

(注1)平成25年12月に評価結果を公表済

### 【その他施設費】

#### 【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	備考
神奈川県	湘南海上保安署	3.7	125 点	100 点	121 点	(注2)
京都府	国立京都国際会館 展示施設	33	100 点	100 点	146 点	
奈良県	奈良地方気象台	5.6	120 点	100 点	146 点	(注2)
和歌山県	串本海上保安署	3.7	115 点	100 点	121 点	(注2)

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

事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標(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—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

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

(注2)平成25年8月に評価結果を公表済(全体事業費については消費税増税に伴う変更有)

### 【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	評 価	備考
-	中型巡視船(PM型)4隻建造	147	整備しようとするPM型巡視船は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力、曳航能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事業対応体制の強化を図ることができる。	(注2)

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

(注2)平成25年8月に評価結果を公表済(全体事業費については消費税増税に伴う変更有)

## ■平成25年度補正予算に係る新規事業採択時評価について

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

### 【その他施設費】

#### 【船舶建造事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	評 価
-	大型巡視船(PL型)6隻建造	364	整備しようとするPL型巡視船は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力、曳航能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制等の強化を図ることができる。

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

(注)平成25年8月に評価結果を公表済(全体事業費については消費税増税に伴う変更有)

#### 【海上保安官署施設整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	備考
沖縄県	石垣海上保安部の施設整備 (専用棧橋の整備)	38	100 点	100 点	110 点	
沖縄県	石垣海上保安部の施設整備 (船艇用品庫の整備)	7	100 点	100 点	110 点	
沖縄県	石垣海上保安部の施設整備 (宿舍の整備)	50	100 点	100 点	121 点	
京都府	海上保安学校の施設整備 (仮設寮及び仮設厚生棟の整備)	7.9	100 点	100 点	121 点	

(注) 事業計画の必要性 - 既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標  
 事業計画の合理性 - 採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標  
 事業計画の効果 - 通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標  
 (採択要件:事業計画の必要性、事業計画の合理性及び事業計画の効果がいずれも100点以上)

(注)平成25年8月に評価結果を公表済(全体事業費については消費税増税等に伴う変更有)



## ■平成26年度予算に向けた再評価について(直轄事業等)

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

・事業評価の実施にあたっては、貨幣換算した便益だけではなく、貨幣換算することが困難な定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を含めて総合的に評価を行っているが、本一覧においては、B/Cの算出を行った事業について、その値を記載している。

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	天塩川直轄河川改修事業	734	1.2	継続	
北海道	渚滑川直轄河川改修事業	31	14.5	継続	
北海道	湧別川直轄河川改修事業	19	8.9	継続	
北海道	留萌川直轄河川改修事業	197	2.3	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業	8,823	3.0	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業(千歳川遊水地)	1,150	2.3	継続	
北海道	尻別川直轄河川改修事業	55	1.4	継続	
北海道	後志利別川直轄河川改修事業	97	3.7	継続	
北海道	沙流川直轄河川改修事業	150	4.4	継続	
北海道	十勝川直轄河川改修事業	1,479	2.2	継続	
青森県	高瀬川直轄河川改修事業	59	1.7	継続	
秋田県	子吉川直轄河川改修事業	330	11.0	継続	
福島県	二本松・安達地区土地利用一体型水防災事業	81	1.3	継続	
埼玉県・東京都	中川・綾瀬川直轄河川改修事業	3,411	9.4	継続	
神奈川県	鶴見川直轄河川改修事業	633	6.6	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山梨県・静岡県	富士川直轄河川改修事業	257	3.8	継続	
石川県	梯川直轄河川改修事業	631	19.1	継続	
長野県	千曲川直轄河川改修事業	783	18.7	継続	
新潟県	信濃川直轄河川改修事業	2,037	8.6	継続	
新潟県	信濃川下流直轄河川改修事業	684	11.1	継続	
静岡県	狩野川直轄河川改修事業	284	10.0	継続	
三重県	櫛田川直轄河川改修事業	147	5.8	継続	
京都府	由良川直轄河川改修事業	1,426	2.1	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業	250	47.4	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業(旭川放水路)	890	4.9	継続	
岡山県	高梁川直轄河川改修事業	821	33.3	継続	
鳥取県・島根県	斐伊川直轄河川改修事業	1,107	13.4	継続	
島根県	江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区)	45	1.4	継続	
高知県	物部川直轄河川改修事業	90	7.9	継続	
高知県	仁淀川直轄河川改修事業	432	5.8	継続	(注1)
福岡県・大分県	山国川直轄河川改修事業	206	1.6	継続	
宮崎県	小丸川直轄河川改修事業	41	6.2	継続	
佐賀県	嘉瀬川直轄河川改修事業	119	62.3	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川直轄河川改修事業	273	7.6	継続	
福岡県	遠賀川直轄河川改修事業	835	32.3	継続	
宮崎県	大淀川直轄河川改修事業	440	5.8	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
福岡県	遠賀川特定構造物改築事業(新日 鐵用水堰改築【中間堰】)	114	16.6	継続	
北海道	網走川総合水系環境整備事業	206	1.4	継続	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業	485	2.9	継続	
北海道	釧路川総合水系環境整備事業	45	10.9	継続	
青森県	高瀬川総合水系環境整備事業	59	3.1	継続	
青森県	馬淵川総合水系環境整備事業	7.6	6.4	継続	
岩手県・宮城 県	北上川総合水系環境整備事業	96	2.6	継続	
秋田県	雄物川総合水系環境整備事業	32	7.2	継続	
秋田県	米代川総合水系環境整備事業	1.8	1.6	継続	
山形県	最上川総合水系環境整備事業	50	3.8	継続	
山形県	赤川総合水系環境整備事業	17	2.0	継続	
新潟県	荒川総合水系環境整備事業	11	2.2	継続	
新潟県・長野 県	信濃川総合水系環境整備事業	70	4.5	継続	
静岡県	狩野川総合水系環境整備事業	9.9	7.2	継続	
三重県	櫛田川総合水系環境整備事業	2.9	7.1	継続	
大阪府	淀川流水保全水路整備事業(淀川 区間)	1,110	-	中止	※全体事業費については桂川区間を含む
兵庫県	円山川総合水系環境整備事業	45	2.0	継続	
兵庫県	加古川総合水系環境整備事業	26	5.8	継続	
兵庫県	揖保川総合水系環境整備事業	116	2.1	継続	
鳥取県・島根 県	斐伊川総合水系環境整備事業	156	1.2	継続	
広島県	江の川総合水系環境整備事業	2.3	4.0	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
岡山県	高梁川総合水系環境整備事業	3.2	14.7	継続	
山口県	佐波川総合水系環境整備事業	4.1	11.8	継続	
高知県	渡川総合水系環境整備事業	39	1.6	継続	
佐賀県	嘉瀬川総合水系環境整備事業	3.3	7.4	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業	15	4.0	継続	
宮崎県・鹿児島県	川内川総合水系環境整備事業	8.8	1.8	継続	

(注1)河川法に基づき、学識経験者等から構成される委員会等での審議を経て河川整備計画の策定又は変更を行っていることから国土交通省所管事業の再評価実施要領に基づき、再評価を行ったものとしている。

## 【砂防事業等】

### (砂防事業(直轄))

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	樽前山直轄火山砂防事業	529	4.1	継続	
山形県	最上川水系直轄砂防事業	814	2.8	継続	
群馬県	利根川水系直轄砂防事業(利根川)	1,590	1.1	継続	
山梨県・長野県	富士川水系直轄砂防事業	1,448	1.2	継続	
長野県	信濃川上流水系直轄砂防事業	473	1.7	継続	
新潟県・長野県	信濃川下流水系直轄砂防事業	1,411	1.4	継続	
石川県	手取川水系直轄砂防事業	417	3.3	継続	
新潟県・長野県	姫川水系直轄砂防事業	646	2.1	継続	
富山県	黒部川水系直轄砂防事業	124	1.2	継続	
長野県	天竜川水系直轄砂防事業	1,587	1.8	継続	
静岡県	狩野川水系直轄砂防事業	233	7.1	継続	
岐阜県	越美山系直轄砂防事業	611	4.4	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
福井県	九頭竜川水系直轄砂防事業	44	1.6	継続	
三重県・奈良県	木津川水系直轄砂防事業	16	5.1	継続	
兵庫県	六甲山系直轄砂防事業	2,392	4.3	継続	
広島県	広島西部山系直轄砂防事業	900	7.4	継続	
徳島県・高知県	吉野川水系直轄砂防事業	860	1.1	継続	
長崎県	雲仙直轄砂防事業(水無川上流)	807	1.2	継続	
鹿児島県	桜島直轄砂防事業	1,101	1.8	継続	

(地すべり対策事業(直轄))

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山形県	月山地区直轄地すべり対策事業	246	1.9	継続	
福島県	滝坂地区直轄地すべり対策事業	230	13.9	継続	
新潟県	芋川地区直轄地すべり対策事業	183	1.1	継続	
静岡県	由比地区直轄地すべり対策事業	301	5.1	継続	

【海岸事業】

(直轄事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
石川県	石川海岸直轄海岸保全施設整備事業	427	1.7	継続	
岩手県	久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業※	1,200	1.7	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
和歌山県	和歌山下津港海岸直轄海岸保全 施設整備事業	250	8.0	継続	

※港湾整備事業と一体的に評価

【ダム事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	夕張シューパロダム建設事業	1,700	2.8	継続	
群馬県	ハッ場ダム建設事業	4600	6.5	継続	
福岡県	筑後川水系ダム群連携事業	390	2.1	継続	(注1)
鹿児島県	鶴田ダム再開発事業	711	1.2	継続	

(注)平成25年8月もしくは12月に評価結果を公表済

(注1)「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。

【道路・街路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	一般国道38号 釧路新道	498	1.2	継続	
北海道	一般国道38号 富良野道路	359	1.3	継続	
北海道	一般国道38号・44号 釧路外環状道路	878	1.2	継続	
北海道	一般国道228号 茂辺地木古内道路	647	1.1	継続	
北海道	一般国道233号 幌糠留萌道路	490	1.3	継続	
北海道	一般国道235号 門別厚賀道路	950	1.2	継続	
北海道	一般国道235号 厚賀静内道路	482	2.5	継続	
北海道	一般国道236号 中札内大樹道路	450	1.2	継続	
北海道	一般国道276号 岩内共和道路	130	1.5	継続	
北海道	一般国道278号 空港道路	639	1.8	継続	
北海道	一般国道337号 泉郷道路	203	2.3	継続	
北海道	一般国道337号 中樹林道路	204	2.0	継続	
北海道	一般国道452号 盤の沢道路	212	1.2	継続	
北海道	一般国道452号 五稜道路	254	1.2	継続	
青森県	一般国道101号 鱒ヶ沢道路	87	1.4	継続	
青森県	一般国道101号 五所川原西バイパス	138	1.9	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
岩手県	東北横断自動車道 釜石秋田線 遠野～宮守	237	1.6	継続	
岩手県	一般国道4号 盛岡北道路	54	3.3	継続	
岩手県	一般国道4号 浜民バイパス	130	1.3	継続	
岩手県	一般国道45号 釜石山田道路	814	1.6	継続	
岩手県	一般国道46号 盛岡西バイパス	430	1.8	継続	
宮城県	一般国道4号 金ヶ瀬拡幅	84	1.7	継続	
宮城県	一般国道4号 仙台拡幅	243	1.3	継続	
宮城県	一般国道45号 坂下拡幅	77	1.4	継続	
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路	201	2.0	継続	
宮城県	一般国道108号 古川東バイパス	340	1.4	継続	
宮城県・福島県	一般国道115号 阿武隈東道路	370	1.7	継続	
秋田県	日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂	643	1.7	継続	
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路	242	2.9	継続	
秋田県	一般国道13号 河辺拡幅	180	1.5	継続	
山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐	310	1.9	継続	
山形県	東北中央自動車道 米沢～米沢北	334	1.1	継続	
山形県	一般国道13号 大野目交差点改良	104	1.7	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山形県	一般国道13号 尾花沢新庄道路	900	1.7	継続	
山形県	一般国道47号 余目酒田道路	635	1.1	継続	
福島県	一般国道4号 鏡石拡幅	112	2.7	継続	
福島県	一般国道49号 平バイパス	420	1.3	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)	710	1.6	継続	
茨城県・栃木県	一般国道4号 古河小山バイパス	471	3.0	継続	
茨城県	一般国道6号 千代田石岡バイパス	272	1.5	継続	
茨城県	一般国道6号 大和田拡幅	74	2.1	継続	
茨城県	一般国道50号 下館バイパス	387	1.4	継続	
茨城県	一般国道50号 桜川筑西IC関連(延伸)	20	2.3	継続	
茨城県	一般国道51号 潮来バイパス	26	1.6	継続	
茨城県・埼玉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(川島～五霞)	4,862	1.7	継続	
栃木県	一般国道4号 西那須野道路	140	1.2	継続	
群馬県	一般国道17号 群馬大橋拡幅	300	1.8	継続	
群馬県	一般国道50号 前橋笠懸道路	427	1.7	継続	
千葉県	一般国道51号 大栄拡幅	50	1.6	継続	
千葉県	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	5,635	1.2	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
千葉県	一般国道357号 東京湾岸道路(千葉県区間)	1,313	4.7	継続	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良	303	1.4	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)	1,040	1.5	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	1,168	1.6	継続	
東京都	一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)	567	2.0	継続	
東京都	一般国道357号 東京湾岸道路(東京都区間)	3,433	1.6	継続	
東京都	東京外かく環状道路(関越～東名)	12,820	2.3	継続	
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路	586	1.4	継続	
神奈川県	一般国道246号 秦野IC関連	51	3.6	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎～海老名)	2,300	1.6	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(横浜湘南道路)	2,140	2.0	継続	
山梨県	一般国道20号 大月バイパス	338	1.3	継続	
山梨県	一般国道52号 上石田改良	138	1.2	継続	
長野県	中部横断自動車道 八千穂～佐久南	695	1.1	継続	
長野県	一般国道18号 上田バイパス(延伸)	179	2.5	継続	
長野県	一般国道20号 坂室バイパス	231	1.3	継続	
長野県	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	464	1.3	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
長野県	一般国道153号 伊南バイパス	412	2.1	継続	
新潟県	一般国道7号 新発田拡幅	340	1.1	継続	
新潟県	一般国道8号 白根バイパス	400	1.2	継続	
新潟県	一般国道8号 直江津バイパス	360	2.0	継続	
新潟県	一般国道17号 六日町バイパス	302	0.9	継続	残事業B/C=1.8 (注1)
新潟県	一般国道253号 上越三和道路	704	1.04	継続	
富山県	一般国道8号 富山高岡バイパス	570	3.3	継続	
富山県・石川県	一般国道470号 七尾氷見道路	1,496	1.3	継続	
石川県	一般国道8号 加賀拡幅	320	2.1	継続	
石川県	一般国道159号 金沢東部環状道路	1,230	5.0	継続	
岐阜県	一般国道21号 可児御嵩バイパス	349	2.5	継続	
岐阜県	一般国道21号 岐大バイパス	1,100	1.3	継続	
岐阜県	一般国道41号 高山国府バイパス	465	1.5	継続	
岐阜県	一般国道156号 岐阜東バイパス	950	2.0	継続	
岐阜県	一般国道158号 高山清見道路	2,203	1.4	継続	
岐阜県・三重県	一般国道258号 大桑道路	310	2.3	継続	
静岡県	一般国道1号 東駿河湾環状道路	2,520	1.4	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
静岡県	一般国道1号 富士由比バイパス	445	1.6	継続	
静岡県	一般国道1号 袋井バイパス	140	4.7	継続	
静岡県	一般国道139号 富士改良	125	1.5	継続	
静岡県	一般国道414号 天城北道路	570	1.5	継続	
静岡県	一般国道414号 河津下田道路(Ⅰ期)	260	1.7	継続	
静岡県	一般国道414号 河津下田道路(Ⅱ期)	310	1.3	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田西バイパス	316	4.2	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田北バイパス	342	3.9	継続	
愛知県	一般国道155号 豊田南バイパス	791	3.4	継続	
三重県	一般国道1号 関バイパス	250	1.3	継続	
三重県	一般国道42号 熊野尾鷲道路	1,070	1.2	継続	
福井県	一般国道8号 福井バイパス	880	2.2	継続	
福井県	一般国道27号 金山バイパス	390	1.6	継続	
福井県	一般国道27号 美浜東バイパス	282	1.2	継続	
滋賀県	一般国道1号 水口道路	400	1.9	継続	
滋賀県	一般国道8号 米原バイパス	700	1.1	継続	
滋賀県	一般国道161号 湖北バイパス	300	1.5	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
京都府	一般国道27号 西舞鶴道路	245	1.7	継続	
京都府	一般国道478号 丹波綾部道路	2,146	1.4	継続	
大阪府	一般国道26号 第二阪和国道	1,020	1.2	継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸2号交差点改良	25	3.1	継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸西バイパス	1,900	1.2	継続	
兵庫県	一般国道175号 平野拡幅	130	1.7	継続	
兵庫県	一般国道175号 神出バイパス	224	2.3	継続	
兵庫県	一般国道483号 日高豊岡南道路	330	1.7	継続	
兵庫県	一般国道483号 八鹿日高道路	690	1.4	継続	
奈良県	一般国道24号 大和御所道路	4,600	1.2	継続	
奈良県	一般国道25号 斑鳩バイパス	240	1.2	継続	
奈良県	一般国道165号 大和高田バイパス	930	1.1	継続	
和歌山県	一般国道24号 大和街道環境整備	42	1.03	継続	
和歌山県	一般国道42号 那智勝浦道路	1,240	1.2	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路	418	1.6	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期)	313	2.4	継続	
鳥取県	一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期)	307	1.8	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
島根県	一般国道9号 出雲・湖陵道路	160	2.9	継続	
島根県	一般国道9号 湖陵・多伎道路	200	2.4	継続	
島根県	一般国道9号 多伎・朝山道路	410	1.7	継続	
島根県	一般国道9号 朝山・大田道路	253	2.4	継続	
島根県	一般国道9号 大田・静間道路	205	2.2	継続	
島根県	一般国道9号 静間・仁摩道路	220	1.9	継続	
島根県	一般国道9号 仁摩・温泉津道路	524	1.2	継続	
島根県	一般国道9号 浜田・三隅道路	571	1.5	継続	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路	383	3.1	継続	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	529	3.5	継続	
岡山県	一般国道2号 笠岡バイパス	300	3.5	継続	
岡山県	一般国道53号 津山南道路	220	1.1	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山環状南道路	223	3.9	継続	
広島県	一般国道2号 福山道路	356	1.8	継続	
広島県	一般国道2号 安芸バイパス	550	4.7	継続	
広島県	一般国道2号 東広島バイパス	1,160	2.3	継続	
広島県	一般国道2号 広島南道路	4,124	1.1	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
広島県・山口県	一般国道2号 岩国・大竹道路	1,330	1.2	継続	
広島県	一般国道375号 東広島・呉道路	1,925	1.8	継続	
山口県	一般国道2号 周南立体	45	2.5	継続	
徳島県	一般国道55号 桑野道路	340	1.7	継続	
徳島県	一般国道192号 徳島南環状道路	1,191	1.2	継続	
愛媛県	一般国道11号 小松バイパス	160	1.4	継続	
愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター線	532	1.2	継続	
愛媛県	一般国道56号 松山外環状道路空港線	529	1.2	継続	
愛媛県	一般国道196号 今治道路	706	1.04	継続	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路(芸西西～安芸西)	355	2.2	継続	
高知県	一般国道56号 片坂バイパス	250	1.02	継続	
福岡県	一般国道3号 黒崎バイパス	805	1.6	継続	
福岡県・大分県	一般国道10号 豊前拡幅	60	1.5	継続	
福岡県	一般国道208号 有明海沿岸道路 (大牟田～大川)	2,391	1.9	継続	
福岡県・佐賀県	一般国道208号 大川佐賀道路	709	2.8	継続	
福岡県	一般国道322号 八丁峠道路	167	1.2	継続	
佐賀県	一般国道34号 神埼佐賀拡幅	153	1.6	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
佐賀県	一般国道497号 唐津伊万里道路	877	1.6	継続	
佐賀県・長崎県	一般国道497号 伊万里松浦道路	677	1.4	継続	
長崎県	一般国道34号 大村拡幅	144	1.8	継続	
長崎県	一般国道57号 森山拡幅	509	1.6	継続	
熊本県	一般国道3号 熊本北バイパス	804	4.7	継続	
熊本県・鹿児島県	一般国道3号 芦北出水道路	1,484	1.5	継続	
熊本県	一般国道57号 熊本宇土道路	404	1.7	継続	
大分県	東九州自動車道 佐伯～蒲江	763	1.6	継続	
大分県	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	426	1.2	継続	
宮崎県	一般国道10号 門川日向拡幅	314	4.2	継続	
宮崎県	一般国道218号 北方延岡道路	448	1.6	継続	
鹿児島県	一般国道3号 出水阿久根道路	555	1.4	継続	
鹿児島県	一般国道3号 鹿児島東西道路	808	1.4	継続	
沖縄県	一般国道58号 読谷道路	620	3.2	継続	
沖縄県	一般国道329号 金武バイパス	152	1.2	継続	
沖縄県	一般国道331号 豊見城道路	405	3.6	継続	
沖縄県	一般国道331号 糸満道路	505	1.5	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
沖縄県	一般国道506号 豊見城東道路	1,230	1.5	継続	
神奈川県・ 静岡県	第二東海自動車道(秦野～御殿場JCT)	5,036	2.8	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(菟野～亀山西 JCT)	1,792	3.5	継続	
兵庫県	中国横断自動車道姫路鳥取線(播磨新宮～山 崎JCT)	591	1.3	継続	
東京都	首都高速晴海線	507	1.9	継続	
神奈川県	高速横浜環状北線	3,336	1.9	継続	

(注1)これまで行ってきた事業内容の見直し等のほか、豪雨時の冠水エリアの回避などの整備効果や、事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見を踏まえ、事業継続を決定。

【道路・街路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
北海道	一般国道40号 音威子府バイパス	771	継続	
北海道	一般国道231号 雄冬防災	669	継続	
北海道	一般国道278号 尾札部道路	221	継続	
北海道	一般国道334号 真鯉道路	191	継続	
北海道	一般国道336号 襟広防災	802	継続	
秋田県	一般国道13号 院内道路	117	継続	
山形県	一般国道47号 新庄古口道路	430	継続	
山形県	一般国道47号 高屋道路	132	継続	
群馬県	一般国道17号 綾戸バイパス	157	継続	
長野県	一般国道19号 桜沢改良	90	継続	
長野県	一般国道148号 小谷道路	253	継続	
新潟県	一般国道17号 浦佐バイパス	210	継続	
新潟県	一般国道113号 鷹ノ巣道路	153	継続	
新潟県	一般国道253号 八箇峠道路	463	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
福島県・新潟 県	一般国道289号 八十里越	615	継続	
富山県	一般国道41号 猪谷楡原道路	300	継続	
富山県	一般国道359号 砺波東バイパス	231	継続	
岐阜県	一般国道41号 下原改良	37	継続	
岐阜県	一般国道156号 大和改良	78	継続	
福井県	一般国道161号 愛発除雪拡幅	81	継続	
福井県・岐阜 県	一般国道417号 冠山峠道路	230	継続	
兵庫県	一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	187	継続	
奈良県	一般国道168号 十津川道路	280	継続	
大阪府・和歌 山県	一般国道480号 鍋谷峠道路	177	継続	
鳥取県・広島 県	一般国道183号 鍵掛峠道路	223	継続	
広島県	一般国道185号 安芸津バイパス	185	継続	
山口県	一般国道491号 長門・俵山道路	239	継続	
徳島県・香川 県	一般国道32号 猪ノ鼻道路	432	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
徳島県	一般国道55号 牟岐バイパス	70	継続	
高知県	一般国道33号 越知道路(2工区)	137	継続	

【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業	50	1.6	継続	
北海道	函館港 弁天地区 船だまり整備事業(改良)	61	1.3	継続	
北海道	室蘭港 崎守地区 道路整備事業	36	1.4	継続	
北海道	杓形港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	137	1.5	継続	
北海道	天塩港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	224	2.1	継続	
北海道	森港 本港地区 小型船だまり整備事業	179	1.4	継続	
北海道	江差港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	100	1.2	継続	
北海道	瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	320	1.2	継続	
北海道	白老港 本港地区 国内物流ターミナル整備事業	447	1.5	継続	
北海道	奥尻港 本港地区 地域生活基盤整備事業	83	2.5	継続	
宮城県	仙台塩釜港仙台港区中野地区国 際物流ターミナル整備事業	135	1.2	継続	
宮城県	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	1,496	1.2	継続	
岩手県	宮古港竜神崎地区防波堤整備事 業	240	1.2	継続	
岩手県	久慈港湾口地区防波堤整備事業	1,200	1.7	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
秋田県	秋田港飯島地区複合一貫輸送ターミナル(耐震)整備事業	75	1.8	継続	
茨城県	鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル整備事業	980	1.3	継続	
千葉県・東京都・神奈川県	東京湾口航路 開発保全航路整備事業	774	1.2	継続	
千葉県	千葉港葛南中央地区 国際物流ターミナル整備事業	51	1.5	継続	
神奈川県	横浜港南本牧～本牧ふ頭地区 臨港道路整備事業	1,116	1.2	継続	
神奈川県	横浜港本牧地区 国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震改良)	400	3.3	継続	
神奈川県	川崎港 東扇島地区～水江町地区 臨港道路整備事業	540	1.4	継続	
富山県	伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業	498	1.3	継続	
石川県	七尾港大田地区国際物流ターミナル	179	1.1	継続	
静岡県	御前崎港女岩地区防波堤整備事業	432	3.5	継続	
静岡県	下田港防波堤整備事業	550	7.5	継続	
愛知県	名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上ターミナル整備事業	250	2.9	継続	
愛知県	衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	152	1.6	継続	
三重県	四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	755	1.7	継続	
大阪府	大阪港北港南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業	1,792	5.7	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
大阪府	堺泉北港助松地区 国際物流ターミナル整備事業	182	1.3	継続	
大阪府	大阪港南港東地区 国際物流ターミナル整備事業	118	1.2	継続	
和歌山県	和歌山下津港本港地区国際ターミナル整備事業	745	4.0	継続	
鳥取県	鳥取港千代地区 防波堤整備事業	383	1.4	継続	
鳥取県	境港外港地区 防波堤整備事業	458	1.4	継続	
広島県	尾道糸崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業	198	1.5	継続	
山口県・福岡県	関門航路 開発保全航路整備事業	2,793	1.5	継続	
山口県	徳山下松港徳山地区 国際物流ターミナル整備事業	305	2.0	継続	
山口県	油谷港唐崎地区 防波堤整備事業	76	27.6	継続	
山口県	下関港新港地区 国際物流ターミナル整備事業	241	1.2	継続	
徳島県	徳島小松島港沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業	141	1.8	継続	
高知県	高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業	1,263	1.9	継続	
高知県	宿毛湾港池島地区防波堤整備事業	80	1.3	継続	
福岡県	苅田港 本港地区 国際物流ターミナル整備事業	652	1.1	継続	
福岡県	博多港須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業	252	2.7	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
佐賀県	伊万里港七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業	176	1.3	継続	
佐賀県	伊万里港七ツ島地区 臨港道路整備事業	176	1.3	継続	
長崎県	長崎港 小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業	125	1.2	継続	
熊本県	熊本港夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業	236	1.1	継続	
大分県	中津港田尻地区 臨港道路整備事業	55	1.8	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業	210	3.1	継続	

### 【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
東京都	東京国際空港C滑走路延伸事業	209	1.8	継続	(注1)

(注1)平成25年8月に評価結果を公表済

### 【都市公園事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
奈良県	国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	926	1.6	継続	
兵庫県	国営明石海峡公園	958	1.8	継続	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	対応方針	備考
北海道	帯広第2地方合同庁舎	33	123 点	100 点	133 点	継続	(注1)
福島県	福島第2地方合同庁舎	23	118 点	100 点	121 点	継続	
栃木県	栃木地方合同庁舎	16	112 点	100 点	121 点	継続	
群馬県	前橋地方合同庁舎	55	118 点	100 点	133 点	継続	(注1)
群馬県	館林税務署(増築)	6.3	—	—	—	中止	※1
東京都	新宿若松地方合同庁舎	141	—	—	—	中止	※1
東京都	大久保地方合同庁舎	39	—	—	—	中止	※1
東京都	世田谷地方合同庁舎	22	110 点	100 点	121 点	継続	(注1)
東京都	豊島地方合同庁舎	41	—	—	—	中止	※1
東京都	王子地方合同庁舎	20	—	—	—	中止	※1
神奈川県	横浜地方合同庁舎	134	112 点	100 点	133 点	継続	
大阪府	大阪第6地方合同庁舎	171	133 点	100 点	121 点	継続	
和歌山県	和歌山地方合同庁舎	78	107 点	100 点	133 点	継続	(注1)
香川県	高松地方合同庁舎(Ⅱ期)	83	113 点	100 点	133 点	継続	(注1)
福岡県	小倉地方合同庁舎	20	120 点	100 点	133 点	継続	
佐賀県	唐津港湾合同庁舎	11	121 点	100 点	121 点	継続	
大分県	佐伯税務署	4.8	100 点	100 点	133 点	継続	
鹿児島県	鹿児島第3地方合同庁舎	61	112 点	100 点	119 点	継続	

※ 事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標  
 事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行う  
 ことの合理性を評価する指標(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)

※1 今後の事業進捗を見込むことが困難であり、コスト縮減や代替案立案等(事業手法・施設規模等の見直し)の可能性はない。  
 国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領 第5. 4. ③による中止。

(注1)平成25年8月に評価結果を公表済

## ■平成26年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧

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

・事業評価の実施にあたっては、貨幣換算した便益だけではなく、貨幣換算することが困難な定量的・定性的な効果や事業の実施環境等を含めて総合的に評価を行っているが、本一覧においては、B/Cの算出を行った事業について、その値を記載している。

### 【公共事業関係費】

#### 【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	常呂川直轄河川改修事業	112	1.1	H23	再評価	継続	
北海道	網走川直轄河川改修事業	76	2.1	H23	再評価	継続	
北海道	石狩川下流直轄河川改修事業(北村遊水地)	700	2.2	H23	新規	-	
北海道	鷓川直轄河川改修事業	197	1.1	H23	再評価	継続	
北海道	釧路川直轄河川改修事業	94	1.3	H23	再評価	継続	
青森県	馬淵川直轄河川改修事業	62	1.5	H24	再評価	継続	
青森県	岩木川直轄河川改修事業	1,833	2.7	H23	再評価	継続	
宮城県、岩手県	北上川直轄河川改修事業	2,692	6.0	H24	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川直轄河川改修事業	1,657	5.0	H24	再評価	継続	
宮城県	名取川直轄河川改修事業	158	1.8	H24	再評価	継続	
宮城県、福島県	阿武隈川直轄河川改修事業	1,089	2.5	H24	再評価	継続	
岩手県	北上川上流直轄河川改修事業(一関遊水地)	2,700	1.7	H23	再評価	継続	
福島県	阿賀川直轄河川改修事業	135	8.1	H24	再評価	継続	
秋田県	米代川直轄河川改修事業	2,455	2.7	H24	再評価	継続	
秋田県	雄物川直轄河川改修事業	1,055	3.9	H24	再評価	継続	
山形県	最上川直轄河川改修事業	2,673	5.5	H23	再評価	継続	
山形県	最上川上流特定構造物改築事業(大旦川排水機場改築)	24	6.8	H22	新規	-	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
山形県	最上川中流消流雪用水導入事業 (岩ヶ袋地区)	13	1.2	H23	再評価	継続	
山形県	赤川直轄河川改修事業	82	8.6	H24	再評価	継続	
茨城県	久慈川直轄河川改修事業	105	16.0	H23	再評価	継続	
栃木県・茨城県	那珂川直轄河川改修事業	228	6.5	H23	再評価	継続	
茨城県・栃木県・群馬県・千葉県・埼玉県・東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業	7,610	25.1	H23	再評価	継続	
茨城県・千葉県	常陸利根川直轄河川改修事業	157	1.9	H23	再評価	継続	
栃木県・群馬県	渡良瀬川直轄河川改修事業	403	12.4	H23	再評価	継続	
栃木県・茨城県	鬼怒川直轄河川改修事業	328	4.8	H23	再評価	継続	
栃木県・茨城県	小貝川直轄河川改修事業	267	43.2	H23	再評価	継続	
群馬県・埼玉県	烏・神流川直轄河川改修事業	138	12.9	H23	再評価	継続	
茨城県	那珂川特定構造物改築事業 (JR水郡線橋梁及び水府橋架替)	156	3.6	H24	再評価	継続	
茨城県・栃木県・群馬県・千葉県・埼玉県・東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業 (稲戸井調節池)	436	3.8	H23	再評価	継続	
茨城県	利根川下流特定構造物改築事業 (戸田井排水機場)	27	6.3	H23	新規	-	
千葉県	江戸川特定構造物改築事業 (行徳可動堰改築)	101	17.4	H24	再評価	継続	
埼玉県・東京都	荒川直轄河川改修事業	3,758	74.7	H23	再評価	継続	
東京都	荒川下流特定構造物改築事業 (京成本線荒川橋梁架替)	364	40.0	H24	再評価	継続	
東京都・神奈川県	多摩川直轄河川改修事業	1,798	20.6	H23	再評価	継続	
神奈川県	相模川直轄河川改修事業	215	4.0	H23	再評価	継続	
新潟県	阿賀野川直轄河川改修事業	207	14.7	H24	再評価	継続	
新潟県	荒川直轄河川改修事業	314	5.3	H23	再評価	継続	
新潟県	信濃川特定構造物改築事業(大河津可動堰)	410	3.8	H22	再評価	継続	
新潟県	関川直轄河川改修事業	537	2.7	H23	再評価	継続	
新潟県	姫川直轄河川改修事業	81	9.1	H23	再評価	継続	
富山県	黒部川直轄河川改修事業	89	30.2	H24	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
富山県	常願寺川直轄河川改修事業	124	12.1	H24	再評価	継続	
富山県	神通川直轄河川改修事業	316	52.2	H23	再評価	継続	
富山県	庄川直轄河川改修事業	386	16.7	H23	再評価	継続	
富山県	小矢部川直轄河川改修事業	119	20.7	H23	再評価	継続	
石川県	手取川直轄河川改修事業	96	60.4	H23	再評価	継続	
静岡県	狩野川総合内水緊急対策事業	8.7	4.6	H22	新規	—	
静岡県	安倍川直轄河川改修事業	230	26.9	H23	再評価	継続	
静岡県	大井川直轄河川改修事業	121	17.7	H23	再評価	継続	
静岡県	菊川直轄河川改修事業	217	14.5	H23	再評価	継続	
静岡県、長野県	天竜川直轄河川改修事業	686	36.6	H24	再評価	継続	
愛知県	豊川直轄河川改修事業	339	7.8	H23	再評価	継続	
愛知県	矢作川直轄河川改修事業	381	35.7	H24	再評価	継続	
愛知県・岐阜 県	庄内川直轄河川改修事業	1,554	34.4	H23	再評価	継続	
愛知県	庄内川特定構造物改築事業(JR新 幹線庄内川橋梁)	684	27.2	H23	再評価	継続	
愛知県・岐阜 県・三重県	木曾川直轄河川改修事業	669	45.9	H23	再評価	継続	
愛知県・岐阜 県・三重県	長良川直轄河川改修事業	1,163	30.1	H23	再評価	継続	
岐阜県・三重 県	揖斐川直轄河川改修事業	1,241	48.6	H23	再評価	継続	
三重県	鈴鹿川直轄河川改修事業	574	34.7	H23	再評価	継続	
三重県	雲出川直轄河川改修事業	366	6.6	H23	再評価	継続	
三重県	宮川直轄河川改修事業	121	27.0	H23	再評価	継続	
京都府	由良川土地利用一体型水防災事 業	810	1.8	H23	再評価	継続	
大阪府・京都府・ 滋賀県・三重県	淀川・桂川・瀬田川・木津川下流・ 木津川上流直轄河川改修事業	2,972	7.5	H23	再評価	継続	
滋賀県	野洲川直轄河川改修事業	48	8.6	H23	再評価	継続	
大阪府・兵庫 県	猪名川直轄河川改修事業	145	13.9	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
三重県	木津川上流直轄河川改修事業(上野遊水地)	717	2.5	H23	再評価	継続	
大阪府	淀川特定構造物改築事業(阪神電鉄阪神なんば線淀川橋梁)	500	2.6	H23	再評価	継続	
大阪府・奈良県	大和川直轄河川改修事業	1,450	17.4	H23	再評価	継続	
兵庫県	円山川直轄河川改修事業	349	4.9	H23	再評価	継続	
兵庫県	加古川直轄河川改修事業	593	37.8	H23	再評価	継続	
兵庫県	揖保川直轄河川改修事業	474	3.1	H23	再評価	継続	
和歌山県・奈良県	紀の川直轄河川改修事業	637	4.2	H23	再評価	継続	
和歌山県・三重県	熊野川直轄河川改修事業	214	4.0	H23	再評価	継続	
福井県	九頭竜川直轄河川改修事業	484	7.2	H23	再評価	継続	
福井県	北川直轄河川改修事業	60	7.6	H23	再評価	継続	
島根県	高津川直轄河川改修事業	90	1.1	H23	再評価	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	537	2.7	H23	再評価	継続	
鳥取県	天神川直轄河川改修事業	108	38.7	H24	再評価	継続	
鳥取県	日野川直轄河川改修事業	175	34.2	H24	再評価	継続	
島根県・広島県	江の川直轄河川改修事業	672	2.8	H23	再評価	継続	
岡山県	吉井川直轄河川改修事業	287	6.6	H24	再評価	継続	
岡山県	旭川総合内水緊急対策事業(平井・中川町地区)	13	31.8	H20	新規	—	
岡山県	旭川特定構造物改築事業(百間川河口水門)	120	5.8	H22	再評価	継続	
広島県	矢口川総合内水緊急対策事業	30	1.3	H24	新規	—	
広島県	芦田川直轄河川改修事業	132	27.1	H23	再評価	継続	
広島県	太田川直轄河川改修事業	645	4.1	H23	再評価	継続	
広島県、山口県	小瀬川直轄河川改修事業	105	5.0	H24	再評価	継続	
山口県	佐波川直轄河川改修事業	749	19.8	H24	再評価	継続	
徳島県	吉野川総合内水緊急対策事業	18	1.3	H22	新規	—	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
徳島県	那賀川直轄河川改修事業	359	4.1	H23	再評価	継続	
香川県	土器川直轄河川改修事業	98	24.6	H24	再評価	継続	
愛媛県	肱川直轄河川改修事業	405	2.1	H24	再評価	継続	
愛媛県	重信川直轄河川改修事業	98	12.3	H23	再評価	継続	
愛媛県	肱川土地利用一体型水防災事業 (大和(上老松))	47	1.2	H23	再評価	継続	
高知県	四万十川直轄河川改修事業	396	4.5	H23	再評価	継続	
大分県	山国川床上浸水対策特別緊急事業	69	1.2	H24	新規	—	
福岡県・佐賀 県・大分県	筑後川直轄河川改修事業	1,774	8.1	H23	再評価	継続	
福岡県	矢部川直轄河川改修事業	139	9.0	H23	再評価	継続	
佐賀県	松浦川直轄河川改修事業	223	4.8	H23	再評価	継続	
佐賀県	六角川直轄河川改修事業	342	5.6	H23	再評価	継続	
長崎県	本明川直轄河川改修事業	300	5.5	H23	再評価	継続	
熊本県	菊池川直轄河川改修事業	360	6.7	H23	再評価	継続	
熊本県	白川直轄河川改修事業	605	49.2	H23	再評価	継続	
熊本県	緑川直轄河川改修事業	455	15.2	H23	再評価	継続	
熊本県	球磨川直轄河川改修事業	※	※	H23	再評価	継続	※現在、「ダムによらない治水を検討する場」において、川辺川ダムの建設を前提としない球磨川の治水計画について議論を重ねているところであり、とりまとめに至っていないことから、総事業費の確定や、通常の費用便益分析を行うことはできない。(参考として、従前から実施している事業であり、河道掘削などの流下能力向上や堤防の補強対策など球磨川の治水対策上、緊急に実施する必要がある事業で、地域と概ね合意がとれている事業について費用便益分析を行った。(B/C=16.7~25.9))
大分県	大分川直轄河川改修事業	217	7.6	H23	再評価	継続	
大分県	大野川直轄河川改修事業	234	5.8	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
大分県	番匠川直轄河川改修事業	154	2.9	H23	再評価	継続	
宮崎県・鹿児島県	川内川直轄河川改修事業	807	5.8	H23	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川直轄河川改修事業	123	1.3	H23	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川特定構造物改築事業 (甫木水門改築)	17	1.3	H22	新規	—	
北海道	十勝川総合水系環境整備事業	14	5.8	H24	再評価	継続	
北海道	天塩川総合水系環境整備事業	15	3.1	H23	再評価	継続	
青森県	岩木川総合水系環境整備事業	29	4.6	H24	再評価	継続	
宮城県・福島県	阿武隈川総合水系環境整備事業	4.4	8.8	H24	再評価	継続	
茨城県・栃木県	那珂川総合水系環境整備事業	16	3.0	H24	再評価	継続	
茨城県・埼玉県 千葉県・東京都	利根川総合水系環境整備事業 (利根川・江戸川環境整備)	120	9.1	H24	再評価	継続	
茨城県・栃木県	利根川総合水系環境整備事業 (鬼怒川環境整備)	27	4.3	H24	再評価	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業 (小貝川環境整備)	8.0	6.6	H24	再評価	継続	
茨城県・千葉県	利根川総合水系環境整備事業 (霞ヶ浦環境整備)	1,493	1.8	H24	再評価	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業 (常陸川水門)	16	2.7	H24	再評価	継続	
埼玉県	利根川総合水系環境整備事業 (中川・綾瀬川環境整備)	17	1.9	H23	再評価	継続	
埼玉県・東京都	荒川総合水系環境整備事業	429	5.1	H24	再評価	継続	
東京都・神奈川県	多摩川総合水系環境整備事業	76	26.5	H24	再評価	継続	
神奈川県	相模川総合水系環境整備事業	11	6.7	H24	再評価	継続	
山梨県・静岡県	富士川総合水系環境整備事業	48	4.6	H24	再評価	継続	
新潟県・福島県	阿賀野川総合水系環境整備事業	75	3.4	H24	再評価	継続	
富山県	黒部川総合水系環境整備事業	12	3.1	H24	再評価	継続	
富山県	神通川総合水系環境整備事業	18	8.4	H24	再評価	継続	
静岡県	安倍川総合水系環境整備事業	15	2.8	H23	再評価	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
静岡県・長野県	天竜川総合水系環境整備事業	32	2.4	H24	再評価	継続	
愛知県	豊川総合水系環境整備事業	39	2.4	H24	再評価	継続	
愛知県	矢作川総合水系環境整備事業	26	3.3	H24	再評価	継続	
愛知県・岐阜県	庄内川総合水系環境整備事業	21	7.2	H23	再評価	継続	
愛知県・岐阜県・三重県	木曾川総合水系環境整備事業	120	3.9	H23	再評価	継続	
三重県	宮川総合水系環境整備事業	15	2.0	H24	再評価	継続	
滋賀県・京都府・大阪府・兵庫県・奈良県	淀川総合水系環境整備事業	398	5.1	H23	再評価	継続	
大阪府・奈良県	大和川総合水系環境整備事業	210	2.7	H23	再評価	継続	
和歌山県	紀の川総合水系環境整備事業	102	2.6	H23	再評価	継続	
福井県	九頭竜川総合水系環境整備事業	13	4.0	H23	再評価	継続	
鳥取県	千代川総合水系環境整備事業	23	5.3	H23	再評価	継続	
鳥取県	日野川総合水系環境整備事業	2.2	4.3	H23	再評価	継続	
岡山県	吉井川総合水系環境整備事業	7.2	8.8	H24	再評価	継続	
岡山県	旭川総合水系環境整備事業	6.1	25.3	H24	再評価	継続	
広島県	芦田川総合水系環境整備事業	32	3.5	H23	再評価	継続	
広島県	太田川総合水系環境整備事業	10	13.7	H23	再評価	継続	
広島県・山口県	小瀬川総合水系環境整備事業	13	1.6	H23	再評価	継続	
徳島県・高知県	吉野川総合水系環境整備事業	68	4.1	H23	再評価	継続	
徳島県	那賀川総合水系環境整備事業	11	1.8	H23	再評価	継続	
愛媛県	重信川総合水系環境整備事業	41	2.3	H24	再評価	継続	
高知県	仁淀川総合水系環境整備事業	9.5	1.8	H24	再評価	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業	43	9.1	H24	再評価	継続	
福岡県・大分県・熊本県	筑後川総合水系環境整備事業	56	2.8	H23	再評価	継続	
佐賀県	松浦川総合水系環境整備事業	10	3.2	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
長崎県	本明川総合水系環境整備事業	15	1.6	H24	再評価	継続	
熊本県	緑川総合水系環境整備事業	10	6.1	H23	再評価	継続	
熊本県	菊池川総合水系環境整備事業	21	2.3	H24	再評価	継続	
熊本県	白川総合水系環境整備事業	17	9.0	H24	再評価	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業	23	2.3	H24	再評価	継続	
宮崎県	大淀川総合水系環境整備事業	12	12.4	H24	再評価	継続	

### 【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	沙流川総合開発事業(平取ダム)	573	1.3	H24	再評価	継続	(注2)
北海道	幾春別川総合開発事業	922	1.5	H24	再評価	継続	(注2)
北海道	サンルダム建設事業	525	2.0	H24	再評価	継続	(注2)
青森県	津軽ダム建設事業	1,620	2.4	H23	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	1,197	1.1	H25	再評価	見直し継続	(注2)
秋田県	鳥海ダム建設事業	863	1.8	H25	再評価	継続	(注2)
秋田県	成瀬ダム建設事業	1,533	1.3	H24	再評価	継続	(注2)
栃木県	思川開発事業	1,850	1.6	H23	再評価	継続	(注1)
茨城県	霞ヶ浦導水事業	1,900	1.1	H23	再評価	継続	(注1)
群馬県・埼玉 県	利根川上流ダム群再編事業	-	-	H23	再評価	継続	(注1) 当該事業については、対象とするダム群が複数あること、再編手法が容量振替、ダム嵩上げ、調節方式の変更と複数の組み合わせによる検討が必要であるが、現時点において事業全体の具体的な内容が確定していない段階であるため、総事業費の確定や費用便益分析を行うことはできないため、「-」としている。

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
埼玉県	武蔵水路改築事業	700	6.1	H23	再評価	継続	
富山県	利賀ダム建設事業	1,150	1.8	H23	再評価	継続	(注1)
長野県	三峰川総合開発事業	500	1.04	H24	再評価	継続	戸草ダムについては、平成24年11月にダム事業の検証に係る検討における評価結果(中止)を公表済
静岡県・愛知県	天竜川ダム再編事業	790	3.1	H24	再評価	継続	
愛知県	設楽ダム建設事業	2,070	2.8	H23	再評価	継続	(注1)
岐阜県	新丸山ダム建設事業	1,973	4.0	H25	再評価	継続	(注2)
岐阜県	木曾川水系連絡導水路事業	890	1.7	H23	再評価	継続	(注1)
三重県	川上ダム建設事業	1,180	3.4	H23	再評価	継続	(注1)
京都府	天ヶ瀬ダム再開発事業	430	1.2	H23	再評価	継続	
福井県	足羽川ダム建設事業	982	1.3	H24	再評価	継続	(注2)
滋賀県	大戸川ダム建設事業	1,080	※	H23	再評価	継続	(注1) (※)淀川水系河川整備計画(平成21年3月策定)において、「大戸川ダムについては、…(中略)…ダム本体工事については、中・上流部の河川改修の進捗状況とその影響を検証しながら実施時期を検討する。」等とされていることから、通常のケースとは異なり、ダム本体を含む事業全体を対象に、ダム本体工事の実施時期や供用開始時期を一意に定めた上での費用便益分析を行うことは適切ではないため、着手時期を複数ケース想定し費用便益分析を行っている。(着手時期が整備計画策定から「10年後」の場合のB/C:1.1、「15年後」の場合のB/C:1.0、「20年後」の場合のB/C:0.8)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
滋賀県	丹生ダム建設事業	-	-	H23	再評価	継続	(注1) 当該事業については、淀川水系河川整備計画(平成21年3月策定)において「ダム型式の最適案を総合的に評価して確定するための調査・検討を行う」とされていること、「『検討する』と記述している施策は、今後、実施の可否も含めて検討を行っていく」とされていること等から、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできないため、「-」としている。
徳島県	長安口ダム改造事業	470	1.8	H23	再評価	継続	
高知県	中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)	393	1.3	H24	再評価	継続	(注2)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
愛媛県	鹿野川ダム改造事業	420	1.8	H24	再評価	継続	
愛媛県	山鳥坂ダム建設事業	877	1.3	H24	再評価	継続	(注2)
福岡県	小石原川ダム建設事業	1,962	1.1	H24	再評価	継続	(注2)
熊本県	立野ダム建設事業	917	2.2	H24	再評価	継続	(注2)
熊本県	川辺川ダム建設事業	-	-	H23	再評価	継続	当該事業については、平成20年9月の熊本県知事によるダム計画白紙撤回表明を契機に、中止の方向性を前提に、「ダムによらない治水を検討する場」において、球磨川の治水計画の検討が現在行われているところである。 こうした状況を踏まえ、本事業においては、代替地への移転後の生活に支障をきたさないようにするための生活再建対策に限定して継続することとしている。(なお、こうした状況を踏まえ、ダム本体を含む総事業費の確定や費用対効果分析を行うことはできないため、「-」としている。)
長崎県	本明川ダム建設事業	500	1.2	H25	再評価	見直し継続	(注2)
大分県	大分川ダム建設事業	986	1.4	H24	再評価	継続	(注2)
佐賀県	城原川ダム建設事業	1,020	2.7	H23	再評価	継続	(注1)

(注1)：「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては、事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に区分している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。

(今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期についても点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。)

(注2)：ダム事業の検証に係る検討における評価結果(平成24年1月、7月、11月、12月、平成25年1月、7月、8月に評価結果を公表済)

## 【砂防事業等】

### (砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(石狩川上流域)	161	1.3	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業(十勝岳)	457	1.4	H23	再評価	継続	
北海道	豊平川直轄砂防事業	382	9.1	H23	再評価	継続	
北海道	十勝川直轄砂防事業	292	3.4	H23	再評価	継続	
福島県・山形県	阿武隈川水系直轄砂防事業	366	2.8	H23	再評価	継続	
山形県	赤川水系直轄砂防事業	245	9.9	H23	再評価	継続	
岩手県・秋田県	八幡平山系直轄砂防事業	480	1.8	H23	再評価	継続	
栃木県	利根川水系直轄砂防事業(鬼怒川)	1,020	3.1	H23	再評価	継続	
栃木県・群馬県	利根川水系直轄砂防事業(渡良瀬川)	472	2.3	H23	再評価	継続	
群馬県・長野県	浅間山直轄火山砂防事業	250	2.9	H23	新規	—	
富山県	常願寺川水系直轄砂防事業	854	5.7	H23	再評価	継続	
新潟県・山形県	飯豊山系直轄砂防事業	523	3.3	H23	再評価	継続	
静岡県	富士山直轄砂防事業	893	3.3	H23	再評価	継続	
静岡県	安倍川水系直轄砂防事業	241	4.3	H23	再評価	継続	
長野県・岐阜県	木曾川水系直轄砂防事業	903	1.8	H24	再評価	継続	
岐阜県	庄内川水系直轄砂防事業	288	21.4	H23	再評価	継続	
岐阜県	神通川水系直轄砂防事業	607	5.0	H24	再評価	継続	
滋賀県	瀬田川水系直轄砂防事業	14	10.9	H22	再評価	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(天神川)	179	4.5	H23	再評価	継続	
鳥取県	大山山系直轄火山砂防事業(日野川)	244	1.6	H23	再評価	継続	
愛媛県	重信川水系直轄砂防事業	115	1.5	H24	再評価	継続	
熊本県	球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業	185	4.4	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮崎県	大淀川水系直轄砂防事業	540	1.2	H23	再評価	継続	

(地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
群馬県	譲原地区直轄地すべり対策事業	368	1.7	H24	再評価	継続	
山形県	豊牧地区直轄地すべり対策事業	185	1.9	H23	再評価	継続	
石川県	甚之助谷地区直轄地すべり対策事業	133	2.9	H23	再評価	継続	
長野県	入谷地区直轄地すべり対策事業	126	1	H23	再評価	継続	
長野県	此田地区直轄地すべり対策事業	121	2.2	H23	再評価	継続	
大阪府	亀の瀬地区直轄地すべり対策事業	850	32.5	H23	再評価	継続	
徳島県	善徳地区直轄地すべり対策事業	398	1.8	H23	再評価	継続	
高知県	怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業	310	1.9	H23	再評価	継続	

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	対応方針	備考
宮城県	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設整備事業	505	1.3	H24	再評価	継続	
北海道	胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業	638	8.8	H23	再評価	継続	
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業	353	5.5	H23	再評価	継続	
富山県	下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業	1031	3.1	H24	再評価	継続	
静岡県	富士海岸直轄海岸保全施設整備事業	1,112	3.6	H23	再評価	継続	
静岡県	駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	524	10.6	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
兵庫県	東播海岸直轄海岸保全施設整備 事業	332	1.2	H23	再評価	継続	
鳥取県	皆生海岸直轄海岸保全施設整備 事業	282	4.7	H23	再評価	継続	
高知県	高知海岸直轄海岸保全施設整備 事業	769	1.8	H23	再評価	継続	
宮崎県	宮崎海岸直轄海岸保全施設整備 事業	230	10.9	H23	再評価	継続	
新潟県	新潟港海岸直轄海岸保全施設整 備事業	502	2.6	H23	再評価	継続	
福井県	福井港海岸直轄海岸保全施設整 備事業	179	5.4	H23	再評価	継続	
三重県	津松阪港海岸直轄海岸保全施設 整備事業	135	4.9	H22	新規	-	
広島県	広島港海岸直轄海岸保全施設整 備事業	137	13.9	H23	再評価	継続	
山口県	下関港海岸直轄海岸保全施設整 備事業	135	17.0	H24	再評価	継続	
徳島県	撫養港海岸直轄海岸保全施設整 備事業	135	2.9	H23	再評価	継続	

### 【港湾整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	網走港川筋地区小型船だまり整備 事業	39	2.1	H23	再評価	継続	
北海道	網走港新港地区防波堤改良事業	130	2.0	H24	再評価	継続	
北海道	石狩湾新港西地区国際物流ターミ ナル整備事業	501	1.3	H24	再評価	継続	
北海道	浦河港本港地区防波堤整備事業	129	2.3	H24	再評価	継続	
北海道	枝幸港本港新港地区小型船だまり 整備事業	42	1.3	H23	再評価	継続	
北海道	小樽港本港地区防波堤整備事業	79	1.4	H23	再評価	継続	
北海道	釧路港西港区国際物流ターミナル 整備事業	1,255	1.8	H23	再評価	継続	
北海道	宗谷港本港地区地域生活基盤整 備事業	88	1.7	H23	再評価	継続	
北海道	十勝港内港地区国際物ターミナル 整備事業	191	1.5	H23	再評価	継続	
北海道	十勝港外港地区地域生活基盤整 備事業	94	1.2	H23	再評価	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	苫小牧港東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)	490	1.6	H23	再評価	継続	
北海道	苫小牧港西港区商港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	94	4.4	H22	新規	-	
北海道	函館港万代・中央地区国内物流ターミナル整備事業	64	1.5	H23	再評価	継続	
北海道	函館港本港地区幹線臨港道路(Ⅱ期工区)整備事業	135	1.4	H23	再評価	継続	
北海道	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業	63	2.5	H24	再評価	継続	
北海道	増毛港本港地区地域生活基盤整備事業	114	1.2	H23	再評価	継続	
青森県	八戸港八太郎地区・外港地区防波堤整備事業	1,164	2.1	H23	再評価	継続	
青森県	青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	397	3.9	H24	再評価	継続	
秋田県	秋田港外港地区防波堤整備事業	412	1.3	H23	再評価	継続	
秋田県	能代港外港地区防波堤整備事業	80	1.3	H24	再評価	継続	
山形県	酒田港外港地区国際物流ターミナル整備事業	779	1.7	H23	再評価	継続	
福島県	相馬港3号ふ頭地区国際物流ターミナル(耐震)整備事業	291	2.0	H23	再評価	継続	
福島県	小名浜港本港地区・東港地区防波堤整備事業	806	1.7	H23	再評価	継続	
福島県	小名浜港国際物流ターミナル整備事業	580	1.8	H24	新規	-	
茨城県	茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業	1,042	1.6	H23	再評価	継続	
茨城県	茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	63	3.8	H23	新規	-	
東京都・神奈川県	京浜港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業	597	6.3	H24	新規	-	
東京都	南鳥島における活動拠点整備事業	250	13.5	H21	新規	-	
東京都	沖ノ鳥島における活動拠点整備事業	750	1.8	H22	新規	-	
東京都	東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業	728	2.2	H23	再評価	継続	
神奈川県	横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	762	2.6	H23	再評価	継続	
新潟県	新潟港西港地区防波堤整備事業	398	2.0	H23	再評価	継続	
富山県	伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業	613	1.4	H24	再評価	継続	
石川県	金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業	253	1.7	H24	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
石川県	輪島港輪島崎地区避難港整備事業	390	4.9	H23	再評価	継続	
福井県	敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業	404	1.2	H24	再評価	継続	
静岡県	清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	245	1.8	H24	再評価	継続	
静岡県	田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)	166	1.4	H24	再評価	継続	
愛知県	名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業	676	5.2	H23	再評価	継続	
愛知県	三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業	241	1.2	H23	再評価	継続	
京都府	舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事業	48	1.5	H23	再評価	継続	
京都府	舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業	444	1.2	H23	再評価	継続	
大阪府・兵庫県	阪神港国際コンテナ戦略港湾機能強化事業	385	7.7	H24	新規	-	
大阪府	堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業	88	1.3	H24	再評価	継続	
兵庫県	神戸港ポートアイランド(第2期)地区国際海上コンテナターミナル整備事業	3,054	2.1	H23	再評価	継続	
兵庫県	柴山港柴山地区避難港整備事業	348	2.5	H23	再評価	継続	
兵庫県	尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業	203	1.2	H24	再評価	継続	
和歌山県	日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業	192	2.1	H23	再評価	継続	
和歌山県	和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業	303	3.1	H24	再評価	継続	
鳥取県	境港外港中野地区国際物流ターミナル整備事業	85	2.4	H23	新規	-	
島根県	浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業	202	3.6	H23	再評価	継続	
島根県	浜田港福井地区臨港道路整備事業	39	1.7	H23	新規	-	
岡山県	水島港玉島地区国際物流ターミナル・臨港道路整備事業	560	2.1	H23	再評価	継続	
広島県	広島港廿日市地区航路・泊地整備事業	74	3.6	H23	新規	-	
山口県	徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業	360	2.2	H23	再評価	継続	
山口県	岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業	173	1.2	H23	再評価	継続	
山口県	宇部港本港地区航路・泊地整備事業	228	1.3	H23	再評価	継続	
香川県	高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業	123	1.1	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
愛媛県	三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業	188	1.2	H22	再評価	継続	
愛媛県	松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業	402	1.3	H23	再評価	継続	
高知県	室津港室津地区避難港整備事業	498	3.1	H23	再評価	見直し継続	施設規模の見直しを実施することで事業の効率化が図られると判断できるため、当該見直しを実施した上で事業を継続することが妥当と考える。
福岡県	北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	208	3.0	H24	再評価	継続	
福岡県	博多港IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業	379	4.6	H23	再評価	継続	
福岡県	苅田港新松山地区国際物流ターミナル整備事業	258	1.2	H23	再評価	継続	
福岡県	三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業	211	1.4	H23	再評価	継続	
佐賀県	唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(耐震)	85	1.3	H23	再評価	継続	
佐賀県	伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業	265	2.6	H23	再評価	継続	
長崎県	厳原港厳原地区離島ターミナル整備事業	65	1.5	H24	再評価	継続	
熊本県	八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業	139	3.0	H23	再評価	継続	
大分県	別府港石垣地区旅客対応ターミナル整備事業	81	2.3	H23	再評価	継続	
大分県	佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業	145	1.1	H23	再評価	継続	
大分県	中津港田尻地区国際物流ターミナル整備事業	302	1.3	H22	再評価	継続	
大分県	大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	42	2.4	H23	新規	-	
宮崎県	細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業	44	4.0	H22	新規	-	
宮崎県	細島港外港地区防波堤整備事業	560	1.3	H23	再評価	継続	
宮崎県	宮崎港東地区防波堤整備事業	552	2.1	H23	再評価	継続	
鹿児島県	志布志港新若松地区国際物流ターミナル整備事業	675	1.2	H24	再評価	継続	
鹿児島県	名瀬港立神地区防波堤整備事業	251	1.4	H24	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業	108	3.4	H22	新規	-	
沖縄県	那覇港泊ふ頭地区旅客船ターミナル整備事業	195	3.6	H24	再評価	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	179	1.5	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
沖縄県	中城湾港新港地区国際物流ターミナル整備事業	461	1.1	H23	再評価	継続	
沖縄県	平良港本港地区防波堤整備事業	730	1.1	H23	再評価	継続	
沖縄県	平良港漲水地区複合一貫輸送ターミナル改良事業	47	2.7	H23	新規	-	
沖縄県	石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業	108	1.7	H23	再評価	継続	
沖縄県	石垣港本港地区離島ターミナル整備事業	87	1.3	H23	再評価	継続	
沖縄県	竹富南航路整備事業	35	1.5	H22	新規	-	

### 【空港整備事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
沖縄県	那覇空港滑走路増設事業	1,816	2.0	H24	新規	-	
北海道	新千歳空港19(L)ILS双方向化事業	20	1.4	H24	再評価	継続	

### 【都市公園事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
茨城県	国営常陸海浜公園	443	2.0	H23	再評価	継続	
東京都	国営昭和記念公園	650	1.2	H23	再評価	継続	
新潟県	国営越後丘陵公園	570	2.6	H23	再評価	継続	
長野県	国営アルプスあづみの公園	610	1.7	H24	再評価	継続	
岐阜県・愛知県・三重県	国営木曽三川公園	822	7.8	H23	再評価	継続	
京都府・大阪府	淀川河川公園	418	12.1	H23	再評価	継続	
福岡県	海の中道海浜公園	935	2.4	H23	再評価	継続	
佐賀県	国営吉野ヶ里歴史公園	357	2.0	H24	再評価	継続	
沖縄県	国営沖縄記念公園	1,170	2.5	H23	再評価	継続	

【道路・街路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	北海道縦貫自動車道 七飯～大沼	914	1.2	H23	再評価	継続	
北海道	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄	295	1.1	H23	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道 本別～釧路	2,072	1.6	H23	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道 足寄～北見	1,072	1.1	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道12号 峰延道路	99	1.2	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道12・275号 苗穂交差点	108	1.2	H24	再評価	継続	
北海道	一般国道44号 根室道路	172	1.04	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道230号 小金湯拡幅	120	3.1	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道230号 定山溪拡幅	125	1.9	H22	新規	-	
北海道	一般国道231・232号 留萌拡幅	233	1.04	H24	再評価	継続	
北海道	一般国道237号 富良野北道路	176	1.1	H24	再評価	継続	
北海道	一般国道272号 上別保道路	53	1.4	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道275号 江別北道路	138	1.4	H24	再評価	継続	
北海道	一般国道333号 生田原道路	80	1.5	H23	再評価	継続	
北海道	一般国道337号 長沼南幌道路	240	3.0	H22	新規	-	
北海道	一般国道337号 当別バイパス	630	2.4	H24	再評価	継続	
北海道	一般国道450号 丸瀬布遠軽道路	410	1.2	H24	再評価	継続	
青森県・岩手 県	侍浜～階上	880	0.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.1 ・洋野町小字内地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県	普代～久慈	1,140	1.2	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・野田村前浜地区等において、津波の影響を受けないよう計画

都道府県 (実施箇所)	事業名		全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考		
岩手県	一般国道45号 (三陸沿岸道路)	尾肝要～普代	360	1.4	1.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・普代村明神地区等において、津波の影響を受けないよう計画	
岩手県		田野畑南～尾肝要	360		0.96	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・田野畑村島越地区等において、津波の影響を受けないよう計画	
岩手県		田老～岩泉	470		1.2	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・岩泉町小本地区等において、津波の影響を受けないよう計画	
岩手県		宮古中央～田老	1,210		1.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・宮古市田老地区等において、津波の影響を受けないよう計画	
岩手県		釜石～宮古	山田～宮古南	570	2.2	2.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・山田町大沢地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		登米～釜石	吉浜～釜石	770	1.5	1.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:3.3 ・釜石市唐丹町北地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県・宮城県			唐桑北～陸前高田	600		0.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・陸前高田市気仙町地区等において、津波の影響を受けないよう計画
宮城県			気仙沼～唐桑南	670		1.9	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・気仙沼市波板地区等において、津波の影響を受けないよう計画
宮城県			歌津～本吉	500		1.3	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・気仙沼市本吉町小泉地区等において、津波の影響を受けないよう計画
岩手県		一般国道283号 (東北横断自動車道 釜石秋田線) 釜石～花巻	釜石～釜石西	200	2.4	1.3	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.3 ・大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園から被災地(釜石市等)への確実なアクセスを確保
岩手県	遠野住田～遠野		310	1.8		H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.3 ・大震災時に、自衛隊等の救助・救援活動の後方支援拠点となっていた遠野運動公園への確実なアクセスを確保	
福島県	一般国道115号 (東北中央自動車道) 相馬～霊山	相馬～相馬西	220	1.1	1.4	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:7.1 ・自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間の所要時間短縮	
福島県		阿武隈東～阿武隈	150		1.01	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:7.1 ・自衛隊基地(福島市)、あずま総合運動公園等の広域陸上輸送拠点が集積する福島市～浜通り(相馬市)間の所要時間短縮	
岩手県	一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 宮古～盛岡	区界～築川	370	1.0	0.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間23箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保	
岩手県		平津戸・岩井～松草	310		0.5	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間12箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保	
岩手県		宮古～箱石	1,080		0.8	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が解消 ・線形不良、狭隘区間14箇所を解消し、緊急の物資輸送を確保	
青森県	一般国道45号 上北天間林道路		229	4.1		H24	再評価	継続		
青森県	一般国道45号 天間林道路		260	2.6		H23	新規	-		
青森県	一般国道103号 奥入瀬(青楓山)バイパス		230	1.1		H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:A ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.2 ・通行規制箇所を回避し、緊急の物資輸送を確保	
岩手県	一般国道4号 水沢東バイパス		380	1.2		H24	再評価	継続		

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
岩手県	一般国道4号 北上拡幅	180	1.6	H24	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 吉浜道路	140	2.8	H23	再評価	継続	
岩手県	一般国道45号 久慈北道路	182	1.7	H24	再評価	継続	
岩手県	一般国道106号 都南川日道路	257	1.2	H24	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 築館バイパス	180	1.03	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 矢本石巻道路	1,496	2.2	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 登米志津川道路	390	2.3	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 南三陸道路	238	1.3	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)	145	1.2	H22	新規	-	
宮城県	一般国道45号 仙塩道路	838	2.7	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道47号 仙台北部道路	1,184	1.3	H23	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 花洲山バイパス	120	2.2	H24	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 象潟仁賀保道路	440	1.7	H24	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 下浜道路	177	1.8	H23	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 秋田南バイパス	40	3.1	H23	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 鷹巣大館道路(Ⅱ期)	209	3.0	H23	再評価	継続	
秋田県	一般国道7号 ニツ井今泉道路	150	1.5	H23	新規	-	
秋田県・山形 県	一般国道7号 遊佐象潟道路	520	2.3	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:20.9 ・津波予想浸水域を回避し、緊急の物資輸送を確保
山形県・福島 県	東北中央自動車道 福島～米沢	1,549	1.3	H23	再評価	継続	
山形県・新潟 県	一般国道7号 朝日温海道路	1,900	1.4	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:27.7 ・通行規制箇所を回避し、緊急の物資輸送を確保

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
山形県	東北中央自動車道 東根～尾花沢	745	1.5	H23	再評価	継続	
山形県	一般国道13号 泉田道路	190	1.4	H23	新規	-	
山形県	一般国道112号 霞城改良	259	1.3	H23	再評価	継続	
山形県	一般国道113号 梨郷道路	188	1.7	H23	再評価	継続	
福島県	一般国道115号 相馬福島道路(霊山～福島)	520	1.4	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:9.9 ・隘路箇所(幅員5.5m未満)を解消し、緊急の物資輸送を確保
福島県	一般国道4号 白河拡幅	148	1.5	H24	再評価	継続	
福島県	一般国道4号 伊達拡幅	198	1.9	H24	再評価	継続	
福島県	一般国道6号 常磐バイパス	1,040	1.3	H23	再評価	継続	
福島県	一般国道6号 久之浜バイパス	250	2.0	H23	再評価	継続	
福島県	一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)	245	1.7	H23	新規	-	
福島県	一般国道121号 湯野上バイパス	240	1.4	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・特殊通行規制区間0.5kmを解消し、緊急の物資輸送を 確保
福島県	一般国道49号 北好間改良	50	1.4	H22	新規	-	
福島県	一般国道49号 猪苗代拡幅	129	1.2	H24	再評価	継続	
福島県	一般国道115号 霊山道路	332	1.4	H24	再評価	継続	
福島県	一般国道121号 会津縦貫北道路	410	2.1	H23	再評価	継続	
茨城県・埼玉 県	一般国道4号 春日部古河バイパス	244	5.1	H24	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)	240	1.4	H23	新規	-	
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス	294	1.3	H23	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 土浦バイパス	338	1.2	H24	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 結城バイパス	257	2.5	H23	再評価	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
茨城県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(五霞～つくば)	2,634	1.2	H23	再評価	継続	
茨城県・千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(つくば～大栄)	2,841	1.2	H23	再評価	継続	
群馬県・埼玉県	一般国道17号 本庄道路	248	1.7	H23	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 高松立体	120	1.7	H24	再評価	継続	
群馬県・埼玉県	一般国道17号 上武道路	1,800	1.2	H23	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 渋川西バイパス	91	2.7	H23	再評価	継続	
群馬県	一般国道18号 高崎安中拡幅	400	1.3	H23	再評価	継続	
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	134	5.4	H24	再評価	継続	
埼玉県	一般国道16号 入間狭山拡幅	158	1.9	H24	再評価	継続	
埼玉県・東京都	一般国道17号 新大宮バイパス	800	2.4	H23	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 与野大宮道路	180	1.8	H23	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路	1,056	2.3	H24	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)	245	5.7	H22	新規	-	
千葉県	一般国道51号 北千葉拡幅	236	1.5	H24	再評価	継続	
千葉県	一般国道51号 成田拡幅	240	1.4	H23	再評価	継続	
千葉県	一般国道464号 北千葉道路	818	1.8	H23	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(茂原～木更津)	2,198	1.2	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道6号 新宿拡幅	337	1.4	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道14号 両国拡幅	250	1.7	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道14号 亀戸小松川立体	417	1.4	H24	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
東京都	一般国道15号 蒲田駅周辺整備	290	1.2	H24	再評価	継続	
東京都	一般国道16号 八王子拡幅	177	1.5	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅	900	1.5	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス(延伸)	240	1.2	H23	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 八王子南バイパス	1,375	1.7	H23	再評価	継続	
東京都・神奈 川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(愛川～八王 子)	4,076	2.4	H23	再評価	継続	
神奈川県	一般国道1号 新湘南バイパス	890	1.3	H23	再評価	継続	
神奈川県	一般国道1号 小田原箱根道路	258	1.3	H24	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備	550	1.3	H23	再評価	継続	
神奈川県	一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間)	2,300	1.5	H24	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(海老名～厚 木)	2,209	1.9	H23	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚)	4,300	1.5	H24	再評価	継続	
山梨県	中部横断自動車道 富沢～六郷	2,004	1.1	H23	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路(北部区間)	353	2.3	H23	再評価	継続	
山梨県	一般国道138号 新屋拡幅	80	3.3	H23	新規	-	
山梨県	一般国道139号 都留バイパス	310	1.3	H23	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)	110	2.8	H22	新規	-	
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	69	2.5	H24	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 長野東バイパス	160	1.4	H24	再評価	継続	
長野県	一般国道18号 野尻IC関連	250	1.3	H24	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
長野県	一般国道19号 松本拡幅	170	1.9	H23	再評価	継続	
長野県	一般国道158号 奈川渡改良	110	1.5	H22	新規	-	
長野県	一般国道158号 松本波田道路	264	1.3	H23	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 万代橋下流橋	570	2.2	H23	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 栗ノ木道路	230	1.7	H23	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 紫竹山道路	195	2.8	H22	新規	-	
新潟県	一般国道8号 柏崎バイパス	790	1.02	H23	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 糸魚川東バイパス	360	1.1	H23	再評価	継続	
新潟県	一般国道18号 上新バイパス	944	2.1	H24	再評価	継続	
新潟県	一般国道49号 水原バイパス	350	1.6	H24	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 入善黒部バイパス	862	1.1	H24	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 魚津滑川バイパス	360	1.3	H23	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 豊田新屋立体	230	6.1	H23	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 西高岡拡幅	235	1.2	H23	再評価	継続	
石川県	一般国道8号 小松バイパス	80	6.1	H24	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 七尾バイパス	240	1.2	H24	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 羽咋道路	150	1.1	H23	再評価	継続	
石川県	一般国道470号 輪島道路	150	1.2	H23	再評価	継続	
石川県	一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期)	240	1.8	H23	新規	-	
長野県	一般国道474号 飯喬道路	1,354	1.3	H24	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
長野県・静岡県	一般国道474号 青崩峠道路	480	2.1	H24	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 坂祝バイパス	508	1.7	H24	再評価	継続	
岐阜県	一般国道21号 関ヶ原バイパス	440	1.1	H23	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 美濃加茂バイパス	645	1.6	H23	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 石浦バイパス	425	1.3	H24	再評価	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)	4,000	1.7	H23	再評価	継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道(関～養老)	5,100	1.3	H23	再評価	継続	
岐阜県・三重県	一般国道475号 東海環状自動車道(養老～北勢)	1,500	1.6	H23	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 笹原山中バイパス	134	1.4	H23	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 静清バイパス	1,600	1.4	H24	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 島田金谷バイパス	240	5.6	H23	新規	—	
静岡県	一般国道138号 須走道路	157	2.4	H23	再評価	継続	
静岡県	一般国道138号 御殿場バイパス(西区間)	190	3.2	H23	再評価	継続	
静岡県	一般国道246号 裾野バイパス	520	1.3	H23	再評価	継続	
静岡県・愛知県	一般国道474号 三遠南信自動車道(佐久間道路・三遠道路)	1,500	1.1	H24	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋東バイパス	489	7.1	H24	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋バイパス	1,662	6.0	H24	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 蒲郡バイパス	1,048	3.6	H24	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 岡崎バイパス	1,040	6.6	H24	再評価	継続	
愛知県	一般国道41号 名濃バイパス	95	3.0	H24	新規	—	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
愛知県	一般国道302号 名古屋Ⅱ環	5,550	2.4	H23	再評価	継続	
愛知県	名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)	1,350	1.5	H23	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	1,100	1.3	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 桑名東部拡幅	490	1.2	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 北勢バイパス	1,300	2.8	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道23号 中勢道路	1,900	2.4	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 松坂多気バイパス	420	2.0	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	260	1.2	H23	新規	—	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・津波浸水区域を回避し、緊急輸送路を確保
三重県	一般国道260号 錦峠	235	1.1	H23	再評価	継続	
三重県	一般国道475号東海環状自動車道(北勢～四日市)	1,300	1.7	H23	再評価	継続	
福井県	一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	523	1.6	H23	再評価	継続	
福井県	一般国道158号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)	595	1.2	H23	新規	—	
福井県	一般国道158号 永平寺大野道路	1,290	1.4	H24	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅰ	430	1.7	H23	再評価	継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	479	3.9	H24	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 塩津バイパス	123	1.2	H23	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 野洲栗東バイパス	290	1.3	H24	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 小松拡幅	190	1.9	H24	再評価	継続	
滋賀県	一般国道307号 信楽道路	80	1.6	H24	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 五条大宮拡幅	210	1.5	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
京都府	一般国道9号 京都西立体交差	321	1.1	H23	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 福知山道路	660	1.1	H23	再評価	継続	
京都府	一般国道24号 寺田拡幅	140	1.4	H24	新規	-	
京都府	一般国道163号 木津東バイパス	15	5.1	H22	新規	-	
京都府	一般国道163号 精華拡幅	224	1.9	H24	再評価	継続	
大阪府・和歌 山県	一般国道26号 和歌山岬道路	373	1.3	H23	再評価	継続	
大阪府・奈良 県	一般国道163号 清滝生駒道路	1,066	1.1	H23	再評価	継続	
大阪府・奈良 県	一般国道165号 香芝柏原改良	110	1.3	H22	新規	-	
兵庫県	一般国道2号 相生有年道路	324	1.8	H23	再評価	継続	
兵庫県	一般国道28号 洲本バイパス	350	1.1	H24	再評価	継続	
兵庫県	一般国道29号 姫路北バイパス	250	1.2	H24	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 西脇北バイパス	400	1.0003	H23	再評価	継続	
兵庫県	一般国道176号 名塩道路	850	1.3	H24	再評価	継続	
奈良県	一般国道24号 大和北道路	850	2.2	H23	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 長殿道路	110	1.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 不通が解消 ・線形不良箇所・狭隘区間等を解消し、緊急の物資輸 送を確保
奈良県	一般国道168号 五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)	240	1.7	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:25.7 ・土砂災害などに起因する耐災害性を有する主要幹線 の確保により、速達性・走行安定性を確保した救急医 療施設への搬送の改善や地域間の連携が促進される
和歌山県	近畿自動車道 紀勢線 田辺～すさみ	1,968	1.1	H23	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 紀北西道路	1,160	1.1	H23	再評価	継続	
和歌山県	一般国道24号 紀北東道路	1,420	1.2	H24	再評価	継続	H25全線供用(暫定2車線)
和歌山県	一般国道42号 田辺西バイパス	280	1.1	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
和歌山県	一般国道42号 有田海南道路	359	1.6	H23	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 冷水拡幅	49	1.4	H23	再評価	継続	
和歌山県・三重県	一般国道42号 新宮紀宝道路	210	1.2	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.5 ・津波への適応性が改善するとともに、速達性の向上による救急搬送の改善や地域間の連携が促進される
鳥取県	一般国道9号 駈馳山バイパス	393	1.4	H22	再評価	継続	H25全線開通(暫定2車線)
鳥取県	一般国道9号 中山・名和道路	123	4.9	H23	再評価	継続	H25全線開通(暫定2車線)
鳥取県	一般国道9号 名和・淀江道路	401	2.5	H23	再評価	継続	H25全線開通(暫定2車線)
島根県	一般国道54号 三刀屋拡幅	144	1.1	H24	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 三隅・益田道路	660	1.4	H23	新規	-	
岡山県	一般国道2号 倉敷立体	150	3.9	H23	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 総社・一宮バイパス	530	2.8	H23	再評価	継続	
広島県	中国横断自動車道 尾道松江線 尾道～三次	1,486	1.1	H24	再評価	継続	
広島県	一般国道185号 休山改良	450	3.0	H24	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 松永道路	577	6.0	H23	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 西広島バイパス	1,022	7.9	H23	再評価	継続	
広島県	一般国道54号 可部バイパス	736	2.0	H23	再評価	継続	
山口県	一般国道191号 下関北バイパス	670	1.5	H24	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 小月バイパス	111	2.6	H24	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 富海拡幅	90	3.4	H22	新規	-	
山口県	一般国道188号 柳井バイパス	170	1.9	H23	再評価	見直し継続	残事業B/C=0.6 (注1)
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	1,404	1.5	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
徳島県	一般国道11号 徳島インター関連	87	1.5	H23	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 阿南道路	846	1.8	H23	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 福井道路	360	1.01	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・津波浸水区間を解消し、緊急の物資輸送を確保
香川県	一般国道11号 大内白鳥バイパス	281	1.3	H24	再評価	継続	
香川県	一般国道11号 豊中観音寺拡幅	191	1.2	H24	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 川之江三島バイパス	690	3.6	H23	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 新居浜バイパス	609	1.4	H23	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 宇和島道路	1,822	1.2	H23	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 津島道路	420	1.1	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・津波浸水区間を解消し、緊急の物資輸送を確保
愛媛県	一般国道56号 伊予インター関連	450	1.2	H23	再評価	継続	
高知県	一般国道33号 高知西バイパス	878	1.4	H23	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 安芸道路	245	1.4	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・津波浸水区間4.2kmを解消し、緊急の物資輸送を確保
高知県	一般国道55号 大山道路	63	1.3	H24	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 南国安芸道路	596	2.5	H24	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 高知南国道路	1,288	1.02	H24	再評価	継続	
高知県	一般国道56号 土佐市バイパス	367	1.4	H23	再評価	継続	
高知県	一般国道56号 窪川佐賀道路	370	1.02	H23	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:不通が 解消 ・津波浸水区間を解消し、緊急の物資輸送を確保
高知県	一般国道56号 大方改良	56	1.1	H23	再評価	継続	
高知県	一般国道56号 中村宿毛道路	1,320	1.2	H23	再評価	継続	
福岡県	一般国道3号 博多バイパス	462	5.8	H23	再評価	継続	



都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
福岡県・佐賀県	一般国道3号 鳥栖久留米道路	304	1.8	H23	再評価	継続	
福岡県	一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス	655	2.3	H23	再評価	継続	
福岡県	一般国道201号 香春拡幅	31	1.6	H23	再評価	継続	
福岡県	一般国道201号 行橋インター関連	209	1.6	H23	再評価	継続	H25全線開通(暫定2車線)
福岡県	一般国道210号 浮羽バイパス	276	1.4	H23	再評価	継続	
福岡県	一般国道497号 今宿道路	2,746	3.8	H23	再評価	継続	
佐賀県	一般国道3号 鳥栖拡幅	77	3.4	H23	再評価	継続	
佐賀県	一般国道34号 武雄バイパス	210	2.3	H24	再評価	継続	
佐賀県	一般国道203号 多久佐賀道路(I期)	280	1.5	H23	再評価	継続	
佐賀県	一般国道497号 伊万里道路	249	2.1	H24	再評価	継続	
長崎県	一般国道205号 針尾バイパス	96	2.5	H23	再評価	継続	
熊本県	九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部	623	1.2	H23	再評価	継続	
熊本県	一般国道3号 植木バイパス	288	1.4	H23	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 立野拡幅	178	1.5	H24	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 瀬田拡幅	39	2.5	H23	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 宇土道路	257	1.2	H23	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 滝室坂道路	230	1.5	H24	新規	-	・リンクの防災機能の評価レベル:B ・ネットワーク全体の防災機能の評価 改善度:1.5 ・通行規制箇所を回避し、緊急の物資輸送を確保
大分県・宮崎県	東九州自動車道 蒲江～北川	938	1.6	H22	再評価	継続	H25全線開通(暫定2車線)
大分県	一般国道57号 大野竹田道路	323	1.3	H24	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 新富バイパス	169	4.6	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮崎県	一般国道10号 都城道路	332	2.5	H24	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路(Ⅱ期)	160	2.1	H23	再評価	継続	
宮崎県	一般国道218号 高千穂日之影道路	206	1.5	H23	再評価	継続	
宮崎県	東九州自動車道 清武JCT～北郷	1,298	0.9	H23	再評価	見直し継続	残事業B/C=1.6 (注2)
宮崎県	東九州自動車道 北郷～日南	200	2.3	H23	再評価	継続	
鹿児島県	東九州自動車道 志布志～末吉財部	1,379	1.3	H23	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 川内隈之城道路	376	1.3	H24	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道10号 白浜拡幅	57	3.7	H24	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道10号 鹿児島北バイパス	450	2.8	H23	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 古江バイパス	170	1.2	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 名護東道路	962	1.1	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納バイパス	330	3.1	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納南バイパス	360	4.5	H24	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 嘉手納バイパス	286	1.7	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 北谷拡幅	230	4.7	H23	新規	-	
沖縄県	一般国道58号 浦添北道路	250	3.8	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 与那原バイパス	470	2.9	H24	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 南風原バイパス	450	1.3	H24	再評価	継続	
沖縄県	一般国道506号 小禄道路	620	1.7	H22	新規	-	
北海道	北海道横断自動車道根室線(余市～小樽JCT)	1,061	1.1	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮城県・福島県	常磐自動車道(新地～山元)	468	1.8	H23	再評価	継続	
山形県	東北中央自動車道(南陽高畠～山形上山)	1,079	2.1	H23	再評価	継続	
福島県	常磐自動車道(常磐富岡～新地)	1,271	1.5	H23	再評価	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線(銚田～茨城町JCT)	484	2.6	H23	再評価	継続	
埼玉県・千葉県・東京都	東関東自動車道水戸線(三郷～高谷JCT)	10,072	1.04	H23	再評価	継続	
神奈川県	第一東海自動車道(海老名南JCT～海老名)	1,199	2.3	H23	再評価	継続	
神奈川県	第二東海自動車道(海老名南JCT～秦野)	7,212	1.6	H23	再評価	継続	
福井県	近畿自動車道敦賀線(小浜西～敦賀JCT)	2,488	1.7	H23	再評価	継続	
山梨県	中部横断自動車道(六郷～増穂)	658	1.2	H23	再評価	継続	
山梨県・静岡県	中部横断自動車道(新清水JCT～富沢)	1,541	1.2	H23	再評価	継続	
静岡県・愛知県	第二東海自動車道(浜松いなさJCT～豊田東)	6,404	2.0	H23	再評価	継続	
三重県	近畿自動車道名古屋神戸線(四日市JCT～菟野)	1,447	4.1	H23	再評価	継続	
滋賀県・京都府	近畿自動車道名古屋神戸線(大津JCT～城陽)	3,273	2.6	H23	再評価	継続	
京都府・大阪府	近畿自動車道名古屋神戸線(城陽～高槻第一JCT)	5,155	2.1	H23	再評価	継続	
大阪府・兵庫県	近畿自動車道名古屋神戸線(高槻第一JCT～神戸JCT)	7,018	1.3	H23	再評価	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島東～徳島JCT)	594	1.7	H23	再評価	継続	
徳島県	四国横断自動車道(徳島～徳島JCT～鳴門JCT)	953	1.3	H23	再評価	継続	
福岡県	東九州自動車道(北九州JCT(小倉JCT)～豊津)	1,495	1.9	H23	再評価	継続	
福岡県・大分県	東九州自動車道(椎田南～宇佐)	958	1.4	H23	再評価	継続	
宮崎県	東九州自動車道(門川～西都)	1,712	2.3	H23	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
東京都	首都高速中央環状品川線	3,729	3.7	H23	再評価	継続	
神奈川県	高速横浜環状北西線	2,200	1.8	H23	新規	—	
大阪府	大阪市道高速道路淀川左岸線	4,304	1.5	H23	再評価	継続	
千葉県	一般国道126号 千葉東金道路(東金JCT～松尾横芝)	1,263	3.1	H24	再評価	継続	
千葉県	東関東自動車道館山線(木更津南JCT～富津竹岡)	1,281	3.4	H24	再評価	継続	
新潟県・長野 県	関越自動車道上越線(信濃町～上越JCT)	1,930	1.3	H24	再評価	継続	
岐阜県	東海北陸自動車道(白鳥～飛騨清見)	2,680	1.4	H24	再評価	継続	
京都府	近畿自動車道敦賀線(福知山～舞鶴西)	1,028	1.7	H24	再評価	継続	
徳島県・香川 県	四国横断自動車道(鳴門～高松市境)	3,147	1.7	H24	再評価	継続	
長崎県	九州横断自動車道長崎大分線(長崎芒塚～長崎多良見)	770	2.0	H24	再評価	継続	
大阪府	大阪府道高速大和川線	4,341	2.2	H24	再評価	継続	

・リンクの防災機能の評価レベル:主要都市・拠点間を「耐災害性」、「多様性」の観点からA～Dの評価レベルに等級分け

- A:主経路は災害危険性は低く、かつ、速達性のある道路、及び、迂回路も災害危険性が低く、迂回率は1.5未満
- B:主経路は災害危険性の低い道路(必要に応じて速達性を確保)、(迂回路は災害危険性が高い、又は、迂回率は1.5以上)
- C:主経路は災害危険性は高いが、迂回路は災害危険性が低く、迂回率は1.5未満
- D:主経路は災害危険性は高く、迂回路も災害危険性が高い、又は、迂回率が1.5以上

※災害危険性の高い道路とは、  
・津波被害が想定される道路  
・事前通行規制区間において地震時に土砂災害等の恐れのある道路  
・耐震補強未了の橋梁等のある道路  
のいずれかに該当するもの

・ネットワーク全体の防災機能の評価:各市町村から最寄りの県庁所在地又は高速道路IC及び隣接市町村等までの到達時間を計測し、当該リンクの整備による到達時間の短縮度合いを改善度として評価

(注1)事業内容の見直し等を図り、渋滞削減等の整備効果や、事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

(注2)事業内容の見直し等を図り、防災機能等の整備効果や、事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

【道路・街路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
奈良県・和歌 山県	一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)	139	H24	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 宜野座改良	70	H23	再評価	継続	
沖縄県	一般国道331号 中山改良	88	H24	再評価	継続	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年 度の対応方 針	備考
宮城県	仙台第1地方合同庁舎(増築棟)	134	122点	100点	133点	H24	再評価	継続	
東京都	西ヶ原研修合同庁舎	112	133点	100点	121点	H23	再評価	見直し継続	
神奈川県	平塚税務署	14 ※	111点	100点	146点	H22	新規	—	
熊本県	熊本地方合同庁舎(B棟)	85	130点	100点	133点	H23	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島港湾合同庁舎	16	129点	100点	133点	H24	再評価	継続	

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

事業計画の必要性 - 既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標  
 事業計画の合理性 - 採択案と同等の性能を確保できる代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標  
 事業計画の効果 - 通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標  
 (採択要件: 事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)  
 ※平塚市役所との合築であるが、総事業費は平塚税務署分を記載している。

平成26年度予算に向けた個別公共事業評価書等





# 個別公共事業の評価書

## －平成25年度－

平成26年2月3日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成24年9月7日改正）及び平成25年度国土交通省事後評価実施計画（平成25年8月27日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

### 1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

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

### 2. 今回の評価結果について

今回は、平成26年度予算に向けた評価等として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価11件及び再評価369件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

なお、個々の事業評価の詳細な内容については、以下のホームページに記載している。

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

事業評価関連リンク([http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09\\_public\\_07.html](http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html))

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

事業種別	担当大臣政務官
<b>【公共事業関係費】</b>	
河川・ダム事業	土井 亨
砂防事業等	土井 亨
海岸事業（水管理・国土保全局所管）	土井 亨
海岸事業（港湾局所管）	中原 八一
道路・街路事業	中原 八一
港湾整備事業	中原 八一
空港整備事業	坂井 学
都市公園事業	坂井 学
<b>【その他施設費】</b>	
官庁営繕事業	土井 亨
船舶建造事業	中原 八一
海上保安官署施設整備事業	中原 八一

<評価の手法等>

別添1

事業名 ( )内は 方法を示す。*	評価項目		評価を行う過程 において使用 した資料等	担当部局	
	費用便益分析				
	費用	便益			
河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM)	・事業費 ・維持管理費	・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備 事業の場合)	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 ・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
砂防事業等 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国 土保全局
海岸事業 (代替法)	・事業費 ・維持管理費	・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度	・国勢調査 メッシュ統計 ・水害統計	水管理・国 土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・事業費 ・維持管理費	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の 防災機能	・道路交通セン サス ・パーソントリップ 調査	都市局 道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・建設費 ・管理運営費 ・再投資費	・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客)	・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響	・各港の港湾 統計資料	港湾局
空港整備事業 (消費者余剰法)	<空港の新設、滑 走路の新設・延長等 > ・建設費 ・用地費 ・再投資費 <精密進入の高カ テゴリ化等> ・施設整備費 ・施設更新費 ・維持管理費	<空港の新設、滑走路の新 設・延長等> ・時間短縮効果 ・費用低減効果 ・供給者便益 <精密進入の高カategori化 等> ・運航改善効果	・地域開発効果 ・地元の調整状況	・航空旅客動 態調査 ・航空輸送統 計年報	航空局
都市公園事業 (TCM、コンジョイント分 析、CVM)	・建設費 ・維持管理費	・健康、レクリエーション空間として の利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果	・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善	・国勢調査結 果	都市局

事業名	評価項目	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・官庁建物実態調査</li> </ul> 官庁営繕部
船舶建造事業 <巡視船艇>	評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実施しなかった場合(without)それぞれについて業務需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により得られる効果について評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上警備業務</li> <li>・海上環境保全業務</li> <li>・海上交通安全業務</li> <li>・海難救助業務</li> <li>・海上防災業務</li> <li>・国際協力・国際貢献業務</li> </ul>	海上保安庁
海上保安官署施設整備事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画の必要性</li> <li>・事業計画の合理性</li> <li>・事業計画の効果</li> </ul>	海上保安庁

※費用便益分析に用いる便益の把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

コンジョイント分析

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

## 平成26年度予算に向けた新規事業採択時評価について

## 【その他施設費】

事業区分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業	1
合 計	1

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成25年8月もしくは12月に評価結果を公表済)

## 【公共事業関係費】

事業区分	新規事業採択箇所数
港湾整備事業 直轄事業	1
合 計	1

## 【その他施設費】

事業区分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業	3
船舶建造事業	1
合 計	4

総 計	6
-----	---

## 平成25年度補正予算に係る新規事業採択時評価について

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成25年8月に評価結果を公表済)

### 【その他施設費】

事業区分	新規事業採択箇所数
船舶建造事業	1
海上保安官署施設整備事業	4
合計	5

## 平成26年度予算に向けた再評価について

### 【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
河川事業	直轄事業		2		48	13	63	62		1	
砂防事業等	直轄事業		1		21	1	23	23			
海岸事業	直轄事業		1		2		3	3			
道路・街路事業	直轄事業等	2	7	0	183	13	205	205	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業	0	7	0	33	10	50	50	0	0	0
都市公園事業		0	0	0	2	0	2	2	0	0	0
合計		2	18	0	289	37	346	345	0	1	0

### 【その他施設費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続		中止	評価 手続中
								うち見直し継続			
官庁営繕事業			13				13	8		5	
合計		0	13	0	0	0	13	8	0	5	0

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算決定された事業(平成25年8月に評価結果を公表済)

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数					再評価結果				
		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				2	2	4	4			
空港整備事業	直轄事業等		1				1				
合計		0	1	0	2	2	5	5	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			5				5	5	0		
合計		0	5	0	0	0	5	5	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(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

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



平成26年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧  
(平成26年2月現在)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価				担当課 (担当課長名)
		事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	その他	
国立京都国際会館 展示施設 近畿地方整備局	33	100 点	100 点	146 点	施設の不備を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元 茂)

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

事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標（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—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

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

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業（平成25年8月もしくは12月に評価結果を公表済）

【公共事業関係費】

【港湾整備事業】

（直轄事業）

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)			
		便益の内訳及び主な根拠					
相馬港 航路・泊地整備事業 東北地方整備局	63 [20]	413	<p>【内訳】 船舶の大型化による輸送コスト削減:411億円 残存価値:1.9億円 【主な根拠】 平成39年度予測取扱貨物量:71万吨/年</p>	56	7.4	<p>①国内立地企業へのエネルギー安定供給による産業競争力の強化 本事業の実施により、LNGを安価で安定的に供給することが可能となり、国内製造業の競争力強化および地域の雇用確保に寄与する。 ②多重性（リダンダンシー）の確保によるエネルギー供給の安定性向上 日本海側のLNG輸入配分基地に加え、太平洋側にも基地を整備することにより、大規模地震等により一方の機能が失われた場合の支援体制が確保され、ガス供給機能の早期復旧が可能となるなど、エネルギー供給の安定性が向上する。 ③LNGを利活用する新たな産業の立地促進と震災からの復興支援 LNG基地の立地に伴い、発電や冷熱利用倉庫等の新たな企業立地が期待される。また、企業立地が進むことにより雇用が増大し、定住人口の拡大、活力あるまちづくりが進展し、被災地の復興、地域経済活性化に寄与する。 ④温室効果ガスの排出量減少等による環境負荷の低減 船舶の大型化により、輸送時のCO2、NOxの排出量が低減される。</p>	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価				担当課 (担当課長名)
		事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	その他	
湘南海上保安署 関東地方整備局	3.7	125 点	100 点	121 点	耐津波性能の不足、狭あい、分散、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元 茂)
奈良地方気象台 近畿地方整備局	5.6	120 点	100 点	146 点	耐震性の不足、老朽、狭あい、分散を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元 茂)
串本海上保安署 近畿地方整備局	3.7	115 点	100 点	121 点	耐津波性能の不足、老朽、狭あいを解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元 茂)

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

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

事業計画の効果—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

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

※総事業費については、消費税増税に伴う変更有

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
中型巡視船（PM型） 建造（4隻） 海上保安庁	147	整備しようとするPM型巡視船は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力、曳航能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 山崎 壽久)

- ・事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標
- ・事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標
- ・事業計画の効果 —通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

※採択要件：事業計画の必要性、事業計画の合理性及び事業計画の効果がいずれも100点以上

※総事業費については、消費税増税に伴う変更有

**平成25年度補正予算に係る新規事業採択時評価結果一覧  
(平成26年2月現在)**

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業（平成25年8月に評価結果を公表済）

**【その他施設費】**

**【船舶建造事業】**

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
大型巡視船（PL型） 建造（6隻） 海上保安庁	364	整備しようとするPL型巡視船は、海上保安業務の遂行に必要な船体性能、監視探証能力、制圧能力、意思伝達能力、情報処理能力、曳航能力等を有していることから、我が国周辺海域における海洋権益の保全、治安の確保、海難救助、海上防災等の事案対応体制等の強化を図ることができる。	海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 山崎 壽久)

【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価				担当課 (担当課長名)
		事業計画の 必要性	事業計画の 合理性	事業計画の 効果	その他	
石垣海上保安部の施設 整備 (専用棧橋の整備) 海上保安庁	38	100 点	100 点	110 点	尖閣諸島周辺海域における中国公船の常態的な徘徊に的確に対応するため、平成27年度中に大型巡視船14隻相当の尖閣専従体制を確立させることとしており、これら巡視船を運用するために必要な「専用棧橋」を尖閣諸島から最も近い石垣海上保安部に整備することで、領海警備を行うために必要な体制を整えることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 奥原 徳男)
石垣海上保安部の施設 整備 (船艇用品庫の整備) 海上保安庁	7	100 点	100 点	110 点	尖閣諸島周辺海域における中国公船の常態的な徘徊に的確に対応するため、平成27年度中に大型巡視船14隻相当の尖閣専従体制を確立させることとしており、これら巡視船を運用するために必要な「船艇用品庫」を尖閣諸島から最も近い石垣海上保安部に整備することで、領海警備を行うために必要な体制を整えることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 奥原 徳男)
石垣海上保安部の施設 整備 (宿舍の整備) 海上保安庁	50	100 点	100 点	121 点	尖閣諸島周辺海域における中国公船の常態的な徘徊に的確に対応するため、平成27年度中に大型巡視船14隻相当の尖閣専従体制を確立させることとしており、これら巡視船の運航に携わる乗組員等の「宿舍」を尖閣諸島から最も近い石垣海上保安部に整備することで、領海警備を行うために必要な体制を整えることができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 奥原 徳男)
海上保安学校の施設整備 (仮設寮及び仮設厚生 棟の整備) 海上保安庁	7.9	100 点	100 点	121 点	尖閣諸島周辺海域における中国公船の常態的な徘徊に的確に対応するため、平成27年度中に大型巡視船14隻相当の尖閣専従体制を確立させることとしており、これら巡視船を運用するために新たに必要となる乗組員等を確保・養成することができる。	海上保安庁 装備技術部 施設補給課 (課長 奥原 徳男)

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

・事業計画の合理性－採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標

・事業計画の効果－通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

※採択要件：事業計画の必要性、事業計画の合理性及び事業計画の効果がいずれも100点以上

※総事業費については、消費税増税等に伴う変更有

## 再評価結果一覧 (平成26年2月現在)

【公共事業関係費】

【河川事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	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							
天塩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	734	866	<p>【内訳】 被害防止便益:852億円 残存価値:13億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:88戸 年平均浸水軽減面積:413ha</p>	727	1.2	<p>・天塩川において、戦後最大の被害をもたらした昭和56年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・天塩川水系の関係市町村は「天塩川治水促進期成会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的にを行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになっている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・天塩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、天塩川流域の市町村における浸水区域内人口が約20,230人と想定されるが、事業実施により約40人に軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約40人からゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約7,780人から約360人に軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・天塩川流域は、河川沿いに人口や資産が集積し、農業、家畜等が盛んな地域である。しかし、依然として戦後最大規模に相当する洪水流量に対する安全度が確保されていない地域があり、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。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・これまで、地方公共団体等との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も地方公共団体等と連携を進めるなど、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考える。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
渚滑川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	31	460	32	14.5	<p>・渚滑川において、戦後最大の被害をもたらした平成10年9月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・渚滑川水系の関係市町村は、治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになっている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・渚滑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、紋別市における浸水区域内人口が約960人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約10人からゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約770人からゼロに軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>・渚滑川流域は、下流域に紋別市街地を抱え、国内有数の食料生産地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されていない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、引き続き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、地域や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・建設資材の再利用や施工期間の見直し等によるコスト縮減を実施している。</p> <p>・農業部門、道路部門、地方公共団体等と連携を進める等、引き続きコスト縮減に努める。</p> <p>・代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
湧別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	19	194	22	8.9	<p>・湧別川において、戦後最大の被害をもたらした平成18年10月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・湧別川水系の関係市町村は、治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになっている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・湧別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、遠軽町における浸水区域内人口が約2,110人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約640人からゼロに軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>・湧別川流域は、中流域に遠軽町市街地を抱え、国内有数の食料生産地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全が確保されていない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、引き続き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、地域や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・建設資材の再利用や施工期間の見直し等によるコスト縮減を実施している。</p> <p>・農業部門、道路部門、地方公共団体等と連携を進める等、引き続きコスト縮減に努める。</p> <p>・代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
留萌川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	197	570	246	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>留萌川において、下流市街地では戦後最大の被害をもたらした昭和63年8月洪水、上流部では戦後第2位の被害をもたらした昭和56年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</li> <li>留萌川水系の関係市町村は「留萌地域総合開発期成会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</li> <li>関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的にやっている。</li> <li>近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになっている。</li> <li>そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</li> <li>留萌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、留萌市における浸水区域内人口が約4,670人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、電力の停止による影響人数は、事業実施により約2,220人からゼロに軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>留萌川流域は、北海道北西部の中心都市である留萌市を包み、水産加工業や農業が盛んな地域となっている。しかし、依然として上流部では戦後第2位規模、下流市街地では戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されていない地域があり、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。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>浚渫土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
石狩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	8,823	22,585	7,518	3.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>石狩川において、戦後最大の被害をもたらした昭和56年8月上旬洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</li> <li>石狩川流域では、「石狩川治水促進期成会」などの流域市町村を主体とした様々な治水促進期成会が組織され、毎年、治水効果の早期向上を要望している。</li> <li>関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的にやっている。</li> <li>近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態がみられるようになっている。</li> <li>そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</li> <li>石狩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、石狩川流域の市町村における浸水区域内人口が約14.7万人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約100人からゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約5.9万人からゼロに軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>石狩川流域には広大な農地が広がっており、国内有数の食料生産基地となっている。また、道都札幌市を始めとした市町村が存在し、北海道の約半数の人口を抱えており、北海道の社会、経済、文化の中心となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、浸水被害が繰り返されているため、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。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで、河道掘削の残土の利用について地方公共団体および農業部門との連携によりコスト縮減を図ってきており、今後も地方公共団体等と連携を図るとともに、道路部門とも連携を進めながら、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
石狩川直轄河川改修事業(千歳川遊水地) 北海道開発局	再々評価	1,150	2,640	【内訳】 被害防止便益:2,593億円 残存価値:47億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:391戸 年平均浸水軽減面積:345ha	1,127	2.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>千歳川において、戦後最大の被害をもたらした昭和56年8月上旬洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</li> <li>千歳川流域の関係市町村は、「千歳川治水対策促進連合期成会」を組織し、流域の総合的な治水対策の促進を強く要望している。</li> <li>関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</li> <li>近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態がみられるようになってきている。</li> <li>そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</li> <li>千歳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、千歳川流域の市町村における浸水区域内人口が約2.9万人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約10人からゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約2.4万人からゼロに軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>千歳川流域は水田、畑作等の一次産業や食品製造業の二次産業が盛んであり、札幌市のペットタウン化や新千歳空港を中心とする臨空型工業地帯の拡大など、発展が著しい地域である。しかし、千歳川は石狩川の背水の影響を長い区間で受けるため、遊水地群の整備を実施し、高い水位を低減させる必要がある。</li> </ul> </li> <li>②事業進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>千歳川遊水地群は、全ての地区において遊水地の具体的な位置・規模について確定させ、順次、用地等取得や工事を実施しており、着実に進捗している。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。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>これまで、土砂流用により計画段階におけるコスト縮減を図ってきており、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
尻別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	55	70	【内訳】 被害防止便益:69億円 残存価値:0.92億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2戸 年平均浸水軽減面積:5.1ha	51	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>尻別川において、甚大な被害をもたらした昭和36年7月洪水、昭和37年8月洪水、戦後最大規模の観測流量となった昭和50年8月下旬洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</li> <li>地域市町村で構成される後志総合開発期成会は、後志管内の開発促進を目的に組織され、毎年、尻別川の治水効果の早期向上を要望している。</li> <li>関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</li> <li>近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになってきている。</li> <li>そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</li> <li>尻別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、蘭越町における浸水区域内人口が約730人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</li> <li>同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約490人からゼロに軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>尻別川流域は、上流部に蘭越町市街地を抱え、国内有数の食料生産地となっているが、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いない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、引き続き、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、地域や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>建設資材の再利用や施工時期の見直し等によるコスト縮減を実施している。農業部門、地方公共団体等と連携を進める等、引き続きコスト縮減に努める。また、代替案の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
後志利別川直轄河 川改修事業 北海道開発局	再々評価	97	403	110	3.7	<p>・後志利別川において、戦後最大の被害をもたらした昭和37年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・後志利別川水系の関係市町村は「檜山総合開発期成会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになってきている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・後志利別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、せたな町・今金町における浸水区域内人口が約2,360人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約10人からゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約1,830人からゼロに軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・後志利別川下流域にある、せたな町、今金町は、道南地域を代表する穀倉地帯であり、檜山地方における社会・経済・文化の基盤となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されていない地域があり、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。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
沙流川直轄河川改 修事業 北海道開発局	再々評価	150	713	163	4.4	<p>・沙流川において、戦後最大の被害をもたらした平成15年8月洪水が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・沙流川水系の関係市町村は「北海道日高総合開発期成会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになってきている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・沙流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、日高町及び平取町における浸水区域内人口が約3,400人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約20人からゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業実施により約2,030人からゼロに軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>・沙流川流域は、日高町、平取町の市街地が存在し、トマトや軽種馬の全国有数の産地となっている。しかし、依然として戦後最大規模の流量に対する安全度が確保されておらず、近年でも平成15年(戦後最大)、平成18年に浸水被害が繰り返されているため、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。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
十勝川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	1,479	2,728	【内訳】 被害防止便益:2,703億円 残存価値:24億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:318戸 年平均浸水軽減面積:389ha	1,221	2.2	<p>・十勝川において、戦後最大の被害をもたらした昭和37年8月降雨(帯広地点より下流域)、昭和56年8月降雨(帯広地点より上流域)、昭和63年11月降雨(浦幌十勝川流域)により発生する洪水流量が再び発生した場合でも、家屋の浸水被害の発生を防止できる。</p> <p>・流域内市町村で構成される十勝川治水促進期成会は、十勝川の治水事業の推進を目的に組織され、毎年治水安全度の早期向上を要望している。</p> <p>・関係市町村が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</p> <p>・近年、全国各地で大規模な水害等が発生しており、電気等のライフラインの長期間にわたる供給停止被害、医療・社会福祉施設の入院患者・入所者をはじめとする災害時要援護者の孤立等、新たな被害形態が見られるようになってきている。</p> <p>・そこで、今回試行として、現段階の知見「水害の被害指標分析の手引(H25試行版)」(平成25年7月)に基づき、以下の検討を行った。</p> <p>・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、十勝川流域の市町村における浸水区域内人口が約15,500人と想定されるが、事業実施によりゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、避難率40%の場合の想定死者数が、事業実施により約50人からゼロに軽減できる。</p> <p>・同様に、電力の停止による影響人口が、事業の実施により約9,000人からゼロに軽減できる。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>・十勝川流域は、中流域に帯広市街地を抱え、国内有数の食料生産地となっているが、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。また、本事業の投資効果も十分に確保されている。</p> <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <p>・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民または関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・河道掘削土砂の活用等、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
高瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	59	100	<p>【内訳】 被害防止便益：97億円 残存価値：2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：18戸 年平均浸水軽減面積：164ha</p>	58	1.7	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画で位置づけられている堤防整備等により、河川整備計画で定めた計画規模の洪水に対して、水田等の浸水被害を1,008ha解消させ、全ての家屋浸水を解消させる。</li> <li>河川整備計画で定めた計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者は、避難率40%では約420人が事業の実施により防止される。</li> <li>高瀬川沿川の浸水が想定される区域内の市町村の総人口は、若干の減少傾向はあるものの、東北町など資産の集中する地域があり大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的影響が大きいことから、治水対策の必要性に大きな変化はない。</li> </ul> <p>②事業の進歩の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高瀬川において、堤防が必要な延長は10.6kmであり、堤防の整備状況は平成25年度末時点で整備率100%となっている。</li> <li>高瀬川水系における治水安全度は未だ十分ではなく、近年でも平成18年10月に発生した洪水でも被害が発生しており、早期の治水対策が必要である。</li> <li>概ね30年間の整備として、洪水による災害発生への対応に関しては、河川整備計画で定めた計画規模の洪水が発生しても家屋浸水被害を防止するとともに、水田等農地については浸水被害の軽減に努める。</li> <li>今後は、第2段階の整備として、河川整備計画で定めた計画規模の洪水が発生した場合でも、安全に洪水を流せるよう放水路拡幅整備に向けた検討を進めていく。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>放水路拡幅整備については、小川原湖の環境整備事業との一体的な整備を図る。</li> <li>堤防除草等により発生する刈草は、地域の方々に提供するなど処分費の縮減に努める。</li> <li>代替案立案の可能性については、概ね30年間で実現可能な「堤防整備と放水路拡幅整備案」と「堤防整備と洪水調節施設（ダム・遊水地）案」を比較検討し「堤防整備と放水路拡幅整備案」が優位であることを確認している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
子吉川直轄河川 改修事業 東北地方整備局	再々評価	330	2,910	266	11.0	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河川整備計画で位置づけられている堤防整備等により、河川整備計画で定めた洪水規模の洪水が発生しても、床上浸水等の重大な家屋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が軽減される。</li> <li>・河川改修事業の実施により、流下能力が向上し、戦後最大である昭和22年7月洪水と同規模の洪水に対して、浸水面積を約450ha解消させ、すべての床上浸水を解消する。</li> <li>・現況(H25)において整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域人口は約8,600人、浸水区域内災害時要援護者数は約2,700人、想定死者数は、避難率40%で約40人と想定され、事業の実施により被害が軽減・解消される。</li> <li>・由利本荘市の総人口はおよそ8.5万人(平成22年市統計データ)であり、昭和60年のおよそ9.7万人(昭和60年国勢調査)をピークに減少傾向にある。世帯数はおよそ2.5万世帯から2.9万世帯と増加しており、ほぼ同水準で推移している。</li> </ul> <p>②事業の進歩の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子吉川の大庄管理区間において堤防が必要な延長は41.1kmあり、その内、完成堤防(堤防の計画断面を満足している堤防)の延長は、平成25年3月時点で27.2km(66%)となっており、暫定堤防(完成堤防に比べ高さや幅が不足している堤防)の延長は10.2km(25%)となっている。</li> <li>・下流部では完成堤の割合が86%と高く、中流部では完成堤が58%、暫定堤が35%となっている。</li> <li>・当面の事業(概ね6年程度)として、人口・資産が集中する河口部(由利本荘市街地)のボトルネック箇所の解消を図るため、下流部の石脇地区及び本荘地区(下流)の河道掘削を環境に配慮した上で実施し、モニタリングを継続しつつ、治水安全度を向上させる。</li> <li>・その後も引き続き、子吉川水系河川整備計画(大臣管理区間)に基づき整備を図り、計画目標の達成を目指す。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防の刈草や河道の伐採木等は、地域の皆さんに無償で利用していただくことにより、処分費などの縮減に努めている。</li> <li>・工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。</li> <li>・社会的影響、環境への影響及び事業費等を総合的に比較した結果、河川整備計画策定時の「築堤、河道掘削、新たな洪水調節施設」が最も効率的と判断している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
二本松・安達地区 土地利用一体型水 防災事業 東北地方整備局	長期間継 続中	81	114	<p>【内訳】 被害防止便益：111億円 残存価値：3億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3.2戸 年平均浸水軽減面積：4.0ha</p>	86	1.3	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>戦後最大洪水である昭和61年8月洪水と同規模の洪水に対して、輪中堤の整備、家屋嵩上げを実施し、外水氾濫による家屋等の浸水被害を防止する。</li> <li>河川整備計画で定めた計画規模の洪水が発生した場合、二本松市では想定死者数が、避難率40%では約10人と想定される。</li> <li>阿武隈川流域の人口は若干の減少傾向、世帯数は増加傾向となっており、農業・工業等の産業も大きな変化はなく、治水対策の必要性に変化はみられていない。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業の各地区は、地域の理解と協力を得ながら順次整備が進められ、平成25年度中には、高田地区の輪中堤整備と、浅川・蓬田地区の家屋嵩上げを終了する予定であり、今後、トロミ地区と平石高田地区の輪中堤整備、上川崎地区と矢ノ戸地区の家屋嵩上げを進め、平成27年度には事業を完了させる予定である。</li> <li>本事業箇所における治水安全度は未だ十分ではなく、地域の安全・安心のためには今後も「輪中堤整備」「家屋嵩上げ」などの事業を効果的に進め、治水安全度を向上させることが必要となっている。</li> <li>本事業箇所は平成21年度から整備に着手し、直後の平成23年9月には戦後最大と同規模の洪水が発生し、家屋の浸水被害や農業施設冠水による営農被害を受け、地域からは早急な治水対策の実施が要望されている。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現場でコンクリート打設を行う函体から工期短縮が可能となるプレキャスト函体、鉄筋コンクリート構造から軽量かつ工期短縮可能となるトラス式樞門上屋、設置面積が低減できる操作盤一体型開閉機、置換え材に周辺工事の残土を利用するなど、コストの縮減に努めている。</li> <li>本事業の着手時に、連続堤方式、輪中堤方式、輪中堤+家屋嵩上げ併用方式を比較検討し、輪中堤+家屋嵩上げが最も経済的・効率的と判断している。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
中川・綾瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	3,411	49,657	5,230	9.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和33年9月の狩野川台風により流域の約30%が浸水するという甚大な被害を受けた。(浸水戸数:41,544戸)</li> <li>・昭和50年代、60年代や平成に入った後も綾瀬川の下流部を中心に大規模な浸水被害が発生。(浸水戸数:昭和54年10月台風13,107戸、昭和56年10月台風19,661戸、昭和57年9月台風36,425戸、昭和61年8月台風22,962戸、平成3年9月台風31,431戸、平成5年8月台風15,977戸、平成8年9月台風2,825戸、平成12年7月台風826戸)</li> <li>・近年においても、台風や集中豪雨などにより浸水被害を受けている。(浸水戸数:平成16年10月台風1,273戸、平成20年8月集中豪雨2,108戸)</li> <li>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> <li>・なお、整備計画規模の洪水が発生した場合、中川・綾瀬川流域で浸水区域内人口が約132,600人、電力の停止による影響人口が約26,700人と想定されるが、事業実施により、防止される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・近年、流域内において、ますます開発が進み市街化が拡大されていく中で、河道へ流出する洪水の増大も予想され、それらの洪水を安全に流下させるための当該事業の必要性が高まっている。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・現在、事業は中川右岸中上流部の堤防整備区間の用地取得を先行し堤防整備を進めているところであり、自治体並びに住民も事業に期待しており、支障なく事業が進むと思われる。</li> <li>③コスト縮減等</li> <li>・堤防整備および堤防嵩上げが必要とする当面の土砂確保については、他事業からの建設発生土や、中川の引堤が整備された区間の在来堤の撤去や河道確保のために発生する発生土を利用するなど、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
鶴見川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	633	3,571	535	6.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和33年9月の狩野川台風では、死者93名、浸水戸数20,000戸以上という甚大な被害を受けた。</li> <li>・昭和50年代までは、都市化が進捗したことに伴い浸水被害が頻発している状況だった。(浸水戸数:昭和41年6月台風11,840戸、昭和46年8月台風1,333戸、昭和48年11月前線豪雨34戸、昭和49年7月台風1,110戸、昭和51年9月台風及び前線3,940戸、昭和52年9月台風1,090戸、昭和54年10月台風450戸、昭和56年10月台風286戸、昭和57年9年2,710戸)</li> <li>・近年においても、台風や集中豪雨などにより浸水被害を受けている。(浸水戸数:平成元年前線豪雨197戸、平成3年9月台風57戸、平成6年8月前線豪雨12戸、平成10年7月前線豪雨74戸、平成16年10月台風190戸)</li> <li>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> <li>・なお、整備計画規模の洪水が発生した場合、鶴見川流域で浸水区域内人口が約82,400人、電力停止による影響人口が約39,700人が想定されますが、事業実施により、防止される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・鶴見川直轄区間の沿川では、依然として人口増加が続いている。河川整備計画策定(H18年)後で見ても、横浜市鶴見区及び港北区合わせて年間約4,000人、川崎市幸区が年間約2,000人の割合で増加している。また、都市河川である鶴見川の治水対策については、近年日本各地で頻発する集中豪雨の被害の発生とあいまって、沿川住民の関心は一層高くなっている。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・現在、事業は順調に進んでおり、今後の実施の目的、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。また、地元からも整備の要望をうけている。</li> <li>・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者との調整を十分に行い実施する。</li> <li>③コスト縮減等</li> <li>・堤防耐震対策における地盤改良については、新技術等によるコスト比較を徹底し、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
富士川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	257	957	250	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和34年8月の台風7号では、武田橋下流や根津橋上流など8箇所破堤し、甚大な被害が発生。(浸水戸数:14,495戸)</li> <li>・昭和57年8月の台風では、破堤こそ発生しなかったものの、東海道本線鉄道橋が流出したほか、河岸侵食や内水氾濫、富士川中流地区での浸水氾濫が多数発生した。(浸水戸数:1,155戸)</li> <li>・平成23年9月の台風では、破堤は発生しなかったものの、富士川上流の釜無川・笛吹川において大規模な河岸侵食が発生した。(浸水戸数:台風12号2戸、台風15号74戸)</li> <li>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> <li>・なお、整備計画規模の洪水が発生した場合、富士川流域で浸水区域内人口が約9,500人、電力の停止による影響人口が約5,400人と想定されるが、事業実施により、防止される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・甲府市、富士市等の重要都市をかかえる富士川の氾濫域においては、市街化が進行しており、ますます改修事業の必要性が高まっている。</li> <li>・引き続き浸水防止対策、河岸侵食対策、広域防災対策の事業を進める必要がある。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。</li> <li>・また、治水事業の早期実施に関する要望があり、地元関係者からの理解・協力を得ている。今後も事業実施にあたっては、地元との調整を十分行い、実施する。</li> <li>③コスト縮減等</li> <li>・今後とも築堤土は、河川事業の掘削土の有効利用のほか、将来想定される公共事業(国、県市町村)の発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
梯川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	631	7,058	369	19.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦後最大規模の出水は昭和34年8月出水であり、戦後、本川の堤防決壊により外水被害が発生した唯一の出水(本川1箇所、支川4箇所破堤の決壊、浸水家屋390戸、橋梁流出9橋)</li> <li>・戦後最大規模の流量が発生した場合、小松市では、災害時要援護者数が約8,900人、最大孤立者数が約9,000人(避難率40%)、電力停止による影響人口が約8,200人と想定されるが、事業実施により被害の解消が見込まれる。</li> <li>・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、堤防整備、河道掘削、護岸整備等を進める必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点</li> <li>・下流部は山間部と海岸に囲まれた低平地で、ひとたび氾濫すると甚大な被害が発生する地形。</li> <li>・平成24年度末時点の計画断面堤防の整備率は約41%。</li> <li>②事業の進捗の見込みの視点</li> <li>・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきており、梯川の計画断面堤防の整備率は約41%である。</li> <li>・現在は、流下能力向上のため、川の器の確保に向けた引堤等の整備を重点的に実施している。</li> <li>・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。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</li> <li>・引き続き、新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
千曲川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	783	8,507	<p>【内訳】 被害防止便益:8,487億円 残存価値:20億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,660戸 年平均浸水軽減面積:355ha</p>	455	18.7	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防必要区間延長の約6%が未施工(無堤区間)であり、堤防整備状況も計画断面堤防が約60%と未だに堤防整備率が低い状況。</li> <li>・立ヶ花及び戸狩狹窄部の流下能力不足により千曲川の水位がせき上げられた。また、狹窄部以外にも河積が不足し、洪水を安全に流下させることができない区間があり、河道掘削などにより河積を大きくする必要がある。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も背後の利用状況、上下流、本支川の整備バランス等、総合的に勘案し、弱小堤区間の解消や狹窄部の開削等を進め、段階的かつ着実な河川整備を実施し、流下能力確保のため事業進捗を図っていく必要がある。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道内樹木における公募伐採の取り組み推進や河床掘削土砂を築堤の盛土材として有効活用するとともに、新技術を活用することで工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
信濃川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	2,037	10,875	<p>【内訳】 被害防止便益:10,843億円 残存価値:32億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2,602戸 年平均浸水軽減面積:1,525ha</p>	1,269	8.6	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堤防必要区間延長の約3%が未施工(無堤区間)であり、堤防整備状況も計画断面堤防が約56%と未だに堤防整備率が低い状況。</li> <li>・大河津分水路の下流側が山地部でかつ狹窄部となっていることから、水位のせき上げが生じており、管内では土砂の堆積、砂州の形成・発達、河道内における樹木繁茂等が原因で、洪水を安全に流下させるために必要な河積が不足する区間があり、河道掘削などにより河積を大きくする必要がある。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体や沿川住民からの信濃川改修事業促進の要望が強い。</li> <li>・事業実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・河道掘削土を築堤材として有効活用するとともに、新技術を活用することで、工事におけるコストの縮減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点に立って事業を進めていく。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
信濃川下流直轄河川改修事業 北陸地方整備局	その他	684	4,815	435	11.1	<p>・信濃川下流域は、昭和36、平成10、16、23年の出水等により浸水被害が発生している。(浸水戸数:昭和36年9,545戸、平成10年10,264戸、平成16年17,071戸、平成23年8,669戸)</p> <p>・沿川及び氾濫域には、流域内と関東、北陸、中部等の各地域を結ぶ基幹交通(上越新幹線、北陸自動車道、関越自動車道、新潟港等)のネットワークが形成されており、新潟市の中心市街地を擁し、越後平野では水稻の栽培が盛んである。</p> <p>・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、想定される氾濫形態や背後地の資産・土地利用を総合的に勘案して、堤防整備、河道掘削などの整備を進める必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <p>・全川で約90%が計画断面となったが、刈谷田川合流点上流部及び一部橋梁取付部等で、未施工・暫定堤防の区間がある。</p> <p>・河積の不足のため洪水を安全に流下させることができない区間があり、河道掘削により河積を大きくする必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・「平成23年7月新潟・福島豪雨」により治水事業に対する地域の要望もあり、今後も事業の計画的な推進・進捗を図る事が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・河床掘削土を築堤材として有効活用するとともに、新技術を活用することで工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。また、設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたつて事業を進めていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
狩野川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	284	3,243	324	10.0	<p>①人的被害の被害指標(浸水区域内人口等)</p> <p>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、浸水区域内人口は約32,300人であり、整備を実施することで約900人に軽減される。また整備前では、想定死者数は約20人、最大孤立者数約13,500人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は概ね解消、最大孤立者数は約500人に軽減される。</p> <p>②社会機能低下被害の被害指標(医療施設・社会福祉施設等)</p> <p>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、機能低下する医療施設数は2施設、社会福祉施設は9施設と推定されるが、整備を実施することで被害はほぼ解消される。</p> <p>③波及被害の被害指標(交通途絶が想定される道路・鉄道等)</p> <p>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、途絶する主要交通路線は国道414号、国道136号、国道136号バイパス、伊豆箱根鉄道駿豆線であり、整備を実施することで国道2路線と鉄道の交通途絶被害は解消される。</p> <p>④その他被害指標(水害廃棄物の発生量)</p> <p>・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、水害廃棄物の発生量は約32,000tであり、整備を実施することで約1,000tに軽減される。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <p>・流域関連市町村人口(6市3町)の人口は約66万人であり、都市化の進行とともに、市街地が発達し人口が増加している。</p> <p>・狩野川台風に次ぐ規模の洪水(河川整備計画目標規模)の出水が発生することにより想定される氾濫被害は、浸水面積約1,490ha、浸水区域内人口約32,300人、浸水家屋数約12,200世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は概ね解消する。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <p>・沿川住民との合意形成をはかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に事業を実施していく。</p> <p>・高さが不足している堤防等(下河原地区、徳倉地区、神島地区、黄瀬川地区)の整備を実施していく。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
榎田川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	147	934	161	5.8	<p>①人的被害の被害指標(浸水区域内人口等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、浸水区域内人口は約7,000人であり、整備を実施することで浸水被害は解消される。また整備前では、最大孤立者数は約2,100人と想定されるが、整備を実施することで被害は解消される。</li> <li>②社会機能低下被害の被害指標(医療施設・社会福祉施設等) <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、機能低下する社会福祉施設は3施設と推定されるが、整備を実施することで被害は解消される。</li> <li>③波及被害の被害指標(交通途絶が想定される道路・鉄道等) <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、途絶する主要交通路線は国道23号、県道37号、近鉄山田線であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。</li> <li>④その他被害指標(水害廃棄物の発生量) <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、水害廃棄物の発生量は約4,000tであり、整備を実施することで被害は解消される。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li></ul>	<p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>流域関連市町村人口(1市2町)の人口は約17万人で横ばいである。</li> <li>河川整備計画の目標規模の大雨(観測開始後最大規模相当)が降ったことにより想定される氾濫被害は、浸水面積:約2,700ha、浸水人口:約7,000人、浸水家屋数:約2,500世帯であり、整備を実施することで氾濫被害は解消すると想定される。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿川住民との合意形成をはかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ、計画的に事業を実施していく。</li> <li>堤防の高さ、断面が不足している箇所は防備整備を実施する。</li> <li>流下能力を阻害する大平橋(S26完成)改築及び、周辺の河道掘削・樹木伐採等の早期実施に向け、施設管理者(松阪市)等と十分な連携を図り、事業を実施していく。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減に努めている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
由良川直轄河川改修事業 近畿地方整備局	その他	1426	3174	1534	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針規模の洪水が発生した場合、由良川流域では、想定死者数が約390人と想定されるが、事業実施により、想定死者数を約190人に軽減できる。</li> <li>このため、下流部での輪中堤方式等による水防災対策や中流部の無堤区間における連続堤防整備及び河道掘削等により改修し、早期に浸水被害の解消を目指す。</li> </ul>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成15年から平成24年にかけて、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口は7.1%減、総世帯数は0.9%増、であり社会情勢に大きな変化はない。</li> <li>由良川の現況の治水安全度は1/2であり、計画規模(概ね1/100)の降雨が生じた場合は、堤防の破壊等により3,033haが浸水し浸水家屋は11,036戸、被害額は11,592億円と推測。</li> <li>本事業の費用対効果(B/C)は事業全体で2.1、残事業で5.0、当面(6年間)における事業で1.6。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年に河川整備計画を変更策定し、上下流・左右岸バランスを確保しつつ、水系全体の治水安全度を向上させる予定。</li> <li>今後の事業の実施にあっても、沿川住民との合意形成をはかりつつ、社会情勢の変化に留意のうえ実施。</li> </ul> <p>③コスト縮減等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>河川整備計画における整備目標に対する代替案について、河川整備基本方針にそった代替案を比較した結果、現行の整備内容が経済性、実現性、河川環境への影響等の観点から優位。</li> <li>河川整備におけるコスト縮減については、あらゆる場面でコスト縮減に努めており、引き続き新技術の開発や施工方法の工夫、他事業者との計画調整等によりコスト縮減を図る予定。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
旭川直轄河川改修 事業 中国地方整備局	その他	250	12,228	<p>【内訳】 被害防止便益：12,222億円 残存価値：5.5億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,359戸 年平均浸水軽減面積：338ha</p>	258	47.4	<p>旭川・百間川下流部の岡山市街地は、干拓等によって形成された低平地に発達しており、ゼロメートル地帯が広がっているため、洪水・高潮等に脆弱な地形となっている。</p> <p>昭和9年9月の室戸台風により旭川・百間川の堤防が決壊するなど甚大な被害を受けた。その後も近年では平成10年10月洪水の浸水被害や平成16年8月の高潮被害が発生した。</p> <p>以上の状況より、再度災害防止の観点から、早期に旭川本川の改修、旭川放水路と百間川河口水門の建設を進める必要がある。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭川下流地区および百間川において、昭和47年7月洪水が再び発生した場合でも、浸水被害を防止又は軽減できる。</li> <li>旭川中流地区において、昭和47年7月洪水が再び発生した場合でも、浸水被害を防止できる。(下牧4,700m<sup>3</sup>/s：S47洪水規模時)</li> </ul> <p>旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「百間川河口水門周辺有効活用方策検討協議会」「百間川分支部周辺有効活用方策検討協議会」等、岡山県、岡山市、地域住民、市民団体等と協調して事業を進めている。</li> <li>百間川分支部の改修に向けて、地元及び関係機関と事業調整を行っている。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
旭川直轄河川改修 事業(旭川放水 路) 中国地方整備局	その他	890	14,902	<p>【内訳】 被害防止便益：14,890億円 残存価値：12億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：3,280戸 年平均浸水軽減面積：341ha</p>	3,037	4.9	<p>旭川・百間川下流部の岡山市街地は、干拓等によって形成された低平地に発達しており、ゼロメートル地帯が広がっているため、洪水・高潮等に脆弱な地形となっている。</p> <p>旭川の放水路である百間川は、江戸時代岡山城下の洪水防御と、干拓による新田開発を目的として築造された。</p> <p>戦後、昭和9年洪水(既往最大)や市街化に伴い、旭川・百間川沿川の治水機能向上のため旭川本川の改修を進めるとともに、百間川においても昭和49年度より既存放水路を活用した改修に、本格的に着手した。</p> <p>現在進めている河口水門の増設と、分支部の計画対応への改修により、放水路機能を早期に効果発現させる。</p>	<p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>昭和47年7月洪水が再び発生した場合でも浸水被害を軽減できる。</li> <li>基準点である下牧地点に計画高水流量6,000m<sup>3</sup>/sと同規模な洪水が発生しても、旭川放水路へ2,000m<sup>3</sup>/sの分流を行うことで、岡山市の洪水被害を軽減できる。</li> </ul> <p>旭川水系の関係市町村が「旭川・百間川(旭川放水路)改修促進期成会」を組織し、旭川水系の治水対策の促進を強く要望している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「百間川河口水門周辺有効活用方策検討協議会」「百間川分支部周辺有効活用方策検討協議会」等、岡山県、岡山市、地域住民、市民団体等と協調して事業を進めている。</li> <li>百間川分支部の改修に向けて、地元及び関係機関と事業調整を行っている。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
高梁川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	821	19,395	582	33.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高梁川及び小田川は下流部の低平地に人口と資産の集中する倉敷市街地を控え、また小田川は高梁川からの背水影響により、過去幾多の甚大な被害が発生してきた。昭和年代に入ってから、昭和9年9月洪水、昭和20年9月洪水、戦後最大の被害を与えた昭和47年7月洪水等により、甚大な被害が発生している。</li> <li>・高梁川下流部は岡山県西部地域における行政、経済の中心的役割を担っているが、高梁川の堤防は高く、ひとたび、堤防が決壊した場合には氾濫域が広範囲に及び、被害は甚大なものとなる。</li> <li>・基本方針規模の洪水が発生した場合、高梁川・小田川流域で想定死者数が約5,000人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が約254,000人と想定されるが、事業の実施により想定死者数が約1,600人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が約94,200人に軽減される。</li> <li>・このため、基本方針で定めた目標に向け、上下流のバランス等を踏まえた河川改修事業を実施する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画規模相当の洪水が発生しても、被害の防止または軽減を図ることができる。(T=1/150、船穂地点:13,400m<sup>3</sup>/s)</li> <li>・都市計画道路高砂町中島柳井原線、水島臨港道路、一般国道2号倉敷立体などが建設中である。</li> <li>・近年でもH10.10、H18.7等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を聴き策定しており、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。</li> <li>・高梁川水系の関係市は「高梁川改修促進協議会」を組織し、治水対策の促進を強く要望している。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
斐伊川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	1,107	18,107	1,343	13.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・斐伊川本川下流、宍道湖周辺は出雲市街地、松江市街地を抱えるとともに、宍道湖周辺は低平地のため、一度氾濫すると洪水が長期間におよび甚大な被害が発生する。</li> <li>・斐伊川本川・宍道湖・大橋川では、戦後最大の被害をもたらした昭和47年7月洪水が再び生じた場合、尾原ダム・志津貝ダム・斐伊川放水路の整備を前提としても洪水を安全に流下できない箇所がある。中海・境水道においても、平成14年、平成15年、平成16年など、近年、高潮被害が頻発している。</li> <li>・基本方針規模の洪水が発生した場合、斐伊川直轄管理区間内の想定死者数が約560人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が約74,900人と想定されるが、事業の実施により想定死者数が約120人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が約28,400人に軽減される。</li> <li>・再度災害防止の観点から、引き続き、斐伊川本川の堤防整備、宍道湖湖岸堤整備、大橋川改修、中海・境水道の湖岸堤整備を進める必要がある。</li> <li>・堤防詳細点検において危険箇所と判定された箇所について、順次、堤防の耐震対策、質的強化を実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・戦後最大洪水である昭和47年7月洪水が再び発生しても、浸水を防止する(概ね1/30確率規模)。また、既往最大水位を記録し、高潮浸水被害をもたらした平成15年9月に対して、浸水被害の発生を防止できる。</li> <li>・斐伊川水系の関係市町が「斐伊川水系治水期成同盟会」を組織し、斐伊川水系の治水対策の促進を強く要望している。</li> <li>・関係市町が事業の早期完成に向けての要望活動を積極的に行っている。</li> <li>・島根県は、斐伊川神戸川対策課を設置し積極的な協力体制を整えている。</li> <li>・松江市は、大橋川治水事業推進課を設置し積極的な協力体制を整えている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成21年12月には鳥取県と島根県の両県知事が大橋川改修事業の実施について同意。(協定書の締結)</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</li> <li>・施設点検や維持補修の効率化、施設の延命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
江の川下流土地利用一体型水防災事業(川平地区) 中国地方整備局	再々評価	45	63	45	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>川平地区は、江の川下流部(8k900~9k700左岸)に位置し、昭和47年7月洪水では地区全体の58戸で浸水被害が発生。</li> <li>近年(平成18年7月洪水)において10戸の浸水被害が発生。</li> <li>基本方針規模の洪水が発生した場合、川平地区の想定死者数(避難率40%)は約10人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。</li> <li>通常の築堤方式で施工した場合、堤防と背後の急峻な山に囲まれた窪地に家屋が残ることによる住環境の悪化、田畑が著しく減少する等の弊害が発生する。そのため、江津市による土地利用の調整とあわせて、宅地高上げ等により治水安全度の向上を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>1/30規模の洪水が発生した場合においても、家屋の浸水被害を防止できる。</li> <li>江の川下流域治水期成同盟会により、川平地区の土地利用一体型水防災事業の促進について要望されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>治水事業の促進への強い要望があること、江津市において土地利用に関する調整が図られていること等を踏まえ、今後の着実な事業進捗が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>江津市桜江町で林道事業があり、この事業で発生した残土を川平地区の築堤盛土に再利用することによりコスト縮減を図る。</li> <li>築堤方式、輪中堤方式と比較し、土地利用一体型水防災事業の事業費が安価で、事業における効果が高いことから、更なる代替案の検討の必要はないと考える。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
物部川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	90	659	83	7.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>物部川では、昭和45年8月台風10号(全半壊家屋2,185戸、浸水家屋2,936戸)で甚大な被害が発生しており、近年でも平成16,17年と護岸や根固め等の被災が発生している。</li> <li>高知空港や高知県東部と高知市を結ぶ国道(国道55号・195号)、鉄道(土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線)等が整備され、高知県における交通の要衝となっている。</li> <li>このため、災害の発生防止又は軽減を図ることが重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>物部川下流域の右岸側および左岸側の河口部に形成された扇状地は、地盤高が洪水時の河川水位よりも低く、破堤すると甚大な浸水被害が発生する。</li> <li>物部川下流域には、高知空港や国道、鉄道等が整備されている。</li> <li>宅地面積が拡大傾向にある。</li> <li>今後も氾濫域内の土地利用の高度化が見込まれ、物部川の治水整備の重要性はさらに高まるものと考えられる。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>南国箇所、野市箇所の堤防拡築工事を平成22年度に着手し、平成24年度に完成している。</li> <li>山田箇所(下ノ村)の引堤工事を平成22年度より着手し、現在実施中である。</li> <li>地震・津波対策として、後川樋門の耐震化工事を平成23年度に完了させ、さらに堤防の高上げを実施している。</li> <li>引堤工事完成後、全川において計画的に堤防拡幅、河道掘削等を行い、戦後最大洪水に対して家屋浸水被害が解消できる河道を整備する。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>計画的な事業展開、新技術の採用によりコスト縮減に努める。</li> <li>河道掘削で発生する建設発生土及び旧堤土砂を堤防整備に活用する。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
仁淀川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	432	1,782	309	5.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仁淀川では、昭和38年8月(台風9号)および昭和50年8月洪水(台風5号)被害が発生し、近年では戦後第3位流量規模となる平成17年9月洪水(台風14号)をはじめ、平成19年7月などによる浸水被害が発生している。 (昭和38年8月洪水1,858戸、昭和50年8月洪水7,064戸、平成17年9月洪水134戸、平成19年7月洪水66戸)</li> <li>・高知県西部地域と高知市を結ぶ唯一の幹線道路である国道56号や、高知市と四万十町を結ぶJR土讃線が仁淀川下流域を横断し、県民生活・経済に重要な位置を占める交通の要衝となっている。</li> <li>・今後予想される東南海・南海地震による地震・津波対策の早期整備も必要である。</li> <li>・このため、災害の発生の防止又は軽減を図ることが重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性等に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田管理区間沿川の氾濫域には、土佐市市街地やいの町中心部など人口・資産が集積しているが、地盤高が仁淀川洪水水位より低く低奥型地形のため、破堤時に想定される被害は甚大である。</li> <li>・土砂堆積、樹林化の進行により、八田堰下流の流下能力は不足し、かつ堰上流河道との流下能力逆転を生じており早急に流下能力向上対策が必要である。</li> <li>・上流部の加田地区等無堤箇所では、近年でも洪水による浸水被害頻発しており、早急な堤防整備が必要である。</li> <li>・東南海・南海地震の発生が予測されており、大規模地震に対する対策が必要である。</li> <li>・沿川の市町村では、人口はやや減少傾向にあるが、製造品出荷額、製造業従業者数は概ね横ばいである。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・樹木伐採・河道掘削(新居箇所)は、概ね用地買収を完了しており円滑に進捗する見込みである。</li> <li>・加田箇所(無堤部対策)は、用地買収及び工事を実施中で、円滑に進捗する見込みである。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。</li> <li>・河道掘削で発生する土砂を高知海岸の養浜や上流の加田築堤の盛土等に有効活用しコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
山国川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	206	249	155	1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近年は平成5年9月、平成24年7月3日、平成24年7月14日洪水により浸水被害が発生している。(浸水戸数:平成5年9月:床上浸水99戸・床下浸水139戸、平成24年7月3日:床上浸水132戸・床下浸水62戸、平成24年7月14日:床上浸水125戸・床下浸水63戸)</li> <li>・整備目標である平成24年7月3日洪水と同規模の洪水が発生した場合、浸水が想定される区域の面積は約8.0km<sup>2</sup>、人口は約2万人に達する。</li> <li>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・流域内で地域高規格道路(中津日田道路)が整備中であり、アクセス性の向上による地域産業の活性化が期待される。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民や流域市町からも治水対策を望む声は大きい。</li> <li>・平成24年7月3日洪水と同規模の洪水による床上浸水被害を防止するため、河道掘削、堤防整備及び横断工作物の改築等を実施。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたっては、樋管における無動力開閉ゲートの採用、現地発生材の有効活用等の新技術・新工法の積極的活用により、コスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
小丸川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	41	230	<p>【内訳】 被害防止便益:228億円 残存価値:2.0億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:49戸 年平均浸水軽減面積:6ha</p>	37	6.2	<p>・近年は平成16年8月、平成17年9月洪水により浸水被害が発生している。(浸水戸数:平成16年8月:床下浸水6戸・平成17年9月洪水:床上浸水32戸・床下浸水209戸)</p> <p>・整備目標である平成16年8月洪水と同規模の洪水が発生した場合、浸水が想定される区域の面積は約1.4km<sup>2</sup>、人口は約2,100人に達する。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・東九州道の整備が進み、平成22年7月に高鍋IC～西都ICの供用が開始され、今後地域産業の活性化が期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・流域内の浸水常襲地帯である高鍋町から内水対策への要望が出されており、治水対策を望む声大きい。</p> <p>・小丸川下流において河道掘削や堤防整備等を実施するとともに、浸水被害の解消に向けて内水対策を実施。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、掘削等による発生土の有効活用や、新技術・新工法の採用によりコスト縮減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
嘉瀬川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	119	7,361	<p>【内訳】 被害防止便益:7,359億円 残存価値:2.2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:10,206戸 年平均浸水軽減面積:1,400ha</p>	118	62.3	<p>・近年は平成2年7月洪水により浸水被害が発生している。(浸水戸数:平成2年7月:床上浸水1,783戸・床下浸水12,327戸)</p> <p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約45,800人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。</p> <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約66,200人と想定されるが、事業実施により、約29,400人に軽減できる。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業の必要性に関する視点 ・有明沿岸道路(佐賀福岡道路)の「有明嘉瀬川大橋」が開通するなど、現在も引き続き道路整備が進められており、地域産業の活性化が期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・河川改修の整備促進等を目的とした期成会などが設立されるなど、流域関係市などから河川改修を望む声大きい。</p> <p>・堤防の高さや幅が不足している箇所は堤防整備を実施中である。また、背後資産が大きい左岸川において、特に堤防の安全性が低い箇所の質的整備を実施中である。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
五ヶ瀬川直轄河川 改修事業 九州地方整備局	再々評価	273	2,322	【内訳】 被害防止便益:2,313億円 残存価値:8.4億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:427戸 年平均浸水軽減面積:107ha	304	7.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年は平成5年8月、平成9年9月、平成17年9月洪水等により浸水被害が発生している。(浸水戸数:平成5年8月:床上浸水1,762戸・床下浸水508戸、平成9年9月:床上浸水1,762戸・床下浸水1,217戸、平成17年9月:床上浸水1,315戸・床下浸水399戸)</li> <li>整備計画規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約10,600人と想定されるが、事業実施により被害を防止できる。</li> <li>基本方針規模の洪水が発生した場合、最大孤立者数(避難率40%)は約18,400人と想定されるが、事業実施により、約5,800人に軽減できる。</li> <li>このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>工業団地・土地区画整理等の地域開発が進んでおり、東九州及び九州中央道の整備が図られ、現在も高速道路網の整備、物流の拠点づくりの整備が進んでおり、地域産業の活性化が期待されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>河川改修の整備促進等を目的とした期成会が設立されるなど、流域関係者などから河川改修を望む声が大い。</li> <li>平成17年9月洪水を受けて平成17年度から五ヶ瀬川河川激甚災害対策特別緊急事業に着手し、平成22年度に完成しており、大瀬川中流部や五ヶ瀬川の河道掘削を実施中である。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたっては、河道掘削に伴う建設発生土の有効活用などコスト縮減に取り組んでいる。</li> <li>現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)
遠賀川直轄河川改 修事業 九州地方整備局	再々評価	835	24,764	【内訳】 被害防止便益:24,755億円 残存価値:9.5億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,100戸 年平均浸水軽減面積:705ha	767	32.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年は平成15年7月、平成21年7月、平成22年7月、平成24年7月洪水等により浸水被害が発生している。(浸水戸数:平成15年7月:床上浸水2,902戸・床下浸水1,664戸、平成21年7月:床上浸水706戸・床下浸水1,565戸、平成22年7月:床上浸水104戸・床下浸水358戸、平成24年7月:床上浸水121戸・床下浸水857戸)</li> <li>10年あたりの避難判断水位に到達する回数は30回到達しているが、事業実施により、11回に減少できる。</li> <li>このため、浸水被害の早期解消が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年に九州自動車道の鞍手インターチェンジが開通し、周辺道路の整備が進められており、地域の活性化が期待されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「遠賀川改修期成同盟会」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声が大い。</li> <li>平成15年7月洪水を受けて平成16年度から遠賀川床上浸水対策特別緊急事業に着手し、平成20年度に完成しており、遠賀川下流部及び中流部の河道掘削及び堰改築を実施中である。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたっては、河道掘削による発生土について他事業と調整し、有効活用するなど、処分費の縮減に取り組んでいる。</li> <li>現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を伺い、策定したものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
大淀川直轄河川改修事業 九州地方整備局	再々評価	440	3,429	<p>【内訳】 被害防止便益:3.412億円 残存価値:17億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:676戸 年平均浸水軽減面積:167ha</p>	587	5.8	<p>①事業の必要性に関する視点 ・圏域内では、国道10号都城道路をはじめとする道路整備が盛んであり、開発等に伴う生活利便性の向上、産業活動の活性化等の促進により、周辺地域も含めた広域な開発・発展が期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・河川改修の整備促進等を目的とした規制課が設立されるなど、流域関係者などから河川改修を望む声は大きい。</p> <p>・平成17年9月洪水を受けて平成17年度から大淀川河川激甚災害対策特別緊急事業に着手し、平成22年度に完成しており、大淀川上流部の築堤や河道掘削を実施中である。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・河道掘削土砂を築堤盛土材や他事業で再利用を図るなど、コスト縮減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	
遠賀川特定構造物改築事業(新日鐵用水堰改築【中間堰】) 九州地方整備局	長期間継続中	114	1,930	<p>【内訳】 被害防止便益:1.928億円 残存価値:1.3億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:91戸 年平均浸水軽減面積:15ha</p>	116	16.6	<p>①事業の必要性に関する視点 ・平成23年に九州自動車道の鞍手インターチェンジが開通し、周辺道路の整備が進められており、地域の活性化が期待されている。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・河川事業の推進等を目的とした流域自治体より構成される「遠賀川改修期成同盟会」から要望書が提出されるなど治水事業の推進を望む声が大い。</p> <p>・平成15年7月洪水と同規模の洪水を安全に流下させるため、堰改築を実施中。</p> <p>③コスト縮減や代替案などの可能性の視点 ・事業実施にあたっては、河道掘削による発生土について他事業と調整し、有効活用するなど、処分費の縮減に取り組んでいる。</p> <p>・現計画(河川整備計画)については、有識者や地域住民の意見を反映した上で定めたものであり、その手法、施設等は妥当なものと考えている。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
網走川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	206	408	299	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・湖内負荷削減対策、流域汚濁負荷対策により、青潮発生抑制、アオコ発生頻度の低減、湖内閉鎖性水域の水質が改善される。</li> <li>・豊かな自然に恵まれた観光地や地域住民の憩いの場などとしての利用が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・網走湖の水質は改善傾向にあるが、未だアオコ等が頻発に発生し、多様な生物の生息環境などに影響を及ぼしており、引き続き水環境整備を実施する必要がある。</li> <li>・本事業の投資効果は充分確保されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・網走湖水環境整備は着実に進捗しているが、流域市町村等からは、事業推進に強い要望があり、引き続き関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、流域市町および関係機関との連携により、淡路土を土壌改良して流域の農地へ客土として還元するなどのコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から有識者、国、北海道、流域市町等からなる「網走湖環境保全対策推進協議会」において議論を重ねており、現計画が最適である。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	
石狩川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	485	3,266	1,108	2.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・茨戸川においては、水質の計画目標値(BOD3mg/l)を達成できる見込みであり、水質の改善が図られるとともに、生物の生息環境の向上、親水利用の促進、漁業等の産業振興や水面景観が向上する。</li> <li>・石狩川下流(当別地区)においては、河岸環境、湿地、草地環境、樹林環境が再生される。順応的管理によって進めており、これまでのモニタリング調査により、目標種の約9割弱が確認されている。</li> <li>・旭川市街地区においては、人々が川や水辺とふれあい親しめる場として利用され、また、石狩川上流の河川空間を地域の人が憩いの場やレクリエーション、自然体験学習の場などとして利用される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨戸川の水質は改善傾向にあり、今年度の整備完了により水質が改善される。</li> <li>・石狩川下流(当別地区)の自然再生は効果が発現してきており、引き続き、モニタリング等を実施し効果を確認する。</li> <li>・旭川市街地区かわまちづくりについては、旭川市のまちづくりと一体となった河川整備を実施し、観光都市としての機能が向上する。</li> <li>・本事業の投資効果は充分確保されている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・茨戸川水環境整備、石狩川下流(当別地区)自然再生及び旭川市街地区かわまちづくりは着実に進捗しているが、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、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。</li> <li>・旭川市街地区については、平成25年度に完了する見込みである。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで、NPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等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。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	

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							
釧路川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	45	570	52	10.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧川復元(茅沼地区)の整備により、湿原中心部への土砂流入量を減少し、湿原植生の生育面積の回復が図られる。また、魚類の個体数や種類数が増加し生態環境や湿原景観なども本来の環境に近づいてきている。</li> <li>・久著呂川における湿原流入部土砂調整地の整備により、湿原内部に流入する土砂量が削減される。</li> <li>・湿原再生(観呂地区)により、外来種は除去され、湿原植生が回復し、湿原景観が復元される。</li> <li>・水辺の乗校整備により、周辺の緑地公園や運動施設から水辺へのアプローチが可能になるとともに、背後の高水数と緩傾斜護岸がつながることにより、環境教育の拠点として水辺における多様な活動が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・釧路湿原は、湿原面積の減少や乾燥化が急激に進み、湿原環境が悪化しており、引き続き自然再生事業を進めていく必要がある。</li> <li>・標茶地区については、平成21年度に直轄整備箇所が完了しており、水辺の乗校の整備により、水辺を活かした環境教育の場やたくさんの人々が集う交流の場として利用されている。</li> <li>・本事業の投資効果は充分確保されている。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、自然再生事業推進の強い要望があり、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。</li> <li>・標茶地区については、平成25年度で整備が完了する予定である。</li> <li>③コスト縮減等</li> <li>・これまで、現地発生材の利用などによりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努めていく。</li> <li>・代替案の可能性については、計画立案段階から釧路湿原自然再生協議会やしべちや子供の水辺協議会で議論を重ねており、現計画が最適である。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	
高瀬川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	59	159	51	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水環境整備事業は、生態系の保全や利用環境の改善が図られることで湖水浴場の来訪者の増加・観光客の増加が見込まれ、地域の活性化が期待される。</li> <li>・利用施設整備や水辺へのアプローチ改善により、子供たちの総合学習(環境学習)の場などに活用され、人々の交流の場としての機会が増加し地域活性化に寄与している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性</li> <li>・小川原湖を含む周辺の湖沼群は日本の重要湿地500に選定されているとともに、高瀬川河口部付近の塩沼植物群落には、面積は小さいものの、それぞれの群落に特有の動植物が生息・生育している。</li> <li>・仏沼地区ではオオセツカをはじめとする貴重な動植物生物が生息しており、平成17年11月にはラムサール条約に登録された。</li> <li>・近年では水辺の利用者が増加傾向であり、水質改善に関する地元の要請も高い。</li> <li>②事業の進捗の見込み</li> <li>・塩水対策などの水環境整備は、平成40年度の整備完了を目指している。</li> <li>・地域住民や、自治体、学識経験者、自然保護団体等の各分野の方々と十分に調整しながら事業実施に努める。</li> <li>③コスト縮減等</li> <li>・養浜工・覆砂に使用する砂を購入から、河川改修事業の放水路拡幅で発生する掘削土を使用することでコスト縮減を図る。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	

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							
馬淵川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	7.6	64	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：52億円 残存価値：0.06億円 水辺整備の効果による便益：11億円 残存価値：0.40億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額：271円/世帯/月 受益世帯数：87,040世帯 (水辺整備) 年間利用者数の増加数：15千人</p>	10	6.4	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・馬淵川は、釣りや川下りなどのスポーツやレクリエーション、環境学習会などに利用され、交流やふれあいの場、自然体験の場として重要な空間となっている。 ・馬淵川では、川と海を歩き来するサケやアユ、ワカサギなどのほか、重要種に指定されるウツセミジカやタナゴなど、多様な魚類が確認されているため、生態・生育環境の連続性を確保する必要がある。 ・良好な河川環境を保全・復元並びに創出することを目的に、河川の自然環境の再生、河川利用の推進等を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・改良済みの左岸魚道は、平成25年度まで魚道のモニタリングを継続している。右岸魚道の改良は、魚道のモニタリング等を進めながら、平成29年度までに実施する予定である。 ・なお、右岸の魚道改良については、学識者や関係団体等で組織した検討委員会での指導及び助言を得ながら、その必要性を含め検討するものとする。</p> <p>③コスト縮減等 ・現地発生土砂は、堤防の新設や仮設工事に利用することでコスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	96	370	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：62億円 残存価値：0.19億円 水辺整備の効果による便益：306億円 残存価値：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額[上流]：269円/世帯/月 支払い意思額[下流]：227円/世帯/月 受益世帯数[上流]：57,474世帯 受益世帯数[下流]：51,368世帯 (水辺整備) 年間利用者数の増加数：1,213千人</p>	144	2.6	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・北上川の美しい自然や景観、開放的なオープンスペース、清冽な流れなど、地域からは観光資源としての有効活用が求められている。 ・北上川上流部(和賀川合流点)では、著しく樹林化が進行したため、河道内の滞筋が固定化されている。そのため、河川環境の多様性が失われ、在来種の生息範囲が減少するなどの影響が出ている。 ・良好な河川環境を保全・復元並びに創出することを目的に、河川の自然環境の再生、河川利用の推進等を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・「盛岡地区かわまちづくり」は平成29年度、「北上川上流部自然再生」は平成29年度、「北上川下流部自然再生」は平成27年度、「旧北上川河口かわまちづくり」は平成30年度の整備完了を目指し、地域等との協力体制を構築しながら進めており、今後も円滑な事業実施が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減等 ・他事業で発生した土砂を流用することでコスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	

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							
雄物川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	再々評価	32	379	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：29億円 水辺整備の効果による便益：350億 円 残存価値：0.59億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額：165円/世帯/月 受益世帯数：81,937世帯 (水辺整備) 年間利用者数の増加数：594千人</p>	53	7.2	<p>・整備箇所は小学生を対象とした各種環境学習や地域 住民や観光客等が参加するイベント等に活用され、地 域の活性化や観光振興に寄与している。</p> <p>・整備箇所は小学生を対象とした各種環境学習や地域 住民や観光客等が参加するイベント等に活用され、地 域の活性化や観光振興に寄与している。</p> <p>・整備箇所は小学生を対象とした各種環境学習や地域 住民や観光客等が参加するイベント等に活用され、地 域の活性化や観光振興に寄与している。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・雄物川流域には、かつて舟運がもたらした歴史・文化・風土が 今も残されており、各地域から観光資源として有効な活用が求 められる。 ・雄物川は、河口部から上流に至り、様々な形態のワンド・た まりが形成されており、中上流部では、50箇所程度のワンド環境 が確認され、その内の約半数でトミヨ属の生息が確認されてい たが、近年、底泥堆積や樹林化等により、ワンドの劣化、消失 が進行し、「トミヨ属淡水型(絶滅のおそれのある地域個体群)」 や秋田県では雄物川流域にしか生息していない「トミヨ属雄物 型(絶滅危惧ⅠA類)」をはじめ、多種多様な生物の生息・生育・ 繁殖が困難な環境となってきた。 ・地域固有の生物で絶滅の危険性が極めて高いトミヨ属をはじ めとする生物の生息・生育・繁殖環境の保全・復元の必要性が 高い。 ②事業の進捗の見込み ・雄物川上流自然再生は平成26年度の着手を目指している。 ・自然再生の実施にあたっては、学識者・専門家等からなる検 討会を立ち上げて、意見等を伺いながら進めていく。 ③コスト縮減等 ・事業により発生した土砂の活用や、伐採木を一般住民に提供 するなどに取り組むことでコスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)
米代川総合水系環 境整備事業 東北地方整備局	その他	1.8	3.8	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：3.8億 円 残存価値：0.02億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備) 年間利用者数の増加数：24千人</p>	2.4	1.6	<p>・地域イベントが開催され、地域の交流の場として活用 されているとともに、伝統行事であるひな盆祭りの灯 籠流し会場や米代川川下りの開催などに活用され、観 光振興や地域活性化に寄与している。</p> <p>・地域イベントが開催され、地域の交流の場として活用 されているとともに、伝統行事であるひな盆祭りの灯 籠流し会場や米代川川下りの開催などに活用され、観 光振興や地域活性化に寄与している。</p> <p>・地域イベントが開催され、地域の交流の場として活用 されているとともに、伝統行事であるひな盆祭りの灯 籠流し会場や米代川川下りの開催などに活用され、観 光振興や地域活性化に寄与している。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・米代川流域には、世界遺産に登録されている「白神山地」を はじめ、日本最大規模のクロマツ林「風の松原」などの景勝地 が分布しており、良好な自然環境が存在している。米代川で は、散策やスポーツ、釣り、カヌーなどの利用や各種イベントが 盛んに行われている。 ・かつて舟運がもたらした歴史・文化が残されているとともに、 米代川の歴史・文化を核とした観光資源としての活用が求めら れている。 ②事業の進捗の見込み ・「根下戸地区かわまちづくり」は平成26年度の事業着手を目 指しており、地域住民等と協働で事業を推進する。 ③コスト縮減等 ・河道掘削の土砂を流用することでコスト縮減を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)

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							
最上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	50	314	83	3.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最上川とその流域の自然、歴史、生活文化等の地域資源に光をあて、リバーツーリズムという戦略テーマを掲げ、川観光の活性化と歩き主体の観光への波及、さらに流域への多様な連鎖的効果を生み出す観光空間づくりを推進している。</li> <li>・利用施設整備や水辺へのアプローチ改善(親水施設整備)により、子供たちの総合学習(環境学習)の場などに活用され、人々の交流の場としての機会が増加し、地域活性化に寄与している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・最上川は、観光資源が多く、また、沿川には舟運時代に栄えた街並みや「舟道」等の歴史的な遺物が残っている。</li> <li>・さらに、河川をフィールドとした環境学習や河川空間でのイベントやスポーツ、レクリエーションが盛んである。</li> <li>・最近では、美しい自然を持つ最上川と、沿川の観光資源をフットパスで結び、新たな魅力ある観光拠点をつくることにより、観光利用を促進し、地域活性化に寄与しており、更なる有効活用が求められている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・長井地区、河北町、清川地区、須川は、既に地元が中心となって協議会等を開催し、かわまちづくりに向けた仕組みづくりが行われている。</li> <li>・本事業実施に対し、地元自治体等が協力的であることから、今後も円滑な事業実施が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業により発生した発生土砂などの活用や、他の工事で造成された工事用進入路を水辺施設へ利活用するなどの工事間連携に取り組むことでコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
赤川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	17	43	21	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハリエンジュの伐採・伐根及び中州掘削により、磯河原が創出され、良好なエコトーンの形成が期待される。</li> <li>・魚道の整備により、アユ、サクラマス、サケなどが上流域に移動していることが確認されている。</li> <li>・水制工の設置により、水制工の先端では、洗掘作用により淵が形成され、サクラマスの生息環境(淵)も増加している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・赤川では、河床低下の進行により瀬や淵が減少し、高水敷の樹林化など、河川をめぐる自然環境に変化が生じている。</li> <li>・床止工等の河川横断工作物が、魚類等の移動の障害となるなど、河川の連続性においても課題を有しており、河川環境の再生・復元に関する地元からの要請が高まってきている。</li> </ul> </li> <li>・赤川では、河川敷の利用が盛んで、地域の住民に親しまれており、空間整備・拠点整備を地域のまちづくりと一体となって整備することで、かわとまちのネットワークを拡大し、町民の交流促進・健康増進の充実を図り、まちのさらなる活性化を支援するものである。</li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・「赤川自然再生」は、平成25年度に事業完了予定、「三川町かわまちづくり」は、三川町の河川公園の整備とあわせ、平成26年度より事業に着手する予定である。</li> <li>・地元自治体等は、事業の実施に対して協力的であり、さらなる事業の推進が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・中州掘削による玉石の備蓄材としての確保、及び伐採木の無償提供によるコスト縮減を図る。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	



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							
荒川総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	再々評価	11	22	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益:22億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:372円/世帯/月 受益世帯数:30,004世帯</p>	10	2.2	<p>・再生されたたんぼ(湧水型ワンド)ではトミヨの生息に適した環境が形成され、トミヨの営巣が確認されたほか、水生植物等も定着してきており、たんぼ再生による効果が現れてきている。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・洪水による攪乱頻度が減少し、荒川に特徴的な環境であるたんぼなど、荒川に生息する生物の生息環境も減少してきている。</p> <p>・このような背景を踏まえ、荒川に生息する多様な生物の生息環境の保全・再生に向けた取り組みが望まれる。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・たんぼの保全・再生については「荒川たんぼの保全・創出検討会」を設立し、検討会の開催を通じて専門的・技術的な助言を仰ぎながら事業を進めている。</p> <p>③コスト縮減等 ・伐採木の無償配布によるコスト縮減が図られているとともに、市民団体等と連携したモニタリング、維持管理により、さらなるコスト縮減が期待される。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)
信濃川総合水系環境 整備事業 北陸地方整備局	再々評価	70	379	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:11億円 自然再生の効果による便益:103億円 水辺整備の効果による便益:265億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境整備) 支払い意思額:268円/世帯/月 受益世帯数:31,464世帯 (自然再生) 支払い意思額:413円/世帯/月 受益世帯数:143,251世帯 (水辺整備) ・上須頃地区 支払い意思額:418円/世帯/月 受益世帯数:60,132世帯 ・蓮湯地区 支払い意思額:407円/世帯/月 受益世帯数:80,891世帯 ・長沼地区 支払い意思額:442円/世帯/月 受益世帯数:97,113世帯</p>	84	4.5	<p>・水環境改善事業の実施により、瀬切れを最小限に抑えられるなど、事業の効果が現れている。</p> <p>・自然再生事業では、これまでの取り組みにより砂礫河原を再生するとともに、外来種対策に効果があることが確認されている。</p> <p>・水辺整備事業では、利用者数が増加傾向にあり、地域の観光振興面を含めた地域活性化にも寄与している。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・水環境改善事業は、大町ダム下流の大出頭首工から犀川合流点の区間において瀬切れが見られる状況に対し、環境にも配慮した水環境の改善の要望が高まっている。</p> <p>・自然再生事業は、千曲川中流域において砂礫河原等が減少し、外来種が急激に侵入・拡大していることから、千曲川本来の自然環境を保全・再生する取り組みが望まれている。</p> <p>・水辺整備事業は、かわまちづくり計画などに基づき、地方自治体が行う整備と一体となって実施することで良好な水辺空間を創出するとともに、地域活性化に資するものであり、地元自治体等からの期待が非常に大きい。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・自然再生事業では、砂礫河原を再生するとともに、外来種対策に効果があることが確認され、有識者からも評価を頂いている。</p> <p>・今後の事業実施予定箇所において、事業進捗に伴う支障となる課題等がなく、着実な進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減等 ・河道掘削で発生する土砂の築堤材への活用等、施工段階においてコスト縮減が図られているとともに、モニタリング調査等においても効率化等によって、更なるコスト縮減が期待できる。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)

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							
狩野川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	再々評価	9.9	98	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益:98億円 残存価値:0.04億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:296円/世帯/月 受益世帯数:139,285世帯</p>	14	7.2	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・河道に土砂が堆積することで、ツルヨシなどが繁茂し、オオカワヂシャ(特定外来生物)などの外来種が増加しており、ミシマバイカモ(静岡県絶滅危惧Ⅱ類)などの在来の生物の生息・生育に影響を与えている。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・柿田川自然再生検討会による市民団体、行政、学識経験者が協働した対策の実施や地域と一体となった環境保全活動の実施、子どもたちの環境共生・河川愛護意識の醸成を図ること 目的とした「狩野川わくわくクラブ」の開催など、これら地域と連携した取り組みにより、関係者と合意形成を図りながら進めていることから、事業の実施にあたっての支障はない。</p> <p>③コスト縮減等 ・事業実施の各段階において、工法の工夫等により、コスト縮減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
柿田川総合水系環 境整備事業 中部地方整備局	再々評価	2.9	19	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益:19億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:214円/世帯/月 受益世帯数:37,244世帯</p>	2.7	7.0	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・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。</p> <p>・河道変化により魚類遡上機能が低下したため、アユ等の回遊魚が堰を上げず、健全な生活史を完結できない。</p> <p>・堰の魚道や堰下流の河道環境を改善することにより、アユなどの回遊魚が上りやすく、多様な生物が生息できる環境の再生を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・自然再生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「柿田川自然再生推進会議」で意見交換や情報交換を行いながら進めている。これら関係者と合意形成を図りながら進めていることから、事業の実施にあたっての支障はない。</p> <p>③コスト縮減等 ・事業実施の各段階において、工法の工夫等により、コスト縮減に努めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
淀川流水保全水路 整備事業(淀川区 間) 近畿地方整備局	その他	1,110 ※桂川区 間を含む	—	<p>【内訳】 —</p> <p>【主な根拠】 —</p>	—	—	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・河川管理者、下水道事業者、水道事業者、企業等の水質改善の取り組みにより、淀川区間の水質の課題は解消されている状況である。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・当初の目的を達成しており、今後の事業進捗を図る必要性がない。</p>	中止	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	

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							
円山川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	45	103	【内訳】 自然再生の効果による便益: 103億円 残存価値: 0.39億円  【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額: 557円/世帯/月 受益世帯数: 60,173世帯	52	2.0	・エコツーリズムと関連事業による経済波及効果、コウノトリ育む農法による地域経済への効果、ラムサール条約への湿地登録(H24.7.3)、野外第3世代のコウノトリが誕生等による地域が一体となった環境の保全・再生等への取り組みの進展による機運の高まりや、コウノトリ野生復帰事業による地域活性化・経済効果が期待できる。  ①投資効果等の事業の必要性 ・ラムサール条約への湿地登録や野外第3世代のコウノトリが誕生など、地域が一体となった機運の高まりもあり、円山川水系では、コウノトリの野生復帰に向けた地域の取り組みと合わせて良好な河川環境の再生が期待されている。 ②事業の進捗の見込み ・これまで、湿地再生約7ha、魚道整備1箇所を実施し、多様な生物の生息・生育・繁殖環境を再生している。 ・今後も引き続き、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析から、順応的・段階的な整備を行う。 ③コスト縮減等 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	
加古川総合水系環 境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	26	326	【内訳】 自然再生の効果による便益: 82億円 残存価値: 0.02億円 水辺整備の効果による便益: 243億円 残存価値: 0.24億円  【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額: 286円/世帯/月 受益世帯数: 157,232世帯 (水辺整備) 支払い意思額: 266円/世帯/月 受益世帯数: 126,283世帯	56	5.8	・礫河原の再生により、チドリ類の繁殖環境や河原特有の植物の生育環境の再生が期待できる。 ・流域との連続性の再生により、田んぼで産卵するフナ類の生息・生育・繁殖環境の再生が期待できる。 ・公園整備実施箇所などでは、スポーツ、散策で年間約20万人が利用している。 ・加古川まつりや加古川マラソンなどのイベント会場として活用するなど自治体活動の活性化に貢献している。  ①投資効果等の事業の必要性 ・加古川流域委員会において、いのちと暮らしを支える生物多様性が将来にわたって維持されるように、引き続き生物の多様性を維持、回復する必要があることが確認されたとともに加古川を題材とした出前講座や水生生物調査のニーズが高まるなど、生物の生息・生育・繁殖環境をはじめとした良好な河川環境の保全再生が求められている。 ②事業の進捗の見込み ・上下流の連続性の再生1箇所、わんど・たまりの再生1箇所を整備した。今後はモニタリングで確認し、必要に応じ改善する。 ・今後、激減危惧状況にある貴重種の生息場の回復を優先(緊急)的に整備するとともに、関係機関との協議を重ね、効果の高い箇所から流域との連続性を回復させ平成50年度に完了予定。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。 ③コスト縮減等 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 渥美雅裕)	

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							
揖保川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	再々評価	116	493	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:363億円 残存価値:0.04億円 自然再生の効果による便益:78億円 残存価値:0.01億円 水辺整備の効果による便益:51億円 残存価値:1.3億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境整備) 支払い意思額:357円/世帯/月 受益世帯数:163,880世帯 (自然再生) 支払い意思額:280円/世帯/月 受益世帯数:142,722世帯 (水辺整備) 支払い意思額:307円/世帯/月 受益世帯数:62,044世帯</p>	235	2.1	<p>・水質汚濁の著しい揖保川下流部及び林田川において、臭気の改善、多様な生物の生息環境の再生が図られている。</p> <p>・丸石河原の再生により、河原特有の植生の生育環境を再生できる。</p> <p>・流域との連続性の再生により、田んぼで産卵するフナ類の生息・生育・繁殖環境を再生できる。</p> <p>・三川分派地区整備や上下流の連続性の再生により、アユ等遊泳力の大きな魚類の揖保川(本川)の移動が可能となる。</p> <p>・公園整備箇所などでは、散策、スポーツで年間約59万人が利用している。</p> <p>・たつたの納涼花火大会や大綱引き大会などのイベント会場として利用するなど自治体活動の活性化に貢献している。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・揖保川流域委員会において、いのちと暮らしを支える生物多様性が将来にわたって維持されるように、引き続き生物の多様性を維持、回復する必要があることが確認されたとともに、揖保川を題材とした出前講座や水生生物調査のニーズが高まるなど、生物の生息・生育・繁殖環境をはじめとした良好な河川環境の保全再生が求められている。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・上下流の連続性の再生2箇所、三川分派地区整備1箇所を整備した。今後はモニタリングで確認し、必要に応じ改善する。</p> <p>・今後、激減し危機的状況にある貴重種の生息場の回復を優先(緊急)的に整備するとともに、関係機関との協議を重ね、農業用水の改修等と連携し効果の高い箇所から流域との連続性を回復させ平成50年度に完了予定。引き続き事業を推進し、早期の供用を目指す。</p> <p>③コスト縮減等 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)
斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	156	223	<p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:223億円</p> <p>【主な根拠】 (水環境整備) 支払い意思額:345円/世帯/月 受益世帯数:212,034世帯</p>	179	1.2	<p>・浅場造成等を行うことで、ヨシ等が生育しやすくなり、水質の自然浄化機能の向上を図る。また、湖岸域の波が小さくなり透明度が向上する。</p> <p>・子どもの遊び場やヨシの植栽体験といった環境学習の場として利用している。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性 ・中海・宍道湖の近年の水質は経年的にほぼ横ばいで、汚濁指標であるCODなどは、環境基準を達成していない。昭和63年度に湖沼水質保全特別措置法の指定湖沼となり、平成元年度からは「湖沼水質保全計画」が策定され、関係機関連携のもと対策を推進しているが、引き続き水質の改善が必要である。</p> <p>・中海・宍道湖は、平成17年11月に国際的に重要な湿地としてラムサール条約登録湿地に認定されている。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・地域住民の水環境改善に対する要望は強く、流域対策と連携し湖内対策を推進することが第5期湖沼水質保全計画にも位置づけられている。</p> <p>・地域住民、地域の学識者との情報共有、情報交換を行い、地域の理解と協働のもとヨシやコマモ場再生など水環境改善対策の実施をしており特に問題は無い。</p> <p>③コスト縮減等 ・斐伊川の河口維持掘削で発生した土砂を浅場造成材料として利用し、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)

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							
江の川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	2.3	10	【内訳】 水辺整備の効果による便益:10億円 残存価値:0.05億円  【主な根拠】 (水辺整備) 年間利用者数の増加数:266,601人	2.6	4.0	・低水護岸や管理用通路等の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなり、子どもたちが自然体験活動等のさまざまな活動を安全に行えるようになる。  ①投資効果等の事業の必要性 ・河道内の砂洲の上昇や樹林化が進行し、川らしい河川環境が失われつつあり、現状では安全に水辺の利用ができない状況となっている。 ・整備箇所は水辺の楽校整備に対する地元要望が強いなど、住民の江の川に対する関心は高いものとなっている。 ②事業の進捗の見込み ・皇敷・甲立箇所水辺の楽校整備に対する地元要望は強く、地元住民・教育関係者・市民団体等の意見を取り入れながら、事業を進めていくこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ③コスト縮減等 ・整備によって発生する土砂を流用することにより、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
高梁川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	3.2	51	【内訳】 自然再生の効果による便益:51億円 残存価値:0.02億円  【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:288円/世帯/月 受益世帯数:67,742世帯	3.5	14.7	・魚道整備を行い、河川の生息環境の連続性を確保し、魚類等の生息環境の改善を図る。  ①投資効果等の事業の必要性 ・高梁川最下流の潮止堰ではアユなどの回遊魚の遡上が困難な状況となっているため、魚道を改良し、河川の連続性を確保することで生物の生息環境の改善を図ることの必要性に変わりなく、事業投資効果が見込まれる。 ②事業の進捗の見込み ・潮止堰の魚類遡上環境の改善に対する地元の要望は強く、地元や学識者等からの意見を取り入れながら進めており、特に問題はない。 ③コスト縮減等 ・仮設工の大型土のうの材料として、購入土でなく流用土を使用し、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	
佐波川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	再々評価	4.1	66	【内訳】 自然再生の効果による便益:2.5億円 残存価値:0.08億円 水辺整備の効果による便益:63億円 残存価値:0.10億円  【主な根拠】 (自然再生) 支払い意思額:271円/世帯/月 受益世帯数:4,710世帯 (水辺整備) 年間利用者数の増加数:544,195人	5.6	11.8	・魚がのぼりやすい川づくりを目指して魚道を改良し、遡上・降下環境の改善を図る。 ・ワンド、管理用通路等の整備を行うことにより、地域住民や子どもたちが安全に水際に近づき、河川環境の保全等を学習する場を創出する。  ①投資効果等の事業の必要性 ・魚類等の移動の連続性が十分でない状況であるため、地元住民は、回遊魚が上流から下流まで行き来できる生息環境の整備を望んでいる。 ・地元住民は、夏期を中心に水遊びをする子どもたちがより安全に水辺が利用できるよう整備を望んでいる。 ②事業の進捗の見込み ・地元住民などから、魚が回遊する環境整備の要望が強く、今後事業進捗する上で支障はない。 ・水辺環境整備に対する地域要望は強く、事業実施にあたり地域の意見を取り入れながら行うこととしており、今後事業進捗する上で支障はない。 ③コスト縮減等 ・「水辺の小わざ」の活用や既設魚道の構造を極力利用するなど工事費の縮減を図る。 ・掘削土を盛土等へ流用するなど整備費の縮減を行う。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	



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							
五ヶ瀬川総合水系 環境整備事業 九州地方整備局	その他	15	77	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益:50億円 水辺整備の効果による便益:27億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) ・友内川 支払い意思額:280円/世帯/月 受益世帯数:59,478世帯 (水辺整備) ・川中地区 支払い意思額:338円/世帯/月 受益世帯数:37,933世帯</p>	19	4.0	<p>・本事業により治水上の安全性や河川管理機能の向上が図れるとともに、地域の憩い・交流の場として安全に利活用が出来るようになり、河川利用面での安全性が高まる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・川中地区は、市役所、城山、総合運動公園、住宅地等歴史・文化・スポーツ・居住空間が立地する延岡市の中心市街地であり、鮎やなを盛り上げる取り組みや観光ルート、地域交流の拠点としての整備を始めており、集客が期待できるため、安全で安心な河川整備を行い、地域活性化に寄与する必要がある。 ・しかし、河川とのアクセス性や利便性、安全性が確保されていない状況にあり、安全に安心して利用できる整備が望まれている。 ②事業の進捗の見込み ・「五ヶ瀬川かわまちづくり検討会」や「天下一ヶ瀬かわまち創ろう会」は、月1～2回のペースで開催され、すでに観光ルートや鮎やなを盛り上げる取り組みが始まっており、これからも計画を創り上げていくこととなっており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減等 ・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。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	

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							
川内川総合水系環 境整備事業 九州地方整備局	その他	8.8	17	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益:17億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備) ・向田地区 支払い意思額:131円/世帯/月 受益世帯数:21,723世帯 ・湯之尾地区 支払い意思額:112円/世帯/月 受益世帯数:12,087世帯 ・湯田地区 支払い意思額:394円/世帯/月 受益世帯数:6,056世帯</p>	9.1	1.8	<p>・本事業により河川管理機能の向上が図れるとともに、地域の憩い交流の場として安全に活用ができるようになり、河川利用面での安全性が高まる。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・グリーンパークえびのに近接する湯田地区は、活発に利活用されており、さらなる利活用を望む声が多いが、グリーンパークえびのや周辺から川内川へのアクセス性、河川利活用時の利便性や安全性等が十分に確保されていない状況であり、改善が望まれている。 ・地域の観光資源と一体となり、地震時の事前策等の取り組みにあわせた河川空間を整備することで、地域の活性化や安全安心に資するとともに、河川巡視や河川管理の円滑化、河川利用の安全の向上を図ることが可能となり、その必要性は高く、事業投資効果が見込まれる。 ②事業の進捗の見込み ・湯田地区では、平成24年10月より地域住民代表や学校関係者、地元企業、えびの市、国土交通省により構成された「えびのかわまちづくり推進協議会」が開催されるなど、地域の協力体制が整備されており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減等 ・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。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 瀧美雅裕)	

【砂防事業等】  
(砂防事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	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							
樽前山直轄火山砂 防事業 北海道開発局	再々評価	529	2,727	<p>【内訳】 被害防止便益:2,727億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:4,920ha 世帯数:15,721世帯 主要交通機関:JR室蘭本線、道央自動車道、国道36号</p>	671	4.1	<p>・樽前山南麓には、苫小牧市街中心部が位置し年々宅地開発が進み世帯数が増加しており、病院や特別養護老人施設などの災害時要援護者施設も多く立地している。また、JR室蘭本線、道央自動車道、国道36号などの重要交通網や製紙工場などの重要産業が集積しているとともに、樽前山周辺は、支笏洞爺国立公園に指定されており、毎年多くの観光客が訪れる地域であることから、火山噴火による被害が発生した場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・樽前山は、気象庁の常時観測火山に指定されており、現在も噴煙活動がやや活発化しているため、いつ噴火してもおかしくない火山である。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・火山噴火時の融雪型火山泥流や豪雨による降雨型泥流の発生により、人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している苫小牧市街地の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、苫小牧市の被害にとどまらず、北海道全体はもとより全国の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されるため砂防設備の整備が必要。 ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減や代替業立案等の可能性の視点 ・セル堰堤の中詰土を購入土から現地採取土とすること、土砂の投入を従来のクラムシェルによる投入からダンプトラック搬入とすることにより、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂 防部保全課 (課長 渡正昭)	



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							
最上川水系直轄砂 防事業 東北地方整備局	再々評価	814	1,528	543	2.8	<p>・本流域は上流部には複数の温泉や集落が分布し、下流部には山形県の社会経済活動を担う重要交通網(山形自動車道、国道7号、JR陸羽西線など)および酒田市街地が位置し、洪水・土砂氾濫が生じた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は火山噴出物からなる脆弱な地質であり、流域には崩壊地や地すべり地が多数存在するなど土砂生産が活発であるため、古くから流域では土砂災害が繰り返し発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・本流域は荒地など上流からの土砂流出により、河道内に土砂が堆積し、河床が上昇することにより、洪水時には、山形県の社会経済情勢を担う重要交通網である山形自動車道、国道7号、JR陸羽西線などや、最上川沿川の主要市街地である酒田市、寒河江市などに甚大な被害が発生する。また、土石流危険渓流の氾濫区域内にある人家、公共施設、道路等で土石流被害が生じる。このため、洪水・土砂氾濫被害を防止・軽減するための砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生材を使用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減による本体工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂 防部保全課 (課長 渡正昭)	
利根川水系直轄砂 防事業(利根川) 関東地方整備局	再々評価	1,590	1,134	1,021	1.1	<p>・本流域は、草津温泉や尾瀬といった豊かな自然に恵まれた日本屈指の観光地や高原野菜の主要産地等、地元経済を支える観光資源や重要な産業が立地し、下流域には高崎市や前橋市等の主要な都市が位置する。また、国道18号等の主要な道路やJRなど地域の生活や観光に不可欠な重要交通網が通っている。土砂災害や土砂流出による洪水氾濫等によって、交通網の寸断、住民・観光客の孤立化、電力停止等、大きな被害を受けた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫における浸水範囲は、浸水面積約46.8km<sup>2</sup>(H22年時点)であり、今後の施設整備計画(H52年時点)によれば、浸水面積約40.8km<sup>2</sup>に減少する。電力の停止による影響人口は、約8,978人(H22年時点)であり、今後の施設整備計画(H52年時点)によれば、約7,045人に減少する。</p> <p>・本流域は、火山噴出物や断層、破砕帯等による脆弱な地質と急峻な地形から土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発しており土砂流出による被害も多数発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・流域には多数の集落のほか、人口が集中する主要都市も位置している。さらに国道や鉄道などの重要交通網が整備され、日本屈指の観光地もあるため、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫により大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・新技術の採用、残存型枠の利用、現地発生材の有効活用等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂 防部保全課 (課長 渡正昭)	

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							
富士川水系直轄砂防事業 関東地方整備局	再々評価	1,448	1,144	946	1.2	<p>・本流域は、南アルプスに係る観光産業や良質な地下水を利用した食品・飲料水工場、地形や豊富な水量を利用した水力発電施設群等が多数立地し、下流部には地域社会・経済の中心である甲府盆地が位置する。また、国道20号等の重要交通網のほか、地域社会に欠かせない主要道路が整備されている。土砂災害や土砂流出による洪水氾濫等によって、交通網の寸断、住民・観光客の孤立化、電力停止等、大きな被害を受けた場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫における浸水範囲は、浸水面積約27.8km<sup>2</sup>(H22年時点)であり、今後の施設整備計画(H52年時点)によれば、浸水面積約12.6km<sup>2</sup>に減少する。電力の停止による影響人口は、約4,073人(H22年時点)であり、今後の施設整備計画(H52年時点)によれば、約3,306人に減少する。</p> <p>・流域内には、糸魚川―静岡構造線が縦断し、断層による脆弱な地質に加えて、急流河川であることから土砂生産・流出が著しく、豪雨時には山腹崩壊や土石流が頻発して、昭和34年や57年など、過去に甚大な土砂災害が多数発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・流域には地域社会や経済の中心である甲府盆地が位置しているほか、国道20号などの重要交通網等が整備されている。また、南アルプス等の観光資源や地域経済を支える食品飲料水工場、発電施設が多数立地しており、豪雨時の土砂流出や洪水氾濫により大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生材を利用した巨石張り工法や砂防ソイルセメント等を採用することにより、購入材料や運搬作業量を低減し、工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	
信濃川上流水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	473	654	387	1.7	<p>・土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、下流の松本市・大町市の広範囲に及ぶほか、国道158号、国道147号等地域における重要交通網や観光産業への影響が懸念され、地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、急峻な地形を有し、火山や構造線等の影響で脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・流域の一部は、中部山岳国立公園に指定されている自然豊かな地域であり、観光施設が多く分布している。中でも、上高地は年間約130万人もの観光客が訪れる日本でも屈指の観光地である。</p> <p>・本流域では昭和20年、昭和44年、昭和54年、昭和58年災害をはじめ、土砂流出に伴う甚大な被害が多発しており、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・砂防ソイルセメント工法を使用することにより、本体工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
信濃川下流水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	1,411	1,460	1,014	1.4	<p>・本流域は、昭和10年や昭和39年など過去に幾度となく土砂災害による被害を受けている。平成16年の中越地震では、被災の激しい宇川、相川川流域において河道閉塞対策等の緊急対応を他機関の復旧事業と連携して行い、全村民が避難となった旧山古志村の早期帰村に寄与した。</p> <p>・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、日本一と譽れ高い「魚沼産コシヒカリ」の生産拠点や重要交通網である国道17号、関越自動車道、JR上越線等及び地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、急峻な地形を有し、第四紀火山噴出物などからなる脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・本流域は、流域の一部が上信越高原国立公園、越後三山只見国立公園に指定される自然豊かな地域であり、温泉やスキー場等の観光施設が数多く存在するとともに、上越新幹線や関越自動車道の整備に伴い、多くの観光客が訪れている。</p> <p>・また、長岡市や小千谷市といった市街地には、同地域の基幹産業である鉄工・電子産業が集積しており、土砂流出による被害が地域経済等に与える影響は極めて大きいため、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗し、中越地震対策については平成28年度に事業概成の見込み。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・掘削残土の有効利用、砂防ソイルセメント等により、本体工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	
手取川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	417	921	282	3.3	<p>・本流域は、昭和9年、平成16年の大規模な土砂流出をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生している。上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、下流の白山市街等に及び、他、国道8号、157号等地域における重要交通網や白山公園周辺の観光産業への被害も懸念され、地域経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、急峻な地形を有し、火山噴出物による脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・流域の一部は白山国立公園に指定され、白山スーパー林道やキャンプ場、温泉施設や登山など年間約100万人が訪れる観光拠点となっている。</p> <p>・下流域には石川県第2、第3の人口である白山市、小松市を含む4市1町が位置し、約32万人が生活している。この地域は、県都金沢市のベッドタウンとして着実に人口が増加し住宅都市化とともに工業都市として急成長しており、地域の安全安心を確保するため、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・既存工法の代替として、新粗石コンクリートの活用及び現地発生土砂の再利用(現位置攪拌混合固化工法(ISM工法))等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	

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							
姫川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	646	1,200	【内訳】 被害防止便益:1,185億円 残存価値:15億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:15.8km <sup>2</sup> 世帯数:1,564世帯 主要交通機関:国道148号、JR大糸線等	563	2.1	・上流からの土砂流出に伴う河川氾濫等の被害は、糸魚川市をはじめ沿川地域の広範囲に及ぶ他、国道148号やJR等地域における重要交通網や観光産業への影響も懸念され、地域に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形、糸魚川-静岡構造線等の影響で地質が脆弱で崩壊地も多く、さらに多雨豪雪の条件が重なり、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。  ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・新粗石コンクリート、掘削残土の低減、摩耗対策の省力化を図ることにより、本体工事のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	
黒部川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	124	114	【内訳】 被害防止便益:113億円 残存価値:1億円  【主な根拠】 温泉施設:3箇所 発電施設:4箇所 主要交通機関:黒部峡谷鉄道等	93	1.2	・本流域は、昭和44年や平成7年の豪雨による出水をはじめとして、過去より幾度となく土砂災害が発生している。 ・本流域には、地域経済・関西圏経済を支える観光・発電施設があり、土砂流出に伴う被害が発生した場合は地域経済のみならず、全国の社会・経済活動に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、急峻な地形を有し、花崗岩類からなる脆弱な地質や多雨豪雪の条件が重なり、崩壊地が多く、土砂流出に伴う被害が発生しやすい。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。  ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・既存工法の代替として、掘削残土の有効活用(砂防ソイルセメントを用いた工法の適用)や大型建設機械の共用及びコンクリート製造プラントの設備により、本体工事のコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)	
天竜川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	1,587	1,924	【内訳】 被害防止便益:1,919億円 残存価値:5億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:38.14km <sup>2</sup> 世帯数:3,000世帯 主要交通機関:国道152号、国道153号、国道361号、国道418号、JR飯田線、中央自動車道等	1,042	1.8	・本流域の上流部には伝統的行事や観光資源があり、下流部には伊那市、駒ヶ根市、飯田市等の市街地が位置する。また、国道152号、国道153号、国道361号やJR飯田線等の重要交通網や幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・本流域は、中央構造線をはじめ多数の断層がはしり、中央アルプスや南アルプスの険しい地形と脆弱な地質という地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。 以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。  ①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時に上流部から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している伊那市・駒ヶ根市・飯田市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、伊那市・駒ヶ根市・飯田市等の被害にとどまらず、長野県南部地方全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。  ②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。  ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地で発生する巨石等の利用によりコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)	

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							
狩野川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	233	1,139	<p>【内訳】 被害防止便益:1,138億円 残存価値:1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:21.76km<sup>2</sup> 世帯数:11,794世帯 主要交通機関:国道136号、国道414号、県道12号、県道19号、県道59号、伊豆箱根鉄道駿豆線 等</p>	159	7.1	<p>・本流域の上流部には景勝地や温泉施設があり、下流部には伊豆市・伊豆の国市街地が位置する。また、国道136号、国道414号等の幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、急峻な地形と火山岩や火山堆積物で構成された脆弱な地質により崩壊の危険性が高い地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が繰り返し発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している伊豆市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、伊豆市等の被害にとどまらず、伊豆半島全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地で発生する巨石等の利用によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)
越美山系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	611	1,900	<p>【内訳】 被害防止便益:1,893億円 残存価値:7億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:28.6km<sup>2</sup> 世帯数:12,971世帯 主要交通機関:国道21号、国道157号、国道303号、国道417号、JR東海道本線、樽見鉄道樽見線 等</p>	433	4.4	<p>・本流域の上流部には観光資源や国指定重要無形文化財があり、下流部には本県市、掛斐川町の市街地が位置する。また、国道21号、国道157号、国道303号やJR東海道本線等の重要交通網や幹線道路が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は、濃尾断層帯をはじめ多数の断層がはしり、脆弱で地殻変動が激しい地質という地域となっており、近年では相次ぐ台風や集中豪雨により様々な災害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・豪雨時に上流域から土砂が一気に流下し、土石流や土砂氾濫により人口・資産・重要公共施設・幹線道路が著しく集中している本県市・掛斐川町市街地等の主要部に甚大な被害が発生する。この場合、本県市・掛斐川町の被害にとどまらず、下流域の三重県・岐阜県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメントの採用による土砂搬出コストの低減等により、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)
九頭竜川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	44	61	<p>【内訳】 被害防止便益:60億円 残存価値:1億円</p> <p>【主な根拠】 重要公共施設:3施設 国道:64.8km 等</p>	38	1.6	<p>・本流域は緊急輸送路である国道157号及び発電所等の重要公共施設が存在する。また、福井県と岐阜県を結ぶ重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・昭和40年、平成16年の豪雨災害により大きな被害が発生しており、昭和40年の奥越豪雨では、総戸数272戸の内184戸が被災している。また、平成16年の福井豪雨では、多数の公共施設が被災している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・平成16年の福井豪雨では土石流により国道・公園・発電所等の公共施設が被災し、さらに、国道157号の長期的な交通途絶が発生した。また、笹生川ダムは堆砂の進行が著しく計画堆砂容量に迫っている。そのため、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・現地発生材の利用や仮設工事費の削減などにより、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)

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							
木津川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	16	84	【内訳】 被害防止便益:83.7億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:16ha 世帯数:5,901世帯 国道165号等	16	5.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本流域は三重県、奈良県にまたがっており、急斜面の山地地形を呈している。また、奈良や大阪への生活圏を形成しており、下流沿線には京都府や大阪府などの大都市圏をかかえる重要な流域である。国道165号等の重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響はきわめて大きい。</li> <li>・本流域は花崗岩が風化した脆弱な地質からなり、多数の崩壊地が分布するなど古くから土砂生産が活発で、山間部での土砂崩落や名張市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が発生した。</li> <li>以上のことから地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①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、土石流や土砂堆積にともなう河川氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網等の保全対象に被害が発生する。この場合、事業区域内の被害にとどまらず、下流域の治水安全度にも影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・残存型枠工法の活用や、既存の里道を活用した管理用道路の施工等によりコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)
六甲山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	2,392	5,264	【内訳】 被害防止便益:5,252億円 残存価値:12億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:2,830ha 世帯数:131,624世帯 重要公共施設:137施設 主要交通機関:国道2号、国道43号、JR神戸線、阪急電鉄等	1,237	4.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・六甲山系は神戸市、芦屋市、西宮市の大都市を保全対象にもち、山と海に挟まれた狭い地域に国道2号、43号、JR神戸線、阪急電鉄、阪神電鉄等の重要交通網が密集し、土砂氾濫により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・昭和13年、昭和36年、昭和42年に豪雨災害による土砂災害が、平成7年に兵庫県南部地震による土砂災害が発生している。</li> <li>・神戸市を中心に都市域が山麓に拡大し、新たな危険箇所が増加など災害に対する潜在的な危険性が増加している。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①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、土石流や土砂氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網が著しく集中している神戸市、芦屋市、西宮市等市街地の主要部に甚大が被害が発生する。この場合、兵庫県内の被害にとどまらず、近畿全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生材の利用や既存施設の改築・改良や除石管理型施設としての機能向上により、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)
広島西部山系直轄砂防事業 中国地方整備局	再々評価	900	6,310	【内訳】 被害防止便益:6,290億円 残存価値:20億円 【主な根拠】 世帯数:9,113世帯 事業所:約700施設 災害時要援護者関連施設:270施設 公共施設:約50施設 主要交通機関:JR山陽新幹線、JR山陽新幹線、JR山陽本線、国道2号、山陽自動車道、広島岩国道路、中国自動車道等	852	7.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広島西部山系は、人口・資産・公共施設等が集中し、山陽自動車道・新幹線等の近畿と九州を結ぶ重要交通網が横断する社会経済的に重要な地域であるが、昭和20年の枕崎台風や昭和26年のルース台風による災害、平成11年6月29日の土砂災害など、繰り返し大規模な土砂災害が発生している。</li> <li>・都市化に伴い宅地開発が山麓斜面に進展しており、土石流が発生する危険性のある渓流が非常に多く集中している。</li> <li>・この地域では、土石流の氾濫が予想される区域に重要な多くの保全対象が分布しているが、土石流による被害は広範囲かつ甚大になる可能性が高いことから集中的に土石流対策を推進する必要がある。</li> <li>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 ・山麓斜面や谷出口付近まで宅地開発が進展しているため、土石流が氾濫する範囲に宅地が多く分布すると共に、重要交通網が複数横断しており、土石流により被災した場合の社会的影響が極めて大きい。また、土石流危険渓流が密に分布しているため、土石流が発生した場合、広範囲に甚大な被害が発生しやすいことから砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・ソイルセメントの活用や他事業工事への現地発生土砂の流用等でコスト縮減による事業の効率化を図っている。今後も小規模渓流対応施設の採用等の新技術を積極的に取り入れ、さらなるコスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)

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							
吉野川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	860	644	<p>【内訳】 被害防止便益:616億円 残存価値:28億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:12,901ha 世帯数:51,703世帯 事業所:6,337施設 主要交通機関:国道11号、国道192号、JR高徳線、JR徳島線 等</p>	577	1.1	<p>・吉野川の上・中流域は、豊かな自然環境に恵まれており、多くの観光客が訪れている地域である。特に中流域にある「祖谷のかずら橋」は日本三大奇橋の一つとして有名であり、これらの流域では観光は地域の産業となっている。また、下流域には、徳島県の行政・経済の中心的存在である徳島市が位置し、国道11号、国道192号、JR高徳線の重要交通網が分布していることから、土砂・洪水氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本流域は急峻な山地が連なり河床勾配が急であるなど、多量の土砂が流出しやすい地形条件を呈している。また、地質は中央構造線など大規模な構造線が東西に走り、構造線の影響のため複雑かつ脆弱であることから、崩壊や地すべりなど土砂生産が非常に活発である。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・吉野川の中・上流域は地形・地質的に崩壊しやすく、洪水時には、上流域から土砂が一気に流下すると河川氾濫により、人口、資産、重要交通網が集中している徳島平野では甚大な被害が発生する。この場合、徳島県全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・建設発生土の有効活用(砂防ソイルセメント工法)等によりコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡 正昭)
雲仙直轄砂防事業 (水無川上流) 九州地方整備局	その他	807	1,433	<p>【内訳】 被害防止便益:1,433億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積:839ha 世帯数:1,769世帯 事業所:365施設 重要公共施設:58施設 主要交通機関:国道57号、国道251号 等</p>	1,219	1.2	<p>・本流域は、島原市・南島原市の集落、また、国道57号、国道251号等の重要交通網が分布している。さらに、雲仙・普賢岳を含む島原半島は国内初の世界ジオパークに認定されており、年間観光客は約127万人と観光地としても重要である。</p> <p>・本流域は、雲仙普賢岳の噴火活動に伴い大量の不安定土砂が堆積したため、噴火以降、土石流が多発し、下流域に甚大な被害が発生した。また、噴火終息から17年が経過した現在も土石流が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・水無川では、現在、1億7千万m3の不安定土砂が流域に存在しており、不安定土砂はガリ侵食により流出し、現在でも土石流が発生している。また、雲仙・普賢岳の山頂付近には溶岩ドームと呼ばれる巨大な岩塊群が不安定に存在し、崩落等の危険性が懸念されることから、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・床固め工などの施工時に発生する土砂をコンクリート材料(現地発生土砂とセメントを施工現場で攪拌・混合することで製造)や盛土材料として利用するなどし、コスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)

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							
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	1,101	4,215	【内訳】 被害防止便益:4,206億円 残存価値:9億円  【主な根拠】 想定氾濫面積:580ha 世帯数:368世帯 事業所:48施設 重要公共施設:37施設 主要交通機関:国道224号、主要地方 道桜島港黒神線	2,366	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 ・桜島では火山灰の影響により、噴火堆積物等の不安定土砂が雨によって流出する土石流が連続的に発生しており、豪雨により発生する大規模な土石流から住民の尊い命や生活を守るために砂防設備の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・活発な火山活動に伴う大量の流出土砂については、近年技術開発が進んでいる砂防ソイルセメント工法(ISM工法・INSEM工法等)や盛土材料として利用するなど、処分費の縮減に取り組んでいる。また、など、施工時においては、新技術・新工法を用いて施工性の向上、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)	

(地すべり対策事業(直轄))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	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							
月山地区直轄砂防事業 東北地方整備局	長期間継続中	246	399	【内訳】 被害防止便益:397億円 残存価値:2億円  【主な根拠】 地すべり危険区域:430ha 湛水面積:144ha 氾濫面積:710ha 世帯数:41世帯 事業所:23施設 主要交通施設:国道112号、自動車専用道 等	209	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 ・地すべりが活動すると地すべり地内の人家の倒壊、重要交通網の寸断が生じる。さらに天然ダムが形成され、これが決壊した場合、下流の貯水ダムに大量の土砂が流入し、ダムが治水・利水機能が阻害されるため、その被害は当該地域にとどまらず、より広域な社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されるため、地すべり対策施設の整備が必要。</li> <li>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。</li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・伐採木を一般に無償提供することで処分費用を低減するなど工事のコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)	



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							
滝坂地区直轄地す べり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	230	5,472	393	13.9	<p>・滝坂地すべりは日本最大級の地すべりである。その活動は古来より活発であり、末端部は一級河川阿賀川に接するため、河川による侵食の影響で不安定となっている。</p> <p>・地すべり発生時に地すべり土塊が阿賀川に流入し河道を閉塞することで、上流部の湛水及び下流部の越流決壊による氾濫被害が発生し、家屋、公共施設等の保全対象の被災が懸念される。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・滝坂地すべりの活動が活発化した場合、移動した土塊が一級河川阿賀川をせき止めて河道を閉塞し、上流側の湛水被害及び決壊による下流側の洪水被害を与える恐れがある。被害想定区域は、福島県及び新潟県の2県にまたがり、広範囲であるため、地すべり被害が発生した場合の影響は大きい。そのため地すべり対策工の整備により、地すべり活動を抑制し、阿賀川本川への土塊の移動を防止する必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・排水ボーリングについて、新技術の大口径鋼管の採用、集水ボーリングについても集水効率の高い多孔管を採用することで、目詰まりが少なくなり維持管理コストの縮減、排水トンネルの覆工について、曲線区間にスライドセントルを使用することにより、工期短縮及び仮設備費のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂 防部保全課 (課長 渡 正昭)	
芋川地区直轄地す べり対策事業 北陸地方整備局	再々評価	183	246	228	1.1	<p>・新潟中越地震で甚大な被害hが発生した流域において、再度災害防止を目的に集中的かつ迅速な地すべり対策を実施している。事業進捗による一定の安全確保の結果、旧山古志村では約6割の住民が帰村し、さらに国の重要無形民俗文化財である「牛の角突き」が復活するなど、地域の復興が着実に進められている。</p> <p>・当該地域は褶曲構造が発達した複雑な地質構造を呈する地域で、固結度の低い脆弱な地質からなる日本でも有数の地すべり多発地帯であり、昭和55年には近傍の虫亀地すべり等、甚大な被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・芋川の19地区の地すべりが活発化した場合、地すべり土塊が河川をせき止めて河道を閉塞し、上流域の湛水被害及び決壊による氾濫被害を与える恐れがある。そのため集中的かつ迅速に事業を実施し、地すべり地内の人命や財産の保全、地すべり活動による河道閉塞を防止する必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗しており、平成27年度に事業概成予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点</p> <p>・経済性を考慮して対策工法の選定や、経済性に優れたアンカー工の受圧構造物の採用による本体工事のコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管理・国土保全局砂 防部保全課 (課長 渡 正昭)	

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							
由比地区直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	再々評価	301	1,466	289	5.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区は日本の大動脈である国道1号、東名高速道路、JR東海道本線の重要交通網が分布し、地すべり災害により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</li> <li>・本地区は糸糸川-静岡構造線の東側に位置し、サツタ峠付近には小規模な複数の断層が分布している。また、東海地震の地震防災協会対策区域に含まれていることから、地すべりや斜面崩壊などの土砂災害が繰り返し発生している。</li> <li>・以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、地すべり対策事業を継続する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨時に、地すべりが発生した場合、重要交通網が著しく集中している由比地区に甚大な被害が発生する。この場合、静岡市の被害にとどまらず、日本全体の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され地すべり防止設備の整備が必要。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業開始以降、着実に進捗。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用等により、コスト縮減を図っている。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 渡正昭)	

【海岸事業】  
(直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	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							
石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	427	1,728	999	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小松工区の人エリーフは、ブロック内に大きな空間が確保されているため、上面開口部による採光や曝気の促進効果等とも相まって、魚礁としての効果や、その構造形状によって藻場の造成効果が確認されている。</li> <li>・離岸堤等の沖合施設整備により復元・維持された砂浜には、観光客を含めた多くの利用客が訪れており、海水浴やマリンスポーツ、地域の伝統的な行事など、様々な用途に利用されている。</li> <li>・このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> <li>・片山津工区では、今後、事業を実施しない場合には、長期的な侵食の進行によって「北陸自動車道」が被災し、一時的な交通遮断が生じることが想定され、通行する約24,000台/日(片山津IC~加賀IC;平成22年度道路交通センサス)の車両が影響を受けると想定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①事業の必要性に関する視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・沖合施設の整備済みの区間では高波が消波されることにより、背後地への越波防止や沖合施設背後の海浜安定化といった対策効果がみられる。</li> <li>・根上・美川・松任工区では離岸堤等の沖合施設整備に伴い汀線後退が制御され、砂浜が回復(前進)しつつあり、回復(前進)した砂浜では汀線が維持されている状況にある。</li> <li>・石川海岸の背後地域では、市街地や産業が発展しており、また、海岸線に沿った北陸自動車道を中心に道路整備と相まって土地利用が高度化している。</li> <li>・利用と景観に配慮した安全・安心な海岸づくりが地域から強く望まれている。</li> </ul> </li> <li>②事業の進捗の見込みの視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸保全施設の整備率は約70%であり、侵食が進行し危険な箇所から順次整備進捗を図ってきている。</li> <li>・平成16年度に直轄編入された小松工区については整備を重点的に実施している。今後、完成した工区(現根上・美川・松任工区の一部)は早期に移管の調整を行うとともに片山津工区に着手していく。</li> <li>・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。</li> <li>・事業を進めるに当たっては、緊急性の高い区間より順次対応を進める。</li> </ul> </li> <li>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・人エリーフに立体型ブロック構造を用いるなどの新技術の導入や施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層のコスト縮減に努める。</li> </ul> </li> </ul>	継続	水管理・国土保全局砂防部保全課海岸室 (室長 五道 仁実)	

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							
久慈港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 東北地方整備局	再々評価	1,200	1,986	<p>【内訳】 津波浸水回避便益：643億円 海難事故損失回避便益： 1334億円 残存価値：9億円</p> <p>【主な根拠】 津波被害の減少 浸水面積 267.7ha→43.9ha 浸水家屋 1,849棟→162棟 避泊可能隻数 1隻→10隻</p>	1,200	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備により、津波被害の影響を受ける人が減少し、身体的被害、精神的被害の軽減が図られる</li> <li>・施設整備により、航行船舶の定時性、安定性が確保されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、浸水区域の縮小と被害の軽減を図る。</li> <li>・沖合を航行する船舶の荒天時の海難事故を回避するため、安全に避泊できる水域を確保する。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
和歌山下津港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 近畿地方整備局	長期間継 続中	250	1,880	【内訳】 ・浸水被害回避便益：1880億 円 【主な根拠】 ・浸水面積：約387ha ・浸水戸数：約4,700戸 ・年平均被害額：約94.5億円	235	8.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後地の行政機関や主要交通施設、電力施設等を津波から防護することにより、海南市の行政活動を維持でき、災害時の迅速な復旧活動や緊急輸送ネットワークの確保等が可能となる。</li> <li>・背後地の世界的シェアを誇る企業群を津波から防護することにより、甚大な経済被害を回避することができる。</li> <li>・さらに津波による浸水を防護することにより、地域住民の不安を軽減することが期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後30年以内に60%～70%の確率で南海トラフで発生する地震に伴う津波の襲来が予測されており、当海岸の背後地域には、行政・防災中枢機能や主要交通施設に加えて、世界的シェアを誇る高付加価値製品の製造企業群が集積しているため、津波来襲時には極めて甚大な被害の発生が危惧されている。</li> <li>このため、護岸及び防波堤の補強・嵩上げと津波防波堤の設置を組み合わせた施設整備を実施し、津波浸水被害の軽減を図る。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成31年度の完了を予定している。</li> <li>・既存防波堤改良時の発生土砂を有効活用することでコスト縮減を図った。</li> </ul>	継続	海岸・防災課 (課長 守屋 正平)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成25年8月もしくは12月に評価結果を公表済)

【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							
夕張シューパロダム 建設事業 北海道開発局	再々評価	1,700	3,176	<p>【内訳】 被害防止便益:1,971億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:1,189億円 残存価値:15億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:365戸 年平均浸水軽減面積:132ha</p>	1,144	2.8	<p>・石狩川流域では昭和36年7月、昭和37年8月、昭和50年8月、昭和56年8月、平成13年9月に被害の大きな洪水が発生しており、昭和56年8月の洪水では、氾濫面積61,400ha、死者2名、被害家屋22,500戸の浸水被害が発生している。</p> <p>・過去28年間、農業用水は毎年のように節水を余儀なくされている。</p> <p>・このため、浸水被害および渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平成21年から平成24年にかけて、氾濫の恐れがある区域を含む市町村の総人口・総世帯数はほぼ横ばいで大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・ダム本体工事は、平成24年10月に堤内仮排水路の閉塞を除き全体94万m<sup>3</sup>の打設を完了している。平成26年3月から試験湛水を開始し、平成26年度に完成予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・今後も引き続き、工事施工においてコスト縮減に努める。 ・河川整備計画策定時に行った代替案の検討結果では、「夕張シューパロダム+河道改修」と「河道改修」が考えられ、社会的影響及び自然環境への影響、経済性の観点から「夕張シューパロダム+河道改修」による対策が最適と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
ハッ場ダム建設事業 関東地方整備局	その他	4,600	24,166	<p>【内訳】 被害防止便益:23,926億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:139億円 残存価値:101億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,612戸 年平均浸水軽減面積:7.86km<sup>2</sup></p>	3,694	6.5	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・特定多目的ダム法に基づく基本計画における工期、洪水調節計画を変更した。 ・平成17年から平成22年までの間は、利根川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市区町の人口や利根川水系及び荒川水系における水資源開発基本計画の対象市区町村人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・利根川では、近年においても、平成10年9月、13年9月、14年7月、16年10月、19年9月に浸水被害が発生している。 ・利根川では、昭和47年から平成25年の間に15回の濁水が発生している。 ・ハッ場ダムでは1都4県で約11m<sup>3</sup>/sの暫定豊水水利権を許可している。(開発水量約22m<sup>3</sup>/sの約半分) ・このため、浸水被害および濁水被害の早期解消が必要である。 ・なお、河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、事業実施により利根川流域で、最大孤立者数が8洪水平均で約80万人から約72万人に、電力の停止による影響人口が8洪水平均で約206万人から約190万人に低減されると想定される。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・平成16年度より国、関係自治体、利水者からなる「ハッ場ダム建設事業のコスト管理等に関する連絡協議会」を設置し、コスト縮減の達成状況等の協議を行いながら、事業費等の管理を進めている。 ・平成23年度に実施したハッ場ダムの検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき「洪水調節」、「新規利水」、「流水の正常な機能の維持」を目的別にダム案(ハッ場ダム)とハッ場ダム以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、総合的な評価の結果としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面から、ダム案(ハッ場ダム)が優位と評価している。</p>	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 山田 邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
鶴田ダム再開発事業 九州地方整備局	その他	711	845	<p>【内訳】 被害防止便益:824億円 残存価値:21億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:137戸 年平均浸水軽減面積:30.5ha</p>	734	1.2	<p>・昭和29年8月洪水、昭和44年6月洪水、昭和46年8月洪水等により甚大な浸水被害が発生しているほか、近年では、平成5年8月洪水をはじめ、平成9年9月洪水等により浸水被害が発生している。特に本事業の契機となった平成18年7月洪水では、既往最大の洪水となり、甚大な浸水被害が発生している。</p> <p>・このため、浸水被害の早期解消が必要である。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定はん濫区域内に、主要都市である薩摩川内市、さつま町、えびの市等があり、その人口は、ほぼ横ばい傾向となっている。 ②事業の投資効果の変化 ・総事業費について確認を行った結果、設計条件の見直しや物価変動等により現計画の事業費から約251億円の増加となった。 ③事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成25年度に放流管増設のためのダム本体の削孔に着手するとともに、増設減勢工事を継続し、平成29年度完成に向けて事業を進めている。 ④コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・鶴田ダム再開発事業でのコスト縮減については、これまで上流仮締切の技術開発によるコスト縮減、水中施工方法の見直しによるコスト縮減などを実施している。今後着手予定の工事においても、引き続きコスト縮減に努めて事業の進捗を図る。 ・鶴田ダム再開発事業の代替案として、基本方針策定時に河道処理案、遊水地案、放水路案を検討し、鶴田ダム再開発事業の妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
筑後川水系ダム群 連携事業 九州地方整備局	再々評価	390※	1,029※	<p>【内訳】 流水の正常な機能の維持に関する便益: 1,015億円 残存価値: 14億円</p> <p>【主な根拠】 ダム群連携事業と同規模のダムを代替施設とし、その建設費を便益とみなし計上</p>	500※	2.1※	<p>・近年の少雨傾向により、筑後川沿川では慢性的な水不足が生じ、概ね2年に1回の割合で取水制限等が行われている。</p> <p>・筑後川では、福岡都市圏などで増大する水需要に対応するため、都市用水の確保を優先して進めざるを得ず、本来同時に確保していくべき流域内の流水の正常な機能の維持用水の確保がやむを得ず遅れた状態となっている。また、農業用水の取水が集中するかんがい期に降雨が少ない年は、農業用水取水後に河川流量が極端に不足する傾向が見られ、特に取水が集中する代かき期の6月に、河川流量が極端に減少する状況が発生している。</p> <p>・このため、渇水被害の早期解消が必要である。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・筑後川流域では、近年においても、概ね2年に1回の割合で取水制限等が行われている状況に変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき検討を行うこととしている。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・実施計画調査段階であるため、具体的なコスト縮減は、今後検討する。</p> <p>(なお、現在進めているダム事業の検証に係る検討においては、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて、代替案の比較を行うこととしている。)</p>	<p>継続</p> <p>(「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考えられることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。)</p>	<p>水管理・国土保全局 治水課 (課長 山田邦博)</p>

※今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成22年9月28日河川局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。



## 再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			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							
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局	再々評価	498	747	<p>【内訳】                      走行時間短縮便益：677億円                      走行経費減少便益：58億円                      交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】                      計画交通量                      11,900～22,300台/日</p>	620	1.2	<p>①交通混雑の緩和                      ・厚岸町から白糠町までの所要時間が夏期で9分（冬期は19分）短縮されるなど、さらなる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上                      ・交差点の多い市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港釧路空港への利便性向上                      ・釧路市内から釧路空港までの所要時間が夏期で1分（冬期は4分）短縮されるなど、釧路空港への利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上                      ・白糠町から釧路市内の市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で5分（冬期は7分）短縮されるなど、高次医療施設への救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤物流の利便性向上                      &lt;生体牛の流通利便性向上&gt;                      ・厚岸町から釧路家畜市場への所要時間が夏期で10分（冬期は20分）短縮されるなど、生体牛（20,446頭/年）の流通利便性向上が期待される。                      &lt;水産品の流通利便性向上&gt;                      ・道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：10.5万t/年）の流通利便性向上が期待される。                      &lt;生乳の流通利便性向上&gt;                      ・苫小牧港や小樽港から道外への生乳（6.1万t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上                      ・釧路市街の交通混雑箇所を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦日常活動圏中心都市への利便性向上                      ・白糠町から釧路市内の医療施設への所要時間が夏期で4分（冬期は5分）短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減                      ・自動車からのCO2排出量9,084（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】                      ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路である。                      このうち釧路新道は、拠点空港釧路空港、国際バルク戦略港湾釧路港への物流効率化等の支援をするとともに、釧路市街における交通混雑、交通事故の低減等を目的とした、釧路市新野から釧路インターチェンジに至る延長8.8kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】                      ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%）                      ・平成25年度 釧路市鶴野～釧路市北園 L=1.1km(2/4)開通予定。</p> <p>【コスト削減等】                      ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路 北海道開発局	その他	359	481	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：398億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,600～9,900台/日</p>	385	1.3	<p>①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で4分（冬期は7分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ＜広域観光の利便性向上＞ ・交通混雑、渋滞が緩和され主要な観光地への利便性向上が期待される。 ＜冬期観光の利便性向上＞ ・冬期交通における、確実性及び安全性が確保され、富良野観光エリアへの冬期観光の利便性向上が期待される。</p> <p>④農産品の流通利便性向上 ・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される農産品（にんじん、たまねぎ等約20,700t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,287（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 このうち富良野道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、富良野市字学田から字上五区に至る延長8.3kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率82%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・トンネル掘削パターンの変更及びトンネル止水注水量の変更により事業費が増加している。 ・換気設備台数、トンネル内舗装工及びトンネル照明の見直しにより、コスト削減対策に取り組んでいる。</p>	継続	道政局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道38・44号 釧路外環状道路 北海道開発局	その他	878	1,197	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,087億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：78億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,200～17,100台/日</p>	1,019	1.2	<p>①交通混雑の緩和 ・白糠町から厚岸町までの所要時間が夏期で26分（冬期は40分）短縮されるなど、主要渋滞区間の解消や交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・交差点の多い市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・大規模な迂回の回避や津波時の緊急避難道路として活用が想定されるとともに、災害により被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・道内各地のみならず釧路空港、釧路港、苫小牧港等から全国各地へ出荷される水産品（さんま：10.5万t/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜生乳の流通利便性向上＞ ・釧路港や苫小牧港、小樽港から道外への生乳（15.2万t/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜生体牛の流通利便性向上＞ ・厚岸町から釧路家畜市場への所要時間が夏期で28分（冬期は45分）短縮されるなど、輸送されている生体牛（20,446頭/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・白糠町から市立釧路総合病院までの所要時間が夏期で6分（冬期は10分）短縮され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上 ・釧路市街地内の交通混雑箇所を回避するなど、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦日常活動圏中心都市への利便性向上 ・厚岸町から釧路市内への所要時間が夏期で3分（冬期は8分）短縮されるなど、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,672（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道38号は、滝川市を起点とし、釧路市に至る延長約300kmの幹線道路であり、一般国道44号は、釧路市を起点とし、根室市に至る約125kmの幹線道路である。 このうち釧路外環状道路は、釧路市街における交通混雑及び交通事故の低減による道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした、釧路インターチェンジから別保インターチェンジに至る延長16.8kmの一般国道のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率69%（うち用地進捗率99%） ・平成27年度 釧路IC～釧路東IC L=9.9km(2/4) 開通予定。 ・平成28年度 釧路東IC～別保IC L=6.9km(2/4) 開通予定。 【コスト削減等】 ・地元自治体からの申請により、災害時緊急輸送ルートの強化や渋滞緩和に資するICを追加。 ・ICの追加による残土受け入れ先の変更など、コスト削減対策に取り組んでいる。</p>	継続	道政局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
函館・江差自動車 道 一般国道228号 茂辺地木古内道路 北海道開発局	再々評価	647	729	【内訳】 走行時間短縮便益：573億円 走行経費減少便益：112億円 交通事故減少便益：43億円  【主な根拠】 計画交通量 10,200台/日	651	1.1	①主要都市間の利便性向上 ・函館市と江差町間の所要時間が夏期で8分(冬期は12分)短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道228号の代替路が確保され、迅速な救急搬送や救援物資等、災害時の緊急輸送道路の強化が期待される。 ③拠点空港函館空港及び新幹線駅への利便性向上 ・木古内町から函館空港への所要時間が夏期で9分(冬期は12分)短縮されるなど、函館空港及び新幹線駅への利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・松前町や福島町から一時保管場所である砂原へ運ばれる水産品(マグロ約200t/年)の流通利便性向上が期待される。 ＜農産品の流通利便性向上＞ ・知内町や上ノ国町から道内外に運ばれる農産品(ニラ約1,700t/年、さやえんどう約80t/年)の流通利便性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・当該事業周辺市町村から函館市までの所要時間が夏期で8分(冬期は12分)短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥主要な観光地への利便性向上 ・各観光地はもとより新幹線駅等の広域交通拠点を結ぶ高速ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,854(t-CO2/年)の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・函館・江差自動車道は、函館市を起点とし、北斗市、木古内町を經由して江差町に至る延長約70kmの自動車専用道路である。 このうち茂辺地木古内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾函館港、拠点空港函館空港等への物流効率化等の支援を目的とした、北斗茂辺地インターチェンジから木古内インターチェンジに至る延長16.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率42%(うち用地進捗率93%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
深川・留萌自動車 道 一般国道233号 幌糠留萌道路 北海道開発局	再々評価	490	659	【内訳】 走行時間短縮便益：536億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：33億円  【主な根拠】 計画交通量 7,500~8,500台/日	526	1.3	①主要都市間の利便性向上 ・留萌市と旭川市間の所要時間が夏期で10分(冬期は10分)短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②重要港湾留萌港の利便性向上 ・並行国道の渋滞箇所や信号交差点を回避すること等で、留萌港から上川方面等に運ばれる貨物(石油製品約49万t/年、石炭約33万t/年)の利便性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・留萌市から新千歳空港までの所要時間が10分短縮され、留萌管内から道内外の消費地市場等へ運ばれる水産品(えび類1,199t/年、ほたて種苗209百万粒/年)の流通利便性向上が期待される。 ＜畜産品の流通利便性向上＞ ・留萌管内から安平町等へ運ばれる畜産品(肉用牛2,974頭/年、羊200頭/年)の流通利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・留萌市立病院から第三次救急医療機関のある旭川市までの搬送時間が10分短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤主要な観光地への利便性向上 ・留萌管内と道央圏を結ぶ広域観光ネットワークの形成が図られ、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑥バスの利便性向上 ・稚内市等から札幌市へ運行する都市間バス利用者の利便性向上が期待される。 ⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量5,377(t-CO2/年)の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・深川・留萌自動車道は、深川市を起点とし、秩父別町、沼田町、北竜町を經由して留萌市に至る延長約50kmの自動車専用道路である。 このうち幌糠留萌道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾留萌港への物流効率化等の支援を目的とした、留萌幌糠インターチェンジから留萌インターチェンジに至る延長13.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率64%(うち用地進捗率94%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					
			便益の内訳及び主な根拠							B/C
日高自動車道 一般国道235号 門別厚賀道路 北海道開発局	再々評価	950	1,164	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：977億円 走行経費減少便益：130億円 交通事故減少便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,800～14,100台/日</p>	963	1.2	<p>①主要都市間の利便性向上 ・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が夏期で12分（冬期は13分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避することで、緊急時の避難や災害により被災した地域などから迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・浦河町から新千歳空港への輸送時間が夏期で12分（冬期は13分）短縮され、農産品（花卉：504万本/年、いちご：102t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ＜軽種馬の流通利便性向上＞ ・信号交差点を回避することで、軽種馬（5,249頭/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜農畜産物の流通利便性向上＞ ・新ひだか町から苫小牧港や道内各市場への農畜産品（ピーマン：1,321t/年、肉用牛：4,571頭/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・新ひだか町から苫小牧市立病院（高次医療施設）までの所要時間が夏期で5分（冬期は10分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上 ・日高管内はもとより、十勝地域との広域的な観光地間の連携が強化され、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦CO<sub>2</sub>排出量の削減 ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量1,925（t-CO<sub>2</sub>/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 このうち門別厚賀道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、日高富川インターチェンジから厚賀インターチェンジに至る延長20.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率98%） ・平成29年度 日高門別IC～厚賀IC L=14.2km(2/4) 開通予定。</p> <p>【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	
日高自動車道 一般国道235号 厚賀静内道路 北海道開発局	再々評価	482	1,037	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：865億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：40億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,200～13,100台/日</p>	412	2.5	<p>①主要都市間の利便性向上 ・苫小牧市と新ひだか町間の所要時間が夏期で11分（冬期は13分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化 ・津波浸水想定区域を回避することで、緊急時の避難や災害により被災した地域などから迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・浦河町から新千歳空港への輸送時間が夏期で22分（冬期は26分）短縮され、農産品（花卉：504万本/年、いちご：102t/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>④物流の利便性向上 ＜軽種馬の流通利便性向上＞ ・信号交差点を回避することで、軽種馬（4,091頭/年）の流通利便性向上が期待される。 ＜農畜産物の流通利便性向上＞ ・新ひだか町から苫小牧港や道内各市場への農畜産品（ピーマン：1,321t/年、肉用牛：4,571頭/年）の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・新ひだか町から苫小牧市立病院（高次医療施設）までの所要時間が夏期で12分（冬期は14分）短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上 ・日高管内はもとより、十勝地域との広域的な観光地間の連携が強化され、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦CO<sub>2</sub>排出量の削減 ・自動車からのCO<sub>2</sub>排出量8,071（t-CO<sub>2</sub>/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日高自動車道は、苫小牧市を起点とし、厚真町、むかわ町、日高町、新冠町、新ひだか町を経由して浦河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 このうち厚賀静内道路は、高速ネットワークの拡充による近隣都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、国際拠点港湾苫小牧港、拠点空港新千歳空港等への物流効率化等の支援を目的とした、厚賀インターチェンジから静内インターチェンジに至る延長15.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率7%） 【コスト縮減等】 ・津波浸水区域の見直しによるIC形状の変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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							
帯広・広尾自動車 道 一般国道236号 中札内大樹道路 北海道開発局	その他	450	606	【内訳】 走行時間短縮便益：473億円 走行経費減少便益：85億円 交通事故減少便益：48億円  【主な根拠】 計画交通量 4,800~7,100台/日	509	1.2	①主要都市間の利便性向上 ・帯広市と広尾町間の所要時間が夏期で8分（冬期は19分）短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②重要港湾十勝港への利便性向上 ・帯広市と重要港湾十勝港間の所要時間が夏期で8分（冬期は19分）短縮し、物流の効率化が期待される。 ③日常活動圏中心都市への利便性向上 ・広尾町から帯広市への所要時間が短縮し、日常活動圏中心都市への利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・広尾町から帯広厚生病院（第3次医療施設）までの所要時間が夏期で8分（冬期は19分）短縮されるなど、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤地域医療の安定性向上 ・通院にかかる所要時間の短縮や広尾町から帯広厚生病院までの所要時間が短縮し、地域医療の安定性向上が期待される。 ⑥CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,751（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・帯広・広尾自動車道は、帯広市を起点とし、中札内村、更別村、大樹町を經由して広尾町に至る延長約80kmの自動車専用道路である。 このうち中札内大樹道路は、高速ネットワークの拡充による近接都市間の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、重要港湾十勝港、拠点空港帯広空港等への物流効率化等の支援を目的とした、中札内インターチェンジから忠類大樹インターチェンジに至る延長23.2kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率71%（うち用地進捗率99%） ・平成26年度 更別IC～忠類大樹IC L=16.7km(2/2) 開通予定。 【コスト縮減等】 ・盛土に転用する切土の土質改良量の増加、軟弱地盤工法の変更、舗装工の変更及び土工計画の変更により事業費が増加している。 ・中央分離帯形式の変更によりコスト縮減対策に取り組んでいる。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道276号 岩内共和道路 北海道開発局	再々評価	130	242	【内訳】 走行時間短縮便益：219億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：1.6億円  【主な根拠】 計画交通量 9,100~10,300台/日	161	1.5	①道路交通の安全性向上 ・急勾配、急カーブが回避することが出来るため、通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。 ②冬期走行環境の安全性向上 ・冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。 ③物流の利便性向上 ＜水産品の流通利便性向上＞ ・冬期視程障害が緩和されるなど、身欠きニシン原料の仕入、札幌市中央卸売市場への水産品（身欠きニシン約200t/年）輸送における流通利便性の向上が期待される。 ＜食料品雑貨等の流通利便性向上＞ ・急勾配、急カーブの回避が可能となり、食品雑貨等の流通利便性の向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・泊村から小樽市への所要時間が夏期で5分（冬期は6分）、岩内町から小樽市への所要時間が夏期で2分（冬期は1分）短縮し、冬期視程障害区間等を回避することで、緊急時の迅速な避難、救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 ・急勾配、急カーブを回避することが可能となり、岩内町から小樽市への搬送時間が通常期で2分（冬期は1分）短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥歩行者の安全性向上 ・通過する大型車等の当該道路への転換が見込まれ、通学児童・生徒等、歩行者の安全性向上が期待される。 ⑦地域資源の有効活用を支援 ・急勾配、急カーブの回避が可能となり、岩内町から札幌市への輸送時間が夏期で3分（冬期は4分）短縮し、貴重な地域資源である海洋深層水（約1,550t/年）を活用した水産品の流通利便性向上が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,037（t-CO2/年）の削減が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道276号は、江差町を起点とし、苫小牧市に至る延長約110kmの幹線道路である。 このうち岩内共和道路は、交通混雑や交通事故の低減を図り、岩内港等への物流効率化及び、泊原子力発電所の緊急時に避難路として寄与することを目的とした、岩内郡共和町梨野舞納から岩内郡共和町国富に至る延長7.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率85%（うち用地進捗率100%） ・平成25年度 岩内郡共和町梨野舞納～岩内郡共和町幌似 L=6.5km(2/2) 開通予定。 ・平成26年度 岩内郡共和町幌似～岩内郡共和町国富 L=1.1km(2/2) 開通予定。 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 函館新外環状道路 一般国道278号 空港道路 北海道開発局	再々評価	639	1,037	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：840億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：69億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,300～29,700台/日</p>	565	1.8	<p>①交通混雑の緩和 ・函館・江差自動車道と一体となった環状道路が形成され、市内に流入する交通の分散と産業道路等を通する交通の転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消など交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②道路交通の安全性向上 ・産業道路を通する交通が事故発生確率の低い自動車専用道路(空港道路)への転換が見込まれ、道路交通の安全性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港函館空港への利便性向上 ・北斗市から函館空港までの所要時間が夏期で18分(冬期は32分)短縮され、函館空港までの90分圏が3町(江差町、乙部町、八雲町)拡大するなど、函館空港への利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上 ・七飯町から最も遠距離にある函館市の渡辺病院までの所要時間が夏期で11分(冬期は20分)短縮され、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤水産品の流通利便性向上 ・拠点空港函館空港から東京方面に空輸される水産品(ウニ約48t/年)の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑥主要な観光地への利便性向上 ・市内の道路からの交通転換が見込まれ、主要渋滞箇所の解消などによる交通混雑の緩和が図られることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑦災害時の緊急輸送ルートの強化 ・住民の避難路を確保するとともに、津波により浸水した現道を回避することで、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑧バスの利便性向上 ・産業道路を通する交通の当該道路への転換が見込まれ、バス運行の定時性及び安全性が確保され、バスの利便性向上が期待される。</p> <p>⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,884(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 泉郷道路 北海道開発局	再々評価	203	484	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：325億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：55億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,400～21,200台/日</p>	211	2.3	<p>①物流拠点間の利便性向上 ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で13分(冬期は28分)短縮され、物流輸送の利便性向上、地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②国際拠点港湾苫小牧港への流通利便性向上 ・並行道路を通する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港新千歳空港への利便性向上 ＜観光・地域産業への支援＞ ・旭川市からの所要時間が夏期で6分短縮され、新千歳空港への利便性向上が期待される。 ＜航空貨物の物流利便性向上＞ ・新千歳空港へ輸送される農水産品(生ホタテ約740t/年度、スターチス約846万本/年度)などの流通利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上 ・長沼町から千歳市、恵庭市の第2次医療施設までの所要時間が夏期で6分(冬期は2分)短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道337号の交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑥道路交通の安全性向上 ・国道337号を通する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など、道路交通の安全性の向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,952(t-CO2/年)の削減が期待される。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 道央圏連絡道路 一般国道337号 中樹林道路 北海道開発局	再々評価	204	389	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：275億円            走行経費減少便益：75億円            交通事故減少便益：38億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            13,300台/日</p>	194	2.0	<p>①物流拠点間の利便性向上            ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で11分（冬期は10分）短縮され、物流輸送の利便性向上、地域間交流の活性化が期待される。</p> <p>②国際拠点港湾苫小牧港への流通利便性向上            ・並行道路を通過する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。</p> <p>③拠点空港新千歳空港への利便性向上            &lt;観光・地域産業への支援&gt;            ・旭川市からの所要時間が夏期で1分短縮され、新千歳空港への利便性向上が期待される。            &lt;航空貨物の物流利便性向上&gt;            ・新千歳空港へ輸送される農水産品（生ホタテ約740t/年度、スターチス約846万本/年度）などの流通利便性向上が期待される。</p> <p>④救急搬送の安定性向上            ・南幌町から江別市や札幌市の高次医療施設までの所要時間が夏期で9分（冬期は11分）短縮し、救急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>⑤交通混雑の緩和            ・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道337号の交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>⑥道路交通の安全性向上            ・国道337号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など、道路交通の安全性の向上が期待される。</p> <p>⑦日常生活圏中心都市への利便性向上            ・南幌町から札幌市や江別市への所要時間が夏期で9分（冬期は11分）短縮し、日常生活圏中心都市への利便性向上が期待される。</p> <p>⑧冬期走行環境の安全性向上            ・冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。</p> <p>⑨CO2排出量の削減            ・自動車からのCO2排出量1,993（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【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、小樽に至る延長約80kmの地域高規格道路である。            このうち中樹林道路は、北海道縦貫自動車道江別東ICと接続し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流効率化等の支援を目的とした、南幌ランプから江別市江別太に至る延長7.3kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率7%（うち用地進捗率0%）            【コスト削減等】            ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道452号 盤の沢道路 北海道開発局	再々評価	212	487	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：410億円            走行経費減少便益：66億円            交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            4,800台/日</p>	414	1.2	<p>①通行不能区間の解消            ・上川中部圏から中空知圏間の所要時間が夏期で21分（冬期は28分）短縮され、道路交通の利便性向上が期待される。</p> <p>②拠点空港旭川空港への利便性向上            ・芦別市から旭川空港まで所要時間が短縮され、芦別方面から旭川空港への利便性向上が期待される。</p> <p>③交流人口の拡大            ・芦別市から旭川空港までの所要時間が短縮され、旭川空港への利便性が向上することにより、芦別方面における交流人口の拡大及び、地域活性化が期待される。</p> <p>④農産品の流通利便性向上            ・上川中部地域と札幌市や苫小牧港との新たな道路ネットワークが形成され、農産品輸送の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤主要な観光地への利便性向上            ・芦別市と美瑛・富良野地域、旭川空港等を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成されることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥災害時の緊急輸送ルートの強化            ・災害時の大規模な迂回が緩和され、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減            ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,606（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川に至る延長約110kmの幹線道路である。            このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町宇ルベシペに至る延長18.5kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率9%（うち用地進捗率2%）            【コスト削減等】            ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道452号 五稜道路 北海道開発局	再々評価	254	487	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：410億円 走行経費減少便益：66億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日</p>	414	1.2	<p>①通行不能区間の解消 ・上川中部圏から中空圏間の所要時間が夏期で21分（冬期は28分）短縮され、道路交通の利便性向上が期待される。</p> <p>②拠点空港旭川空港への利便性向上 ・芦別市から旭川空港まで所要時間が短縮され、芦別方面から旭川空港への利便性向上が期待される。</p> <p>③交流人口の拡大 ・芦別市から旭川空港までの所要時間が短縮され、旭川空港への利便性が向上することにより、芦別方面における交流人口の拡大及び、地域活性化が期待される。</p> <p>④農産物の流通利便性向上 ・上川中部圏と札幌市や苫小牧港との新たな道路ネットワークが形成され、農産物輸送の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤主要な観光地への利便性向上 ・芦別市と美瑛・富良野地域、旭川空港等を結ぶ新たな周遊観光ルートが形成されることで、主要な観光地への利便性向上が期待される。</p> <p>⑥災害時の緊急輸送ルートの強化 ・災害時の大規模な迂回が緩和され、迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑦CO2排出量の削減 ・当該道路の整備により自動車からのCO2排出量2,606（t-CO2/年）の削減が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道452号は、夕張市を起点とし、旭川市に至る延長約110kmの幹線道路である。 このうち盤の沢道路・五稜道路は、通行不能区間の解消を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援を目的とした、芦別市黄金町から上川郡美瑛町宇ルベシに至る延長18.5kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率15%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んで行く。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道101号 鱒ヶ沢道路 東北地方整備局	その他	87	129	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：96億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日</p>	95	1.4	<p>①国土・地域ネットワークの構築 ・二次生活圏中心都市である五所川原市へのアクセス性が向上（鱒ヶ沢町から五所川原市 現況32分）</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・県立中央病院（青森市）へのアクセス性が向上（鱒ヶ沢町から県立中央病院 現況76分）</p> <p>③災害への備え ・鱒ヶ沢町の津波浸水区域を回避し、孤立する恐れのあるエリアを解消する ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道101号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・国道101号（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道101号は、青森市を起点とし、日本海沿岸部を経由して秋田市に至る延長約282kmの主要な幹線道路である。鱒ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、青森県つがる市木造越水～同県西津軽郡鱒ヶ沢町大字舞戸町に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24% （うち用地進捗率46%） ・平成27年度全線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・一部盛土材を購入土から他公共事業との調整による発生土受け入れ ・長尺プレキャスト製品等の採用</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道101号 五所川原西バイパス 東北地方整備局	再々評価	138	303	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：242億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：33億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,200台/日</p>	159	1.9	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：43.2万人・時間/年、渋滞損失削減率：約4割削減 ・国道101号 五所川原市街地（主要渋滞箇所：6箇所）、つがる市（主要渋滞箇所2箇所）の旅行速度の改善が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・つがる市・鱒ヶ沢町（スイカ出荷量県内シェア92%、H18年出荷量約8,100t）から東京中央卸売市場への流通の利便性が向上</p> <p>③都市の再生 ・青森県広域道路網マスタープランに位置づけのある環状道路を形成する</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・つがる市から県立中央病院（青森市）へのアクセス性が向上（現況54分）が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道101号は、青森市を起点とし、日本海沿岸部を経由して秋田市に至る延長約282kmの主要な幹線道路である。五所川原西バイパスは、津軽自動車道の一部を形成し、青森県五所川原市大字太刀打～同県つがる市柏福盛岡本に至る延長3.8kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率90%（うち用地進捗率100%） ・平成26年度全線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・橋台背面土へ軽量盛土（FCB）を用い、盛土荷重を軽減し、下部工費を削減 ・経済的な長尺プレキャスト製品等の採用</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
東北横断自動車道 釜石秋田線 遠野～宮守 東北地方整備局	再々評価	237	430	271	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる(新花巻駅 遠野市から新花巻駅 現況46分)</li> <li>・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる(遠野市から花巻空港間 現況47分)</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する(盛岡市から遠野市 現況82分)</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる(遠野市から岩手医大(盛岡市) 現況81分)</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道283号が通行止めになった場合の代替路線を形成する</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東北横断自動車道釜石秋田線は、岩手県釜石市から秋田県秋田市に至る延長211kmの高速自動車国道である。遠野～宮守区間は、遠野市綾織町新里から遠野市宮守町下躰沢に至る延長9.0kmの2車線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率54%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・平成27年度全線開通予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト削減を図っている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道4号 盛岡北道路 東北地方整備局	その他	54	223	67	3.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間:33.5万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率:約8割削減</li> <li>・菓子地区(菓子交差点から菓子北交差点)混雑時旅行速度16km/hの改善が期待される</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる(菓子地区から盛岡市役所 現況24分)</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる(滝沢村菓子地区から岩手医科大学付属病院 現況23分)</li> </ul> <p>④生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手山の眺望を考慮した道路整備</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約888.2kmの主要な幹線道路である。盛岡北道路は盛岡市厨川三丁目から岩手郡滝沢村滝沢字菓子に至る延長3.6kmの4車線道路である。</li> <li>盛岡北道路は、一般国道4号茨島こ線橋～分し南交差点間の慢性的な交通混雑の解消、交通安全の確保を図り、沿道環境の改善を目的とした事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率46%(うち用地進捗率99%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松並木の伐採木を樹林内の管理用通路舗装に活用する等、コスト削減を図っている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道4号 洪民バイパス 東北地方整備局	再々評価	130	245	192	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間:19.5万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率:約6割削減</li> <li>・現道(芋田地区)における混雑時旅行速度が15km/hである区間の旅行速度の改善が期待される</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・盛岡広域都市計画事業洪民地区土地区画整理事業との沿道まちづくりとの連携あり</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる(岩手町役場から盛岡市役所 現況56分)</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩手町役場から岩手医科大学付属病院(矢巾町への移転後を想定 現況51分)へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る約888.2kmの主要な幹線道路である。洪民バイパスは盛岡市玉山区洪民字大前田から盛岡市玉山区馬場字川原に至る延長5.6kmの4車線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率79%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・平成26年度全線暫定開通予定</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)を活用し、コスト削減を図っている。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道45号 釜石山田道路 東北地方整備局	再々評価	814	1,383	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,154億円            走行経費減少便益：137億円            交通事故減少便益：91億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            11,000台/日</p>	856	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保            ・国道45号松原交差点(上り方向)における混雑時旅行速度7.8km/h(H24岩手県渋滞協)の改善が期待される            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(宮古市から釜石市 現況73分)            ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(宮古市から釜石市 現況73分)            ③安全で安心できるくらしの確保            ・大槌町～県立大船渡病院(大船渡市 現況67分)へのアクセス向上が見込まれる            ④災害への備え            ・国道45号が通行止めになった場合の釜石市松原から山田町船越間の代替路線を形成する</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道45号は、宮城県仙台市から青森県青森市に至る延長510kmの主要な幹線道路である。            釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、釜石市から山田町に至る総延長636.5kmの自動車専用道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率45%(うち用地進捗率77%)            【コスト削減等】            ・「三陸沿岸道路の新たな考え方」にもとづき、完成4車線(W=22.0m)から完成2車線(W=13.5m)へ計画変更。            ・防災機能等の向上を目的とした接続箇所の追加・構造見直し。            ・孤立集落の解消を目的とした緊急連絡路等の設置。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	再々評価	430	1,110	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：985億円            走行経費減少便益：100億円            交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            30,300台/日</p>	626	1.8	<p>①円滑なモビリティの確保            ・当該区間の渋滞損失時間：218.4万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約3割削減            ・環道の盛岡市上田三町目地区における混雑時旅行速度8.1km/h等である区間の旅行速度の改善が期待される)            ②都市の再生            ・盛岡南地区都市再生整備計画を支援する事業である            ・盛岡南新都市土地区画整理事業等の沿道まちづくりとの連携あり            ③個性ある地域の形成            ・盛岡地域高度技術産業集積活性化計画を支援する</p>	<p>【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延長107.2kmの主要な幹線道路である。盛岡西バイパスは盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前淵に至る延長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】            ・事業進捗率71%(うち用地進捗率100%)            ・平成25年度全線暫定開通予定            【コスト削減等】            ・工期短縮に効果的で経済的なプレキャスト長尺製品や再生資材(再生砕石、アスファルト合材等)の活用、他事業の発生土受入により、コスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道4号 金ヶ瀬拡幅 東北地方整備局	再々評価	84	156	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：151億円            走行経費減少便益：1.6億円            交通事故減少便益：3.2億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            25,200台/日</p>	93	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保            ・並行区間等の渋滞損失時間：45.9万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：約9割削減            ・環道の白石ICから金ヶ瀬交差点(東北道通行止め時・下り方向)における時旅行速度が10km/h未満等である区間の旅行速度の改善が期待される            ・新幹線駅(白石蔵王駅)への大河原町からのアクセス性向上が見込まれる            ②国土・地域ネットワークの構築            ・大河原町から日常活動圏中心都市(白石市)へのアクセス向上(現況25分)が見込まれる            ③安全で安心できるくらしの確保            ・白石市からみやぎ県南中核病院へのアクセス向上(現況28分)が見込まれる</p>	<p>【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市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結ぶ、延長約874kmの主要幹線道路である。            金ヶ瀬拡幅は、刈田郡蔵王町宮から柴田郡大河原町金ヶ瀬に至る延長3.7kmの4車線拡幅事業である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率52%(うち用地進捗率84%)            【コスト削減等】            ・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を活用し、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道4号 仙台拡幅 東北地方整備局	再々評価	243	381	293	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の渋滞損失時間：345.4万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：約8割削減</li> <li>・現道の仙台市宮城野区燕沢～仙台市宮城野区鶴ヶ谷等における混雑時旅行速度が現況(下り)：16.4km/h、現況(上り)：12.7km/hである区間の旅行速度の改善が期待される</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生プロジェクトを支援する事業である</li> <li>・宮城県広域道路網マスタープランに位置づけのある環状道路を形成する</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富谷町から国立病院機構仙台医療センター(現況45分)へのアクセス向上</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道4号は、東京都中央区から青森市までの福島市、仙台市、盛岡市等の東北地方の主要都市を結び、延長約874kmの主要幹線道路である。</li> <li>・仙台拡幅は、仙台市宮城野区苦竹から宮城野区鶴ヶ谷における延長4.6kmの6車線拡幅事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率68%(うち用地進捗率95%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を活用し、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道45号 坂下拡幅 東北地方整備局	再々評価	77	148	109	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道(塩釜方面)等における混雑時旅行速度が18.5km/hである区間の旅行速度の改善が期待される</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(仙台市交通局4路線(系統番号：200, 203, 205, 209)、宮城交通2路線(高砂駅前行き、仙台港フェリー行き))が存在する</li> </ul> <p>②歩行者・自転車のための生活空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間(自動車交通量 39,167台/日(H22)、歩行者交通量 2,297人/日(H17)、自転車交通量 3,262台/日(H17))において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる</li> </ul> <p>③無電柱化による美しい町並みの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原町地区電線共同溝整備事業</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される(自動車交通量 39,167台/日(H22)、歩行者交通量 2,297人/日(H17)、通学路指定あり)、歩道未整備区間 L=170m、歩道幅員狭小区間 W=0.6m～2.5m、L=500m)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道45号は、宮城県仙台市と青森県青森市を結び、広域交流の支援並びに沿線市町村の連携強化を図る幹線道路である。</li> <li>・坂下拡幅は、仙台市宮城野区原町苦竹地区における延長1.2kmの4車線拡幅事業である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率97%(うち用地進捗率100%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電線共同溝事業と歩道整備を同時に行うことや、再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)の活用、及び歩車道境界ブロックに経済的な長尺製品を活用し、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道45号 本吉気仙沼道路 東北地方整備局	再々評価	201	426	217	2.0	<p>①物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気仙沼市から仙台市・関東方面への生鮮かつお(生産量：19,205t/年)の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たに気仙沼市から石巻市(現況100分)を高規格道路で連絡するルートを構成する</li> <li>・気仙沼市から石巻市(現況100分)へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・気仙沼市から石巻赤十字病院(現況91分)へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である国道45号を代替する道路(気仙沼市本吉町九多丸～気仙沼市松崎高谷)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸縦貫自動車道は、宮城県仙台市から岩手県宮古市までの三陸沿岸地域の各都市を結び、延長約220kmの高規格幹線道路である。</li> <li>・本吉気仙沼道路は、三陸縦貫自動車道の一部を形成し、気仙沼市本吉町字九多丸から気仙沼市松崎高谷に至る延長7.1kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率56%(うち用地進捗率94%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生資材(再生砕石、再生アスファルト合材等)を活用し、コスト削減を図る。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道108号 古川東バイパス 東北地方整備局	再々評価	340	411	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：378億円            走行経費減少便益：25億円            交通事故減少便益：7.6億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            15,200台/日</p>	290	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等（大崎市古川字上古川地内（下り方向））における混雑時旅行速度が13.7km/hである区間の旅行速度の改善が期待される            ・美里町から新幹線駅（古川駅 現況10分）へのアクセス向上が見込まれる            ②国土・地域ネットワークの構築            ・美里町から大崎市（現況22分）へのアクセス向上が見込まれる            ③個性ある地域の形成            ・大崎地方拠点都市地域整備アクションプログラムを支援する            ④安全で安心できる暮らしの確保            ・美里町から大崎市民病院（H26年4月移転 現況28分）へのアクセス向上が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道108号は、宮城県石巻市から秋田県由利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。            古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ塚から大崎市古川稲葉に至る延長5.1kmの4車線道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率26%（うち用地進捗率47%）            【コスト削減等】            ・他事業との発生土利用調整及び再生資材（再生砕石、再生アスファルト合材等）の活用により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道115号 阿武隈東道路 東北地方整備局	再々評価	370	721	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：652億円            走行経費減少便益：8.2億円            交通事故減少便益：60億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            9,400台/日</p>	417	1.7	<p>①物流効率化の支援            ・現道等における、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間（国道115号高さ指定無し(背高コンテナ通行不可)）を解消する            ②国土・地域ネットワークの構築            ・現道等における大型車のすれ違い困難区間（相馬市山上、東玉野、玉野 車道幅員W=5.5m以下 12箇所）を解消する            ③安全で安心できる暮らしの確保            ・相馬市から福島医大病院（現況83分）へのアクセス向上が見込まれる            ④災害への備え            ・現道等の防災点検要対策3箇所（相馬市大字山上字滝平）等が解消される            ・現道等の特殊通行規制区間（土砂崩壊（11.5km）を解消する</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道115号は、福島県東部の相馬市を起点とし、伊達市、福島市を経由して、猪苗代町に至る延長120kmの広域幹線道路である。            阿武隈東道路は、相馬福島道路（東北中央自動車道）の一部を形成し、相馬市山上から相馬市東玉野に至る延長10.7kmの自動車専用道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率89%（うち用地進捗率97%）            ・平成28年度全線開通予定            【コスト削減等】            ・橋脚の中空断面を採用することによるコスト削減            ・トンネル内円形側溝の検討によるコスト削減            ・トンネル照明器具の検討によるコスト削減</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂 東北地方整備局	再々評価	643	1,251	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,100億円            走行経費減少便益：107億円            交通事故減少便益：44億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            8,100台/日</p>	738	1.7	<p>①物流効率化の支援            ・秋田港（国際コンテナ航路発着港湾）から小坂町（リサイクル工場付近）へのアクセス向上（現況 143分）が見込まれる            ②個性ある地域の形成            ・秋田県北部エコタウン計画を支援する            ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（十和田八幡平国立公園（年間入込客数257万人：H22））が存在する            ③安全で安心できる暮らしの確保            ・小坂町役場から北秋田市民病院（現況77分）へのアクセス向上が見込まれる            ④その他            ・大館市内工業団地への企業進出</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る約320kmの高規格幹線道路である。            大館北～小坂間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、大館市から小坂町に至る延長14.0kmの自動車専用道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率75%（うち用地進捗率100%）            ・平成25年度全線開通予定            【コスト削減等】            ・ジェットファンの規格見直しやスリップフォームによるトンネル排水工施工によりコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道7号 鷹巣大館道路 東北地方整備局	再々評価	242	810	【内訳】 走行時間短縮便益：569億円 走行経費減少便益：168億円 交通事故減少便益：72億円  【主な根拠】 計画交通量 13,300台/日	284	2.9	①物流効率化の支援 ・能代港～小坂町役場（リサイクル工場付近）へのアクセス向上（現況105分）が見込まれる ②個性ある地域の形成 ・秋田県北部エコタウン計画を支援する ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（十和田八幡平国立公園（年間入込客数257万人：H22））が存在する ③安全で安心できるくらしの確保 ・大館市役所から北秋田市民病院（現況47分）へのアクセス向上が見込まれる ④その他 ・大館市内工業団地への企業進出	【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市、秋田県秋田市を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る約320kmの高規格幹線道路である。 鷹巣大館道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、北秋田市から大館市に至る延長8.3kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率99%） ・平成28年度全線開通予定 【コスト削減等】 ・路肩側溝形式見直しや函渠部巻き込み擁壁構造見直しによりコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道13号 河辺拡幅 東北地方整備局	再々評価	180	326	【内訳】 走行時間短縮便益：302億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：8.1億円  【主な根拠】 計画交通量 17,100台/日	225	1.5	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：10万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②安全で安心できるくらしの確保 ・大仙市役所協和庁舎から秋田赤十字病院（現況27分）へのアクセス向上が見込まれる ③安全な生活環境の確保 ・事業中間区間（通学路指定区間）の自動車交通量：16,953台/12h、歩行者交通量：100人（対象区間を通学する河辺小学校児童数）において、歩道が無い区間（当該区間の約2割）に歩道が設置される ④災害への備え ・現道等の架替の必要のある老朽橋梁（河辺跨線橋（架設後48年経過）、和田大橋（架設後53年経過））が解消される ⑤他のプロジェクトとの関係 ・河辺地区都市計画マスタープラン、秋田市総合交通戦略に位置づけられている	【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延長369.6kmの主要な幹線道路である。 河辺拡幅は秋田市河辺神内字神内から秋田市上北手古野に至る延長6.6kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率46%（うち用地進捗率50%） 【コスト削減等】 ・他公共事業との発生残土利用調整、再生資源（再生砕石やアスファルト合材等）の活用等コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐 東北地方整備局	長期間継続中	310	585	【内訳】 走行時間短縮便益：446億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：28億円  【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日	306	1.9	①円滑なモビリティの確保 ・にかほ市から庄内空港（現況49分）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・にかほ市から酒田港（現況36分）へのアクセス向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間（酒田市と秋田市 現況120分）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・遊佐町（吹浦）から日本海総合病院（現況26分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・並行する国道7号通行止め時には、国道13号による広域迂回が強いられる区間の代替路線を形成する	【投資効果等の事業の必要性】 ・日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約320kmの高速自動車国道である。酒田みなと～遊佐間は、日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、広域的な連携・交流の促進、災害時のリダンダンシーの確保、重要港湾酒田港へのアクセス強化に寄与することを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率33%） 【コスト削減等】 ・他機関との発生残土利用調整を図り、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
東北中央自動車道 米沢～米沢北 東北地方整備局	再々評価	334	400	【内訳】 走行時間短縮便益：294億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：37億円  【主な根拠】 計画交通量 10,700台/日	352	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：29.5万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：6割削減 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（福島市～米沢市（現況59分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ③個性ある地域の形成 ・I0等からのアクセスが向上する主要な観光地（松岬公園（H24観光入込数134万人））が存在する ④安全で安心できるくらしの確保 ・米沢市から公立置賜総合病院（現況30分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・並行区間等の運搬排雪に伴う通行規制区間（上り合計6.2km下り合計6.4km）の代替路線を形成する	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 米沢～米沢北間は、東北中央自動車道の一部を形成し、米沢市万世町から米沢市窪田町に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率48%（うち用地進捗率98%） ・平成29年度開通予定 【コスト削減等】 ・購入土から公共残土の受け入れへ切り換えることによるコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道13号 大野目交差点改良 東北地方整備局	再々評価	104	205	【内訳】 走行時間短縮便益：189億円 走行経費減少便益：8.3億円 交通事故減少便益：7.6億円  【主な根拠】 計画交通量 33,100台/日	122	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：89万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：9割削減 ・現道（現大野目交差点）等における混雑時旅行速度7.6km/h（上り）の旅行速度の改善が期待される ・山寺から新幹線駅（山形駅 現況31分）へのアクセス向上が見込まれる ・蔵王温泉から山形空港（現況49分）へのアクセス向上が見込まれる ②都市の再生 ・山形市外環状道路を形成成する	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道13号は、福島市から秋田市に至る延長約350kmの主要な幹線道路である。 大野目交差点改良は、山形市大野目一丁目から山形市浜崎に至る延長1.2kmの交差点立体化事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） ・平成26年度全線開通予定 【コスト削減等】 ・橋梁基礎に鋼管ソイルセメント杭を採用しコスト削減を図る。 ・擁壁構造を補強土壁+地盤改良としコスト削減を図る。 ・補強土壁背面盛土に軽量材を採用しコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道13号 尾花沢新庄道路 東北地方整備局	再々評価	900	2,145	【内訳】 走行時間短縮便益：1,874億円 走行経費減少便益：136億円 交通事故減少便益：135億円  【主な根拠】 計画交通量 25,700台/日	1,265	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・新庄市から山形空港（現況52分）へのアクセス向上が見込まれる 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（新庄市から山形市（現況83分））を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ・舟形町から日常活動圏の中心都市（新庄市（現況11分））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 ・県立新庄病院から山形県立中央病院（現況65分）へのアクセス向上が見込まれる ④災害への備え ・現道等の事冬期交通障害区間（運搬排雪に伴う通行規制区間上り合計8.1km 下り合計5.7km）を解消する	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北中央自動車道は、福島県相馬市を起点として福島市、山形県米沢市、山形市等を経て秋田県横手市で東北横断自動車道釜石秋田線に連結する延長約268kmの高速自動車国道である。 尾花沢新庄道路は、尾花沢市大字尾花沢から新庄市大字松本に至る延長18.2kmの東北中央自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度全線開通予定 【コスト削減等】 ・橋梁上部工形式の変更を通常の綱多主桁から綱少数主桁に変更したことによりコストを削減。 ・当初橋梁設置計画からアーチカルパート（プレキャスト製品）を採用したことによりコストを削減。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道47号 余目酒田道路 東北地方整備局	再々評価	635	776	【内訳】 走行時間短縮便益：636億円 走行経費減少便益：106億円 交通事故減少便益：34億円  【主な根拠】 計画交通量 21,200台/日	696	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・国道7号大宮交差点（朝ピーク時：10.8km/h）や国道112号出羽大橋交差点（朝ピーク時：7.3km/h）の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・新庄市から酒田港（現況76分）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 ・地域高規格道路（新庄酒田道路）の位置づけあり ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市（酒田市から新庄市現況69分）間を最短時間で連絡する路線を構成する ④安全で安心できるくらしの確保 ・庄内町立川地区から日本海総合病院（現況23分）へのアクセス向上が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道47号は、仙台市から酒田市に至る延長178.5kmの主要な幹線道路である。 余目酒田道路は、地域高規格道路「新庄酒田道路」の一部を形成し、庄内町から酒田市に至る延長12.7kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率58%（うち用地進捗率99%） ・平成29年度全線暫定開通予定 【コスト削減等】 ・盛土材（購入土）を発生土（他公共事業との調整）へ変更しコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道4号 鏡石拡幅 東北地方整備局	再々評価	112	340	【内訳】 走行時間短縮便益：319億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：5.1億円  【主な根拠】 計画交通量 33,800台/日	125	2.7	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の渋滞損失時間：34.1万人・時間/年、並行区間等の渋滞損失削減率：8割削減 ・鏡石町役場前交差点（下り方向）等における混雑時旅行速度が18.1km/hである区間の旅行速度の改善が期待される ②都市の再生 ・中心市街地内で行う事業である ③国土・地域ネットワークの構築 ・鏡石町役場から日常活動圏中心都市（郡山市 現況39分）へのアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できるくらしの確保 ・当該区間の沿線に立地する鏡石第一小学校（生徒数：664名、H23.5現在）の通学路として40人/日以上利用されているが歩道が狭小な区間が存在等、安全対策が必要な区間において歩道が設置される	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約874kmの主要な幹線道路である。 鏡石拡幅は、岩瀬郡鏡石町久来石から同町高久田に至る延長4.5kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率56%（うち用地進捗率88%） 【コスト削減等】 ・再生資源（再生砕石やアスファルト合材等）の活用を図り、コスト削減を図る。 ・地下横断歩道の上屋設計を見直し、側面パネルを減らすことによりコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道49号 平バイパス 東北地方整備局	再々評価	420	1,032	【内訳】 走行時間短縮便益：895億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：64億円  【主な根拠】 計画交通量 23,700台/日	770	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・当該区間の渋滞損失削減時間：19万人・時間/年、当該区間の渋滞損失削減率：10割削減 ②物流効率化の支援 ・いわき中央ICから小名浜港（現況31分）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 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（いわき市～郡山市（現況90分））を最短時間で連絡する路線を構成する ④安全安心できる暮らしの確保 ・上矢田交差点からいわき市立総合警備院救命救急センター（現況4分）へのアクセス向上が見込まれる ⑤災害への備え ・対象区間が、緊急輸送道路ネットワーク計画における一次確保路線として位置づけあり	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約241kmの主要な幹線道路である。 平バイパスは、いわき市常磐上矢田町からいわき市好間町北好間に至る延長7.7kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度全線4車線開通予定 【コスト削減等】 ・橋長の見直し（橋脚1基削減）によるコスト削減 ・再生アスファルト合材及び再生砕石の利用 ・橋梁の支承構造の検討	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
東関東自動車道水戸線(潮来～銚田) 関東地方整備局	長期間継続中	710	1,037	645	1.6	<p>①高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)が整備されることにより、首都圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、北関東地域での連携が促進される。</li> <li>当該路線が整備されることで、首都圏への新たな高速道路ネットワークを形成し、分散導入が図られる。</li> </ul> <p>②国際バルク戦略港湾等へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年5月に、穀物の安定的かつ安価な供給を目的とした国際バルク戦略港湾に鹿島港が選定。</li> <li>茨城・栃木・群馬の北関東地域は、畜産生産額が高く、養豚・酪農・養鶏をはじめとする畜産業が盛んであり、安定的な飼料の供給(トウモロコシ輸入量は鹿島港全国1位)が求められる。</li> <li>当該路線の整備により、鹿島港からのアクセスが向上し、飼料配送時間の低減等、物流の効率化が見込まれる。</li> </ul> <p>③空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>茨城空港の旅客数は、平成21年の開港以来増加しており、また首都圏の航空需要の一翼を担う役割が期待されている。</li> <li>当該路線の整備により、茨城空港へのアクセスが向上することで、旅客の利便性向上が期待できる。</li> </ul> <p>④防災震災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災時に、常磐自動車道および国道51号は、「第1次緊急輸送路」に指定されているものの、東日本大震災時には常磐自動車道および国道51号の一部が通行不能となり、輸送路としての機能低下。</li> <li>また、当該路線が位置する鹿行地域の茨城県潮来市、神栖市では、東日本大震災時に地盤の液状化が発生。</li> <li>当該路線の整備により、常磐自動車道、国道51号の災害時の代替路が確保され、緊急輸送路の強化が図られる。</li> </ul> <p>⑤観光への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>茨城県内の観光入込客数は、約5割が県外からの観光客であり、県外観光客の割合は増加傾向。</li> <li>当該地域周辺には、鹿島神宮、茨城県立カシマサッカースタジアムをはじめとする県内の主要な観光資源が集積している。</li> <li>当該路線の整備により、周辺の観光資源へのアクセスが向上し、県外からの利便性の向上が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>東関東自動車道水戸線(潮来～銚田)は、茨城県潮来市延方を起点に、銚田市飯名に至る延長30.9kmの高速自動車道である。</p> <p>当該事業の整備により、高速ネットワークの形成、国際バルク戦略港湾等や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシーの確保等に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率2%(うち用地進捗率0%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道4号 古河小山バイパス 関東地方整備局	再々評価	471	2,981	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,491億円 走行経費減少便益：255億円 交通事故減少便益：234億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 44,300～63,400台/日</p>	1,002	3.0	<p>①交通混雑の緩和 ・国道4号古河小山バイパスに並行する国道4号（現道）の損失時間は、80.1千人時間/年・kmで、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.0倍。 ・中田町交差点、三杉町～大堤区間、友沼交差点、間々田交差点、粟宮南交差点、粟宮交差点、神鳥谷交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所特定。 ・国道4号古河小山バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道4号の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全・安心な通行の確保 ・国道4号古河小山バイパスに並行する国道4号（現道）の死傷事故率は、94.9件/億台・kmとなっている。 ・特に、大堤交差点の死傷事故率は、477.6件/億台・kmで全国平均（102.0件/億台・km）の約4.7倍となっている。 ・事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約8割を占める。 ・国道4号古河小山バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域活性化の支援 ・新4号国道は、地域高規格道路であり、物の流通、人の交流、地域間の連携などの活性化を促進し、地域の産業流通活動を支えている。 ・国道4号（現道）に対し、新4号国道の大型車混入率は高く、地域の産業流通活動や関東～東北の物流に寄与。 ・特に、国道4号古河小山バイパス沿線は、国道50号や北関東自動車道、整備中の圏央道などにアクセスしやすいことから、周辺に工業団地が整備され、今後も地域の産業振興等の活性化に不可欠。</p> <p>④防災震災対策 ・国道4号は、東北自動車道とともに、関東～東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。 ・国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。 ・東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。 ・また、国道4号古河小山バイパスは、更なるネットワークの多重性を形成。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 古河小山バイパスは、茨城県古河市柳橋～茨城県結城市小田林間に計画された延長15.9kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、古河市、小山市等を通過する国道4号の交通混雑緩和と安全性向上、地域活性化等に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率98%（うち用地進捗率100%） ・平成24年度までに小田林～大和田間の約12.1kmを6車線開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道6号 千代田石岡バイパス 関東地方整備局	再々評価	272	429	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：367億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,700～21,100台/日</p>	286	1.5	<p>①交通混雑の緩和 ・千代田石岡バイパスに並行する国道6号（現道）区間の損失時間は、261.6千人時間/年・kmであり、全国平均の約10倍である。 ・恋瀬橋北～山王台交差点および旭台一丁目交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所特定されている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・千代田石岡バイパスに並行する国道6号（現道）区間の平均死傷事故率は120.1件/億台・kmであり、全国平均の約1.2倍である。 ・山王台交差点の死傷事故率は、353.1件/億台・kmであり、全国平均の約3倍となっている。 ・千代田石岡バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・千代田石岡バイパスは、茨城県かずみがうら市市川～石岡市東大橋間に計画された延長5.8kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道6号の交通混雑の緩和、安全性の向上に加え、茨城空港へのアクセス機能の強化に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約61%（うち用地進捗率89%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道6号 大和田拡幅 関東地方整備局	再々評価	74	149	72	2.1	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の損失時間は、116.5千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍である。</li> <li>日立南太田IC東～大みか町6丁目交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所特定されている。</li> <li>大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該区間の平均死傷事故率は85.0件/億台・kmであり、全国平均の約0.8倍である。</li> <li>大和田町地先では死傷事故率は、210.2件/億台・kmであり、全国平均の約2倍となっている。</li> <li>大和田拡幅整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域連携および地域産業の発展</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国内有数の電機産業地である日立市と隣接市町村を結ぶ国道6号は、地域連携を支える重要な道路である。</li> <li>日立市と隣接市町村の通勤者は約1.9万人と多く、大和田拡幅の整備は、日立市と隣接市町村間の所要時間を短縮させるなど、地域連携の強化に寄与する。</li> <li>重点港湾に選定された茨城港の日立港区は、常磐自動車道の日立南太田ICからも近く、完成自動車取扱拠点として重要な役割を果たしている。</li> <li>大和田拡幅の整備は、茨城港日立港区・周辺工場～常磐道日立南太田IC間のアクセス性を向上させるなど地域産業の発展に寄与する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大和田拡幅は、茨城県日立市神田町～日立市大みか町間に計画された延長3.3kmの拡幅事業である。当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少に加え、地域連携の強化および地域産業の発展に寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は約23%（うち用地進捗率10%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道50号 下館バイパス 関東地方整備局	再々評価	387	752	532	1.4	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下館バイパスに並行する国道50号（現道）区間の損失時間は92.3千人時間/年・kmであり、全国平均の約4倍である。</li> <li>市民病院入口～玉戸工業団地交差点および西谷貝交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所特定されている。</li> <li>下館バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下館バイパスに並行する国道50号（現道）区間の平均死傷事故率は163.7件/億台・kmであり、全国平均の約1.6倍である。</li> <li>横島交差点の死傷事故率は、656.8件/億台・kmであり、全国平均の約6倍となっている。</li> <li>下館バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③中心市街地の環境改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>筑西市の中心市街地を横断する国道50号現道の大型車混入率は、暫定2車線区間の延伸により減少傾向にあるが、未だ県平均を上回っている。</li> <li>また同様に、騒音レベルも減少傾向にあるが、環境基準値を大きく上回っている。</li> <li>下館バイパスの整備により、現道を通過する大型車等がバイパスに転換し、中心市街地の環境改善が期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>下館バイパスは、茨城県筑西市下川島～筑西市横塚間に計画された延長10.6kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道50号の交通混雑の緩和、交通事故の減少に加え、中心市街地の環境改善に寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率は約80%（うち用地進捗率95%）</li> <li>平成22年度までに、バイパス区間（7.6km）のうち、6.0kmが暫定2車線で開通済。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道50号 桜川筑西IC関連 (延伸) 関東地方整備局	長期間継 続中	20	47	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：0.59億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,200台/日</p>	21	2.3	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、48.7千人時間/年・kmであり、全国平均の約2倍である。 ・長方交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所に特定されている。 ・桜川筑西IC関連(延伸)整備により、4車線化済みの桜川筑西IC周辺の交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の平均死傷事故率は54.0件/億台・kmであり、全国平均を下まわっているものの、長方交差点では死傷事故率が、231.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍となっている。 ・事故要因の多くが追突事故であり、桜川筑西IC関連(延伸)の4車線化により、主要渋滞箇所の解消が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③高速道路への利便性向上 ・桜川筑西IC関連(延伸)沿道には、桜川市による開発計画が予定されており、今後、北関東自動車道へのアクセス強化が期待されている。 ・桜川筑西IC関連(延伸)の整備により、高速道路への利便性が向上し、周辺地域の活性化を支援する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・桜川筑西IC関連(延伸)は、茨城県桜川市長方～桜川市中間間に計画された延長1.2kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、交通混雑の緩和、交通事故の減少に加え、高速道路への利便性向上に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約18%(うち用地進捗率37%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道51号 潮来バイパス 関東地方整備局	再々評価	26	52	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：8.9億円 交通事故減少便益：5.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日</p>	32	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・潮来バイパスに並行する国道51号(現道)区間の損失時間は90.6千人時間/年・kmであり、全国平均の約3倍である。 ・延方交差点および洲崎交差点は、「茨城県移動性・安全性向上委員会」により主要渋滞箇所に特定されている。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の通過交通の転換に伴う交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・潮来バイパスに並行する国道51号(現道)区間の平均死傷事故率は75.9件/億台・kmであり、全国平均の約0.7倍であるが、小泉交差点の死傷事故率は、215.1件/億台・kmであり、全国平均の約2倍となっている。 ・潮来バイパスの整備により、現道区間の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域連携および地域産業の発展 ・重点港湾 鹿島港を有し、日本有数の工業地帯である鹿島臨海工業地帯に位置する神栖市の製造品出荷額等は、県内2位、鹿嶋市は県内4位となっている。 ・茨城県から貨物自動車で輸送される総貨物量は千葉県が2位であり、千葉県と接続する国道51号も輸送ルートとして利用されている。 ・潮来バイパスの整備により、鹿島臨界工業地帯の利便性向上され、地域連携および地域産業の発展に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・潮来バイパスは、茨城県潮来市小泉～潮来市延方西間に計画された延長1.2kmのバイパス事業である。当該道路の整備により、並行する国道51号の交通混雑の緩和、交通事故の減少に加え、地域連携および地域産業の発展に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率は約86%(うち用地進捗率84%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～五霞) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社	再々評価	4,862	9,604	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8,059億円 走行経費減少便益：820億円 交通事故減少便益：724億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 43,000～50,300台/日</p>	5,490	1.7	<p>①高速ネットワークの形成 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、関越道・東北道・常磐道を結び、外環道とともに埼玉県の高速ネットワークを構成。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・圏央道に並行する国道16号(国道254号～国道4号間)の損失時間は、約260.7千人時間/年・kmと全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。 ・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。</p> <p>③沿線の地域づくり支援、活性化 ・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の3地区では、分譲区画すべてが契約済。 ・「川島インター産業団地」周辺では、川島IC開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径およそ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、東京中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の再編成等を図る上で重要な路線である。川島～五霞は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率82%(うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道4号 西那須野道路 関東地方整備局	再々評価	140	170	139	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路に並行する国道4号(現道)の損失時間は、122.5千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4.7倍。</li> <li>・二区交差点、烏ヶ森公園入口～三島北間、(仮称)西富山南交差点は、道路行政マネジメントを実践する栃木県会議により主要渋滞箇所にて特定。</li> <li>・国道4号西那須野道路の整備により、交通の転換が図られ、国道4号の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路に並行する国道4号(現道)の死傷事故率は、99.1件/億台・kmとなっている。</li> <li>・特に、三島(北)交差点の死傷事故率は、255.2件/億台・kmで全国平均(102.0件/億台・km)の約2.5倍となっている。</li> <li>・事故類型をみると、交通の輻輳を要因とする車両相互の追突や出会い頭の事故が多く、全体の約8割を占める。</li> <li>・国道4号西那須野道路の整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号西那須野道路の周辺地域は、東北自動車道の西那須野塩原ICへのアクセス性が良く、沿道に多くの工業団地が集積し、国道4号の大型車混入率(32.0%)が高い。</li> <li>・国道4号西那須野道路や国道400号等の整備により、東北自動車道までの利便性が向上し、更なる交通需要の拡大が見込まれる。</li> </ul> <p>④防災震災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道4号は、東北自動車道とともに、関東～東北を南北に結ぶ多重性ネットワークを形成し、代替性を確保。</li> <li>・国道4号は、「第1次緊急輸送道路」に指定されており、災害時における避難・救助をはじめ、物資の輸送、諸施設の復旧など広域的な応急対策活動を行う道路として位置付け。</li> <li>・東日本大震災では、高速道路が緊急交通路に指定され、その間、国道4号は一般車両の通行を担う道路として機能。</li> <li>・また、国道4号西那須野道路は、更なるネットワークの多重性を形成。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西那須野道路は、栃木県那須塩原市三区町～栃木県那須塩原市西富山間に計画された延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。当該道路の整備により、那須塩原市を通過する国道4号の交通混雑緩和と安全性の向上、地域活性化等に寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率43%(うち用地進捗率55%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道17号 群馬大橋拡幅 関東地方整備局	再々評価	300	624	355	1.8	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の損失時間は約262.1千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約10倍となっている。</li> <li>・群馬大橋拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の死傷事故率は、136.6件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)と比べて約1.3倍高い状況となっている。</li> <li>・特に、車両相互の追突事故が多発しており、全体の6割を占めている状況。当該事業により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・群馬大橋拡幅は、群馬県前橋市元総社町～前橋市本町一丁目間に計画された延長2.4kmの事業である。当該道路の整備により、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市の中心街における慢性的な交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保に寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率58%(うち用地進捗率65%)</li> <li>・平成23年9月までに0.3kmを暫定4車線(4/6車線)、0.9kmを暫定5車線(5/6車線)で開通済み。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道50号 前橋笠懸道路 関東地方整備局	再々評価	427	575	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：495億円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：37億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,900～44,300台/日</p>	342	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、約89.6千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約3.4倍となっている。 ・前橋笠懸道路の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、131.4件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)と比べて約1.3倍高い状況となっている。 ・特に車両相互の追突事故が多発しており、全体の7割を占めている状況である。当該事業により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 前橋笠懸道路は、群馬県前橋市今井町～みどり市笠懸町鹿間に計画された延長12.5kmの事業である。当該道路の整備により、群馬県内の国道50号で唯一の2車線区間における慢性的な交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率10% (うち用地進捗率7%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道51号 大栄拡幅 関東地方整備局	再々評価	50	82	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：77億円 走行経費減少便益：3.0億円 交通事故減少便益：1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,700～29,000台/日</p>	50	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の主要渋滞ポイントである桜田権現前交差点を中心に交通混雑が発生。 ・大栄拡幅の整備により渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の桜田権現前交差点では、全国平均の1.2倍の死傷事故が発生。 ・大栄拡幅の整備により、交通事故の減少が期待できる。</p> <p>③安全性向上 ・当該区間の通学路指定区間は歩道が狭い箇所が点在し歩行者の安全性に問題。また、カーブ区間が連続し交通事故が多発。 ・大栄拡幅の整備により歩道幅員が広くなるとともに道路線形の見直しにより良好な道路空間を確保。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大栄拡幅は成田市桜田から同市所に至る一部バイパス計画を含めた1.5kmの現道拡幅事業である。当該道路の整備により、東関東自動車道大栄ICと東総有料道路のアクセス向上が図られるとともに、交通渋滞の緩和および交通安全性の向上に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率38% (うち用地進捗率38%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
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	再々評価	5,635	9,728	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：8987億円 走行経費減少便益：657億円 交通事故減少便益：85億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 31,600～45,600台/日</p>	7,909	1.2	<p>①交通混雑の緩和 ・市川市、松戸市の南北方向の県道では、渋滞による損失時間が全国平均の最大約9倍、千葉県平均の最大約5倍多い。 ・南北方向の道路ネットワーク強化により、千葉外環周辺県道の交通混雑の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・千葉外環周辺県道の死傷事故率は、全国平均(102.0件/億台キロ)の約2倍、千葉県平均(59.3件/億台キロ)の約3倍にあたる200件/億台キロ以上の区間が多数存在している。 ・周辺県道から千葉外環への交通転換により、周辺県道の安全性の向上及び交通混雑の緩和、生活道路(市道)へ入り込む交通の減少に伴う交通事故の減少が期待される。</p> <p>③地域間の連絡強化 ・千葉外環の整備により、内陸の東葛地域と湾岸地域間の時間短縮が図られ、松戸市街と市川市街の連絡強化、周辺の工業団地や物流拠点間の連絡強化が期待される。</p> <p>④周辺地域の魅力向上 ・千葉県発表の基準地価(H25.7.1時点)によると、千葉県湾岸部、千葉外環周辺では基準地価が上昇傾向。 ・千葉外環周辺から湾岸部の基準地価上昇は、物流施設等立地の他、千葉外環などのインフラ整備が後押ししているとの分析がされている。</p>	<p>【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。 外環道の一部である「千葉県区間」は、周辺道路の交通混雑の緩和、生活道路への流入の排除等を目的とした12.1kmの一般国道である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83% (うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道357号 東京湾岸道路(千葉 県区間) 関東地方整備局	再々評価	1,313	19,213	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：18,477億円 走行経費減少便益：700億円 交通事故減少便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,300～90,700台/日</p>	4,122	4.7	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間の損失時間は、全国平均の約9倍と高く慢性的に渋滞している状況。 ・国道357号の立体交差点化や局所的な交通円滑化対策の実施により渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・当該区間の死傷事故率は、最大で全国平均の4.6倍の死傷事故が発生。 ・国道357号の立体交差点化や局所的な渋滞対策の実施により事故の減少が見込まれる。</p> <p>③物流の支援 ・東京湾岸道路は、全国第2位の貨物取扱量を誇る千葉港と需要地を相互に結ぶルートであり、整備によって港湾貨物の迅速・円滑・効率的な輸送を支援する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道357号東京湾岸道路(千葉県区間)は、東京湾岸道路の一部を形成し、中長距離の交通を担う自動車専用道路に対し、地域間交通を担う自動車専用部及び地先交通を担う一般部の整備を進める事業として計画された延長21.3kmの道路である。当該道路の整備により、内陸部の交通混雑の緩和、湾岸地域に立地する諸施設の連携を支援に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率78% (うち用地進捗率99%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道357号 湾岸千葉地区改良 関東地方整備局	再々評価	303	450	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：379億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,600台/日</p>	319	1.4	<p>①千葉市中心部の交通円滑化 ・湾岸千葉地区改良区間は、全国平均の約16倍の渋滞が発生しており、当該整備により渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全性の向上 ・湾岸千葉地区改良区間は、全国平均の約1.5倍の死傷事故率となっていることから、当該整備により交通事故減少効果が期待される。</p> <p>③国道357号周辺における交通円滑化 ・地下立体本線区間周辺には公園や市役所などの公的機関が集積しており、当該路線の整備により立体化されることで、周辺の地先交通の円滑化及び快適性の向上が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・湾岸千葉地区改良は、千葉県千葉市美浜区真砂～千葉県千葉市中央区間屋町に計画された延長5.6kmの事業である。当該道路の整備により千葉市中心部の交通混雑緩和と沿道環境改善に寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率78% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・中間杭処理方法の変更(0.15億円減額)。 ・掘削残土の処理工法の変更(22.15億円増額)。 ・雨水流末調整施設の構造変更(4億円増額)</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
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)	再々評価	1,040	1,366	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,135億円 走行経費減少便益：140億円 交通事故減少便益：90億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,300～20,700台/日</p>	930	1.5	<p>①物流の効率化 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道路ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。</p> <p>②地域づくりの支援 ・圏央道ICの周辺地域を中心とした物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が計画されており、開通によって、産業振興、観光振興、集客・交流促進、雇用機会の拡大などが図られ、周辺地域の活性化に寄与する。</p> <p>③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時に東関東道等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画され、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成する300kmの高規格幹線道路。圏央道(大栄～横芝)は、圏央道の役割に加え、成田国際空港周辺における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する延長18.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3% (うち用地進捗率0%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路) 関東地方整備局	再々評価	1,168	1,785	1,127	1.6	<p>①物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東道路ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。</li> </ul> <p>②地域づくり支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東金茂原道路沿線に「茂原にはる工業団地」の整備が決定されるなど、地域づくりの支援・物流効率化が期待される。</li> </ul> <p>③災害時の道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時に東関東道路等の内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。また、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される。</li> </ul> <p>④農水産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道の開通により、中房総地域と都心とのアクセス性が向上し、千葉県内の農水産業の活性化にも寄与している。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40~60kmの位置に計画され、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成する300kmの高規格幹線道路。圏央道(東金茂原道路)は、圏央道の役割に加え、房総半島における新たな自動車専用道路として、地域の活性化並びに地域間の交流及び連携の強化を図り、地域経済及び産業の発展に寄与する。また、災害時に内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部への緊急輸送ルートとして機能し、既開通区間との接続により防災拠点である木更津港や自衛隊基地等へのルートが確保される等、地域の防災強化に寄与する延長21.6kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年4月27日に暫定2車線開通済。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期) 関東地方整備局	再々評価	567	1,232	628	2.0	<p>①渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該区間の損失時間は約707.4千人時間/年・kmであり、全国平均(約26.3千人時間/年・km)の約27倍となっている。</li> <li>・南町田北交差点及び東名入口交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所に特定されている。</li> <li>・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により国道16号の渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道16号の当該区間の平均死傷事故率は、57.8件/億台・km(全国平均:102.0件/億台・km)となっている。</li> <li>・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、208.7件/億台・kmであり、全国平均の約2倍となっている。</li> <li>・死傷事故の内訳は、追突事故が約7割であり、東名入口交差点付近を中心に発生している。</li> <li>・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道16号の渋滞緩和による交通事故の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>③生活道路の改善(生活道路の機能回復)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町田市の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっていると考えられる。</li> <li>・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道16号の渋滞が緩和されることで、生活道路への迂回交通が減少するだけでなく、生活道路の安全性の向上が見込まれる。</li> <li>・町田市の人対車両の事故件数(自動車保有台数あたり)は、多摩地域の30市町村中16位である。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>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。</p> <p>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、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業進捗率86%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現場打ちL型擁壁からFCB工法への変更によりコスト削減。(0.2億円減)</li> <li>・事業実施段階における道路交通騒音対策の追加による増額。(26.9億円増)</li> <li>・電線共同溝の設置による増額。(15.1億円増)</li> <li>・公安委員会協議による施工時間、施工方法の見直しにより増額。(8.2億円増)</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道357号 東京湾岸道路(東京都区間) 関東地方整備局	再々評価	3,433	9,494	5,858	1.6	<p>①渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道357号の損失時間は、約148.8千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約6倍。</li> <li>・特に、東京湾臨海道路との交差点周辺である、環七大井ふ頭交差点や夢の島交差点などを中心に激しい渋滞が発生している。</li> <li>・辰巳交差点、夢の島交差点及び新木場交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所特定されている。</li> <li>・国道357号の自動車専用部の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該事業区間の主要な交差点では、約300件/万台・kmの死傷事故率であり、特にお台場中央交差点付近の死傷事故率は、376.4件/万台・kmと全国平均(102.0件/万台・km)の約4倍。</li> <li>・当該区間の死傷事故の約6割は追突事故である。</li> <li>・国道357号の自動車専用部の整備により、交通の円滑化が図られ事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③物流の効率化による国際競争力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道357号の通過する東京臨海部は、都市再生緊急整備地域に指定されており、「東京港第7次改訂港湾計画」等、様々な地域開発が進行中である。</li> <li>・国道357号の整備により、主要交通拠点へのアクセス性の向上や地域間の連携が強化され、物流の効率化が可能となり、国際競争力の高い地域づくりに貢献する。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>東京湾岸道路は、東京湾を取り巻く千葉県、東京都、神奈川県に、千葉県富津市から神奈川県須賀市に至る延長約160kmの道路である。</p> <p>本事業は、東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業進捗率55%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
東京外かく環状道路(関越～東名) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社	長期間継続中	12,820	25,991	11,480	2.3	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京外かく環状道路(関越～東名)の整備により、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路といった放射方向の高速道路を結ぶ高規格道路ネットワークが形成され、所要時間の短縮等が見込まれる。</li> <li>・これにより、都心を通過する交通の流入を抑制し、交通渋滞の緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京外かく環状道路(関越～東名)の整備により、環状8号線などを利用していた通過交通が転換され、生活道路等の交通量が転換し、生活道路の交通事故減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③災害時の迂回機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京外かく環状道路(関越～東名)の整備により環状道路のネットワークが強化され、複数の経路選択が可能となる。</li> <li>・災害や事故などにより道路ネットワークの一部区間が不通となっても、東京外かく環状道路(関越～東名)の整備が速やかに移動できる迂回機能に寄与するものと期待される。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京外かく環状道路は、都心から約15kmの圏域を環状に連絡する延長約85kmの道路である。外環(関越～東名)は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結び、首都圏の都心方向に集中する交通を適切に分散導入し、都心に起終点を持たない交通をバイパスすることで、首都圏の慢性的な交通渋滞の緩和、周辺の生活道路の通過交通の削減による安全性の向上に寄与するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率5%(うち用地進捗率20%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道246号 厚木秦野道路 関東地方整備局	再々評価	586	822	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：730億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,000～6,500台/日</p>	578	1.4	<p>①交通の流れの適正化 ・東名高速道路、新東名高速道路、さがみ縦貫道路と一体となって広域的・地域的交通を担う広域ネットワークを形成。 ②交通混雑の緩和及び交通事故の減少 ・国道246号（厚木市～秦野市間）では交通渋滞が発生しているとともに、全国平均に比べて事故も多く、本事業の整備により、国道246号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 ③地域活性化の支援 ・1日行動圏（2時間圏）の範囲が拡大し、丹沢・大山地域の周辺観光の促進が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・厚木秦野道路は、神奈川県東部の主要都市（厚木市、伊勢原市、秦野市）を東西に連絡し、東名自動車道、新東名自動車道、さがみ縦貫道路と連結し広域交流の促進、都市間連携の強化及び、現道246号の交通混雑の緩和等、地域の活性化に資する、全長29.1kmの地域高規格道路である。さがみ縦貫道路（圏央道）と接続する圏央厚木IC～厚木北IC区間（厚木市区間3.6km）と、新東名自動車道と接続する伊勢原北IC～伊勢原西IC区間（伊勢原市区間4.8km）の自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率34%（うち用地進捗率49%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道246号 秦野IC関連 関東地方整備局	再々評価	51	159	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：123億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,500台/日</p>	45	3.6	<p>①交通混雑の緩和 ・国道246号秦野市内では交通渋滞が発生しており、本事業の整備により、国道246号の交通渋滞の緩和が期待される。 ②物流対策の支援 ・国道246号から新東名高速道路へのアクセス向上や、沿線の経済活動支援および物流の効率化が期待されている。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・秦野IC関連は、新東名高速道路の秦野IC（仮称）と国道246号を接続し、国道246号から新東名高速道路へのアクセス向上や沿線の経済活動支援および物流の効率化が期待される延長0.75kmのインターアクセス道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (茅ヶ崎～海老名) 関東地方整備局 中日本高速道路株式会社	再々評価	2,300	4,698	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,609億円 走行経費減少便益：708億円 交通事故減少便益：381億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 44,800～51,900台/日</p>	2,920	1.6	<p>①交通の流れの適正化 ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速道路と、国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港や国際空港である羽田空港の位置する東京湾岸地域を連絡強化するため、広域ネットワークが形成される。 ②交通混雑の緩和 ・圏央道の整備により、交通の転換が図られ、当該区間に並行する国道129号、（主）相模原茅ヶ崎線の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ③物流・都市拠点の連絡強化 ・国際コンテナ戦略港湾に選定された横浜港の物流を支える高速ネットワークは、圏央道の供用で時間短縮が見込まれる。また、圏央道の整備により、地域の活性化や神奈川県のある産業の創出・育成の支援が期待される。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画され、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成する延長約300kmの高規格幹線道路。圏央道（茅ヶ崎～海老名）は、高速ネットワークの形成、交通混雑の緩和、物流の連絡強化に寄与する延長7.9kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率97%（うち用地進捗率99%） ・平成25年4月に茅ヶ崎JCTから寒川北IC間の5.1kmが開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道468号 首都圏中央連絡自 動車道 (横浜湘南道路) 関東地方整備局 東日本高速道路株 式会社	再々評価	2,140	3,782	1,860	2.0	<p>①交通の流れの適正化 ・東名高速と東京湾岸地域を連絡強化するため、広域的な道路ネットワークを形成。 ②交通混雑の緩和 ・並行する国道1号では全国平均の13倍以上の渋滞が発生しており、本路線の整備により、渋滞の緩和が見込まれる。 ③安全安心な通行の確保 ・並行する国道1号の城南交差点では全国平均の約5倍の事故が発生しており、本路線の整備により交通が転換し、交通事故の減少が期待できる。 ④物流拠点の連絡強化 ・横浜港は取扱貨物量の約30%を県外に搬出入しているが、このような物流を支える高速ネットワークは、横浜湘南道路の開通により時間短縮が見込まれる。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)</p>	
一般国道20号 大月バイパス 関東地方整備局	再々評価	338	568	452	1.3	<p>(1)交通混雑の緩和 ・高月橋入口交差点や大月橋東詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道20号(現道)の損失時間は約102.6千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4倍となっている。 ・大月バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。 (2)沿道環境の改善 ・大月バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、138.9件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の約1.4倍となっている。 ・事故の内訳は、渋滞が一つの要因である追突事故が約5割を占める。 ・大月バイパスの整備により、現道の交通が転換し、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 (3)利便性の向上 ・大月市は、現場や救急医療施設までの平均所要時間を最も要する地域の1つであり、大月市立中央病院へ向かうには国道20号を経由する必要がある。 ・国道20号(現道)は道路幅員も狭いため、車両同士の離隔がなく、朝夕の渋滞時は救急車両が停止する状態である。 ・大月バイパスの整備により、現道とバイパスのルート選択が可能になり、代替路の確保や搬送時間の短縮等の利便性の向上が期待される。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)</p>	
一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局	再々評価	138	195	157	1.2	<p>(1)交通混雑の緩和 ・貫川交差点～貫川橋西詰交差点を中心に交通混雑が発生し、国道52号(現道)の損失時間は約215.4千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約8.2倍となっている。 ・上石田改良の整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道52号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。 (2)沿道環境の改善 ・線形が悪いため、見通しが利きにくく、ドライバーも自転車・歩行者も通行に支障。 ・歩道の未整備が一つの要因となり、歩行者・自転車が関与する事故が山梨県直轄国道平均の約6倍。 ・上石田改良の整備により、通過交通の生活道路への流入が減少し、安全性の向上が見込まれる。</p>	継続	<p>道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)</p>	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
中部横断自動車道 八千穂～佐久南 関東地方整備局	再々評価	695	836	730	1.1	<p>①広域ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道は、上信越道や中央道、東名高速といった高規格道路を結び、高速ネットワークを形成。</li> <li>並行する沿岸路線と内陸路線の接続するネットワークを形成するとともに、東海・東南海地方被災時の代替路や広域的な災害時の救急・救援ルートとしても機能。</li> </ul> <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道（八千穂～佐久南）の並行区間である国道141号の損失時間は、約80.0千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.0倍。</li> <li>中部横断自動車道の整備により、国道141号の交通が転換し、渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>③救急医療体制の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断道の整備により、周辺地域から第三次救急医療機関である佐久総合病院（佐久医療センター：H26.3開院予定）へのアクセス性が向上し、救命率が改善。</li> </ul> <p>④地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中部横断自動車道の整備および地域活性化ICの整備により、沿線地域の地域活性化、物流効率化に期待。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>中部横断自動車道は、静岡県静岡市から長野県佐久市に至る延長約132kmの高速自動車国道である。当路線は、東名・中央・上信越自動車道を連結し、内陸部と臨海部の連携を強化し、地域間交流の拡大をはじめ関東地方の広域的なネットワークを形成するとともに、国道141号の渋滞緩和、救急医療体制の支援、物流の効率化など社会経済活動の発展に寄与する路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業進捗率60%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】</p> <p>発生土の処理に伴う事業費の増加や関係機関協議等に伴う事業費の増加、埋蔵文化財調査の見直しに伴う事業費の増加により、事業費を約182億円増加。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道18号 上田バイパス(延伸) 関東地方整備局	長期間継続中	179	422	165	2.5	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号（現道）では、大屋交差点周辺（国道152号と接続）、国分1丁目交差点周辺や中央北交差点周辺を中心に交通混雑が発生している。</li> <li>並行する国道18号（現道）の損失時間は約102.4千人時間/年・kmであり、全国平均（26.3千人時間/年・km）の約3.9倍。</li> <li>上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号（現道）の交通転換が図られ、上田市街の渋滞緩和が見込まれる。</li> </ul> <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国道18号（現道）では、大屋交差点周辺（国道152号と接続）、常田3丁目交差点周辺、常磐城4丁目交差点周辺を中心に交通事故が多く発生している。</li> <li>上田バイパス（延伸）と並行する国道18号（現道）の死傷事故率は129.3件/億台・kmと、全国平均（102.0件/億台・km）の約1.3倍。事故類型は追突による事故が多く、全体の約7割を占める。</li> <li>上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号（現道）の交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</li> </ul> <p>③沿線地域の開発・発展等の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>上田バイパス（1.8km区間）の暫定2車線供用により、バイパス沿線に大型小売店が立地。</li> <li>上田バイパス（延伸）の整備により、大型小売店の立地促進を高めるとともに、高速ICアクセスの向上に伴う上田市丸子地区の工業生産の支援が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る全長約194kmの主要幹線道路である。一般国道18号上田バイパス(延伸)は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的とした延長4.1kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業進捗率7%（うち用地進捗率13%）</p> <p>【コスト削減等】</p> <p>・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局	再々評価	231	323	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：257億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,900台/日</p>	249	1.3	<p>①交通混雑の緩和 ・宮川交差点や中河原北交差点を中心に交通混雑が発生し、国道20号(現道)の損失時間は約58.8千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約2.2倍となっている。 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号(現道)は、交通量が増加し、混雑度1.68(H11)⇒1.89(H22)と悪化している。 ・坂室バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・坂室バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、111.3件/億台・kmであり、全国平均(102.0件/億台・km)の1.1倍となっている。 ・追突事故や出会い頭の事故といった、渋滞や交通の輻輳を要因とする事故が約8割を占める。 ・坂室バイパスの整備により、渋滞緩和による交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③沿道環境の改善 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号(現道)は、坂室バイパスの暫定2車線供用(平成23年6月26日)により、大型車交通量が大きく減少し、歩道の狭い箇所での歩行者や自転車の安全性が向上。 ・坂室バイパスの4車線整備により、大型車などの通過交通が国道20号(現道)からバイパスへ転換され夜間の要請限度を下回り騒音が改善するなど、さらなる沿道環境の改善に期待できる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号坂室バイパスは、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延長3.7kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業進捗率68%(うち用地進捗率93%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局	再々評価	464	667	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：511億円 走行経費減少便益：130億円 交通事故減少便益：27億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,300~18,900台/日</p>	512	1.3	<p>①交通混雑の緩和 ・下諏訪・岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)では、長地交番前交差点周辺(暫定2車線供用区間への接続)や大社通り交差点(国道142号と接続)を中心に交通混雑が発生している。 ・国道20号(現道)の損失時間は約105.5千人時間/年・kmであり、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約4.0倍となっている。 ・下諏訪・岡谷バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道20号(現道)の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号(現道)の死傷事故率は、約76.5件/億台・kmと全国平均(約102.0件/億台・km)を下回っているが、事業中間区間(I工区)の並行区間では、約159.9件/億台・kmと全国平均の約1.6倍と高い。 ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市等を通り、長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。一般国道20号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、交通安全の確保を目的とした延長5.4kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業進捗率58%(うち用地進捗率84%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道153号 伊南バイパス 中部地方整備局	再々評価	412	997	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：935億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：4.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日</p>	473	2.1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。</p> <p>③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりと連携あり。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（駒ヶ根高原等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（伊那中央病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑦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。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・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。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係 ・上伊那地域ビジョンにて、交通の骨格を担う路線として位置づけられている。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道153号伊南バイパスは、長野県上伊那郡飯島町本郷から長野県駒ヶ根市赤穂に至る延長9.2kmのバイパスであり、長野県からの権限代行を受け、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、救急医療活動の支援や生活環境の改善を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率68%（うち用地進捗率100%） ・上伊那郡飯島町飯島～上伊那郡飯島町田切（L=0.8km）：平成26年度暫定開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道7号 新発田拡幅 北陸地方整備局	再々評価	340	381	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：349億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：8.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,700～34,300台/日</p>	336	1.1	<p>①新発田市のまちづくり支援 ・中心市街地等へのアクセス性が向上し、新発田市が進めるまちづくりに寄与することが期待される。</p> <p>②物流の効率化 ・新発田市内の工業団地に立地する企業の活動を支援するなど、地域産業の活性化に寄与することが期待される。</p> <p>③老朽橋対策による緊急輸送道路の信頼性確保 ・老朽化した加治大橋の架け替えにより、橋梁部の耐震性および信頼性が確保され、国道7号の緊急輸送道路としての機能強化が期待される。</p> <p>④三次医療施設へのアクセス向上 ・事業区間の渋滞が緩和され、三次医療施設である県立新発田病院へのアクセス性が向上し、緊急搬送時間の短縮が期待される。</p> <p>⑤通学路の安全性向上 ・市街地の迂回交通の減少や交通混雑の緩和等により、通学路の安全性の向上が期待される。</p> <p>⑥通勤などの日常生活の利便性向上 ・通勤時間が短縮されるなど、日常生活の移動利便性の向上が期待される。</p> <p>⑦災害復旧における円滑な移動の確保 ・自衛隊新発田駐屯地から高速IC等へのアクセス性が向上し、災害復旧活動へ寄与することが期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新発田市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和、沿線地域の振興・活性化に資する4車線化の現道拡幅である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率42%） ・平成24年度末までに全線5.8kmのうち、0.5kmが開通済み。 ・中曽根町交差点～小舟町交差点間（L=0.9km）：平成27年度4車線化開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用により、着実なコスト削減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
一般国道8号 白根バイパス 北陸地方整備局	再々評価	400	529	【内訳】 走行時間短縮便益：433億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：27億円  【主な根拠】 計画交通量 26,900～41,300台/日	438	1.2	①現道区間の沿道環境改善 ・通過交通がバイパスに転換することにより、現道区間の騒音が低減し、環境基準を下回ることが期待される。 ②三次医療施設へのアクセス向上 ・救命救急センターがある新潟市民病院への搬送時間が短縮されることで、高度医療施設へのアクセス向上と、救命率の向上が期待される。 ③政令市新潟市のまちづくり支援 ・新潟市南区では現国道8号を主軸とするバス交通の利便性向上を交通戦略重点施策として取り組んでおり、バイパスに交通が転換し現道の交通混雑が緩和されることにより、新潟市南区のまちづくり施策を支援するものとして期待される。 ④冬期における円滑な交通の確保 ・通過交通がバイパスに転換することにより、冬期においても現道部の円滑な交通が期待される。 ⑤物流の効率化 ・高速ICや新潟港へのアクセス性向上、各工業団地等への企業立地のさらなる促進など、地域産業の活性化に寄与することが期待される。 ⑥通勤などの日常生活の利便性向上 ・新潟市中心部への通勤時間が短縮するとともに現道から通過交通が排除されることで、現道利用者の利便性の向上が期待される。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道8号 直江津バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	2,008	【内訳】 走行時間短縮便益：1,704億円 走行経費減少便益：244億円 交通事故減少便益：60億円  【主な根拠】 計画交通量 16,200～39,900台/日	1,015	2.0	①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上 ・平成26年度開業予定の北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間とのアクセス性向上が期待される。 ②重要港湾・直江津港へのアクセス向上 ・直江津港と大潟工業団地とのアクセス性向上が期待される。 ③日常生活圏の中心都市である旧上越市へのアクセス向上 ・国道8号沿線地域と上越市中心市街地とのアクセス時間が短縮し、日常生活の利便性向上が期待される。 ④第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・第三次医療施設への救急搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。 ⑤緊急輸送道路としての信頼性向上 ・北陸自動車道の代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局	再々評価	302 (残事業 =138)	284 (残事業 =217)	【内訳】 走行時間短縮便益：234億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：6.5億円  【主な根拠】 計画交通量 9,400～12,800台/日	329 (残事業 =122)	0.9 (残事業 =1.8)	①冬期除雪障害の解消 ・冬期間における円滑な交通の確保が期待されるとともに、安全性・信頼性の向上が期待される。 ②救命救急施設へのアクセス向上 ・三次医療施設へのアクセス向上が期待される。 ・搬送ルートの多様化、それに伴う搬送の確実性・定時性の向上に寄与することが期待される。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・広域的な観光ネットワークの一部形成し、雪国観光圏整備計画を支援することが期待される。 ④災害時における交通の確保 ・信頼性の高い道路ネットワークの構築が期待される。 ⑤他のプロジェクトとの連携(八箇峠道路) ・八箇峠道路と連携し、十日町・南魚沼生活圏の一体的な圏域形成を支援することが期待される。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C	
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 上越三和道路 北陸地方整備局	再々評価	704	565	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 415億円            走行経費減少便益： 123億円            交通事故減少便益： 28億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            10,700～22,200台/日</p>	545	1.04	<p>①バス路線のアクセシビリティ向上            ・冬期等でバスがスムーズにすれ違えるようになり、バスの            走行性・定時性の向上が期待される。            ②北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートと            しての機能向上            ・上越地域の貴重な観光資源へのアクセシビリティが向上し、域外との交            流促進・地域の活性化が期待される。            ③地元の農産業を支援            ・集荷を行う上越市へのアクセシビリティが向上し、地元の農産業の            支援が期待される。            ④日常生活圏の中心都市である旧上越市へのアクセス向上            ・日常生活圏の中心都市（旧上越市）とのアクセシビリティが向上            し、日常生活活動の利便性の向上が期待される。            ⑤第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上            ・新潟県立中央病院へのアクセスが向上し救急患者の救命支援            が期待される。            ⑥緊急輸送道路としての役割            ・緊急輸送道路ネットワークとしての更なる強化、交通の信頼            性向上が期待される。            ⑦上越魚沼地域振興快速道路として整備            ・上越魚沼地域振興快速道路は、日本海側拠点港である直江津            港へのアクセシビリティを向上させ、環日本海交流及び国内物流にお            ける直江津港のポテンシャル向上が期待される。            ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保            ・冬期間の安全性・信頼性の向上が期待される。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・広域的な地域の連携強化・活性化、            冬期を含めた道路交通の安全性・信頼            性の確保、第三次医療施設へのアクセ            ス向上、日常生活圏30分圏の拡大に            資する道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率17%（うち用地進捗率            99%）            ・寺10～鶴岡10間（L=3.0km）：平成30            年度暫定2車線開通予定。            【コスト縮減等】            ・事業実施にあたっては、新技術・新            工法の積極的活用により、着実なコス            ト縮減に努めていく。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道8号 富山高岡バイパス 北陸地方整備局	再々評価	570	7,593	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 6,260億円            走行経費減少便益： 962億円            交通事故減少便益： 370億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            40,000～55,300台/日</p>	2,323	3.3	<p>①北陸新幹線 新高岡駅・主要観光地間へのアクセス向上            ・富山県西部地域唯一の新幹線新駅である北陸新幹線、新高岡            駅へのアクセス向上、観光地間のアクセス時間が短縮すること            による観光圏域拡大、交流人口の拡大が期待される。            ②第三次医療施設へのアクセス向上            ・第三次医療施設（厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮し、            救命救急活動に寄与することが期待される。            ③緊急通行確保道路ネットワーク機能の強化            ・国道8号の信頼性が向上し、災害時における緊急通行確保路            線のネットワーク機能の強化及び並行路線の代替路として期待            される。            ④日常生活圏の各市町村間の連携を強化            ・日常生活圏内（富山市役所～高岡市役所、射水市役所～高岡            市役所）の所要時間が短縮し、各都市間のアクセス向上が期待            される。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・広域的な幹線道路ネットワークの充            実強化、交通渋滞の解消、死傷事故の            削減に資するバイパスである。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率86%（うち用地進捗率            97%）            ・平成24年度末までに全線2.8kmが開            通済み。            ・射水市沖津原～同市川口間            （L=1.1km）板東立体化：平成27年度            中間通予定。            【コスト縮減等】            ・事業実施にあたっては、新技術・新            工法の積極的活用により、着実なコス            ト縮減に努めていく。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道470号 能越自動車道 七尾水見道路 北陸地方整備局	その他	1,496	2,284	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 2,013億円            走行経費減少便益： 186億円            交通事故減少便益： 86億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            6,100～10,200台/日</p>	1,743	1.3	<p>①緊急輸送道路ネットワーク機能の強化            ・富山、石川県で第一次緊急輸送道路としての位置づけがあ            り、並行する国道160号の通行規制区間を回避すると共に緊急輸            送道路ネットワーク機能の強化が期待される。            ②大規模災害発生時の避難ルートとしての機能強化            ・国道160号の津波浸水エリアを回避すると共に、原発30km圏域            外への避難ルートとして機能することで周辺地域の安全性の確            保が期待される。            ③第三次医療施設へのアクセス向上            ・沿線地域（大泊・灘浦地区）から第三次医療施設（能登総合            病院、厚生連高岡病院）への搬送時間が短縮するなど、救命救            急活動支援が期待される。            ④北陸新幹線新高岡駅・主要観光地へのアクセス向上            ・平成25年3月末に無料化となった“のと里山街道”と連携し、            富山県西部地域唯一の新幹線駅である新高岡駅や主要観光地へ            のアクセスルートとして機能することが期待される。            ・新幹線を利用する観光客のアクセス利便性の向上や地域活性            化への寄与が期待される。            ⑤主要産業における物流効率化の支援            ・重要港湾七尾港や七尾市、氷見市の主要産業である漁業の拠            点となる主要漁港から北陸自動車道への輸送時間の短縮及び輸            送時の安全性が確保され、物流効率化の支援が期待される。</p>	継続	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・高規格完成道路網の形成、災害に強            いネットワークの形成、アクセス時間            の短縮による物流の活性化・観光圏域            の拡大、第三次医療施設へのアクセ            ス向上に資する道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率87%（うち用地進捗率            99%）            ・平成24年度末までに全線28.1kmのう            ち17.8kmが開通済み。            ・残区間（L=10.3km）：平成26年度開            通予定。            【コスト縮減等】            ・事業実施にあたっては、新技術の活            用による切土法対策工法の見直しに            より超すと縮減を考慮しており、引き            続き着実なコスト縮減に努めていく。</p>	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C	
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道8号 加賀拡幅 北陸地方整備局	再々評価	320	720	【内訳】 走行時間短縮便益：630億円 走行経費減少便益：78億円 交通事故減少便益：12億円  【主な根拠】 計画交通量 27,100～34,000台/日	349	2.1	①沿道の賑わい創出 ・現道拡幅により、アクセス性の向上が図られることから、沿道サービスとしての賑わいが期待される。 ②主要観光地の連携向上 ・主要観光施設へのアクセス性向上が図られ、集客向上が期待される。 ③防災機能の向上 ・緊急輸送道路としての信頼性の向上が期待される。 ④地域連携プロジェクト ・石川県内における主要な幹線道路として、石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」に位置づけられており、構想実現に向けたネットワーク強化が図られる。 ⑤地域の医療施設へのアクセス性向上 ・「災害拠点病院」である二次医療施設の小松市民病院へのアクセス向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・加賀市街地における交通渋滞の緩和や沿道の賑わい創出、快適な歩行者・自転車空間の確保に資する4車線化の現道拡幅である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率59%（うち用地進捗率62%） ・平成24年度末までに全線6.4kmのうち、2.0kmが4車線化供用済み。 ・加賀市加茂町～同市黒瀬間（L=1.9km）：平成26年度4車線化開通予定。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用により、着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 金沢外環状道路 一般国道159号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局	再々評価	1,230	8,882	【内訳】 走行時間短縮便益：7,757億円 走行経費減少便益：802億円 交通事故減少便益：322億円  【主な根拠】 計画交通量 32,800～61,500台/日	1,763	5.0	①日常生活圏の連携強化 ・周辺自治体から金沢市中心部へ至る主要な路線であり、通勤通学等の利便性向上が期待される。 ②主要観光地へのアクセス向上 ・兼六園や金沢城公園など、金沢市内の観光施設や中心部への一層のアクセス向上が期待される。 ③三次医療施設へのアクセス向上 ・津幡町、かほく市方面から金沢大学付属病院への30分圏域が大幅に拡大する。 ④防災機能の向上 ・金沢東部環状道路は、市街地における幹線道路の代替路線に位置づけられており、緊急時のネットワークの更なる強化が期待できる。 ⑤地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県内における主要な幹線道路として、石川県の長期構想「県土ダブルラダー 結いの道」に位置づけられており、構想実現に向けたネットワーク強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・金沢市中心部の交通渋滞緩和や広域的な幹線道路ネットワークの形成、中心部における通過交通の排除などに資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率100%） ・平成24年度末までに全線9.4kmが開通済み。 ・金沢市神谷内～同市東長江間（L=1.8km）：平成29年度4車線化開通予定。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用により、着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道21号 可児御嵩バイパス 中部地方整備局	再々評価	349	1,211	【内訳】 走行時間短縮便益：1,081億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：16億円  【主な根拠】 計画交通量 23,700台/日	483	2.5	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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 ・日常生活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（道の駅可児ツテ等）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道21号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町尻尻から可児市中恵土に至る延長8.0kmのバイパスであり、現道21号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率100%）  【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 岐阜南部横断ハイ ウェイ 一般国道21号 岐大バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,100	1,717	1,293	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。</li> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援する。</li> </ul> <p>④安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパス拡幅及び立体化事業であり、地域高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率46%（うち用地進捗率100%）</li> </ul> <li>【コスト削減等】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道41号 高山国府バイパス 中部地方整備局	再々評価	465	856	567	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス）が存在する。</li> <li>・特急停車駅（高山駅）へのアクセス向上が見込まれる。</li> <li>・第三種空港（富山空港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（高山市古い町並み等）へのアクセス向上が期待される。</li> <li>・新規整備の公共公益施設（久美愛厚生病院）へ直結する道路である。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等で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、新たに要請限度を下回ることが期待される。</li> </ul> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業（高山清見道路）と一体的に整備する必要がある。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道41号は、愛知県名古屋市を起点とし、愛知県犬山市、岐阜県高山市などの主要都市を経て、富山県富山市に至る延長約250kmの主要幹線道路です。</li> <li>・本事業の一般国道41号高山国府バイパスは、岐阜県高山市冬頭町から岐阜県高山市国府町金桶に至る延長6.3kmのバイパスであり、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す。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率87%（うち用地進捗率100%）</li> <li>・高山市冬頭町～高山市国府町金桶（L=6.3km）は平成25年9月22日開通済（2/4、2/2）。</li> <li>・高山市冬頭町～高山市上切町（L=2.1km）：平成28年度開通（4/4）予定。</li> </ul> <li>【コスト削減等】</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	再々評価	950	3,077	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,814億円 走行経費減少便益：234億円 交通事故減少便益：30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 40,700台/日</p>	1,527	2.0	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（岐阜バス）が存在する。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑥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。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八剣から岐阜県関山市山田に至る延長13.4kmのバイパスであり、岐阜の市街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率56%（うち用地進捗率76%） ・岐阜市日野南～岐阜市岩田西間（L=2.3km）：平成25年10月19日暫定開通済。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
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	再々評価	2,203	3,092	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,386億円 走行経費減少便益：601億円 交通事故減少便益：105億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,300台/日</p>	2,233	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。</p> <p>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。</p> <p>③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。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑥災害への備え ・緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【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、福井県福井市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、長野県松本市に至る延長約160kmの高規格幹線道路です。 ・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庭から岐阜県高山市丹生川町坊方に至る延長約24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（観光周遊性向上）、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す。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率44%（うち用地進捗率80%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局	再々評価	310	1,751	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,689億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：31億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,500台/日</p>	763	2.3	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（長島リゾート等）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>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。</p> <p>⑥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。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市桑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唯一の主要幹線道路であり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率85%（うち用地進捗率99%） ・桑名市多度町香取～桑名市多度町下野代（L=1.3km）：平成26年度完成開通予定。 ・桑名市多度町柚井～桑名市多度町香取（L=1.9km）：平成27年度完成開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めるながら、事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 中部地方整備局	再々評価	2,520	4,498	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,974億円 走行経費減少便益：358億円 交通事故減少便益：166億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,100台/日</p>	3,177	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（東海バス等）が存在する。 ・新幹線駅（JR三島駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>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を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（伊豆地域）が存在する。</p> <p>⑤安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑥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。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・夜間騒音値の低減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの高規格幹線道路です。 ・本事業の一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率88%） ・三島塚原IC～函南塚本IC間（L=6.8km）：平成25年度開通（2/4、2/2）予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	445	1,364	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,243億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：54億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 51,500台/日</p>	878	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区興津東町に至る延長21.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率43%（うち用地進捗率91%） ・寺尾交差点立体化：平成25年度開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道1号 袋井バイパス 中部地方整備局	長期間継続中	140	749	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：694億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 52,500台/日</p>	161	4.7	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（遠鉄バス）が存在する。</p> <p>②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（エコパスタジアム）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④災害への備え ・第一次緊急輸送道路に位置付けられている。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号袋井バイパスは、静岡県袋井市国本から静岡県磐田市岩井に至る延長5.1kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保および物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率63% ・国本IC～裾越IC（L=2.5km）：平成27年度開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	再々評価	125	195	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：183億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：1.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,900台/日</p>	132	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（富士市バス等）が存在する。 ・新幹線駅（新富士駅）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・重要港湾（田子の浦港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・現道等における総重量25t車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。</p> <p>③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。</p> <p>⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道139号富士改良は、静岡県富士市駿島から同市青島に至る延長1.6kmの道路であり、富士市内の南北軸を形成する国道139号を国道1号と接続させることで、交通渋滞の緩和や交通安全の確保、物流効率化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率43%（うち用地進捗率82%） ・（都）津田蓼原線～（県）富士由比線間（L=0.7km）：平成27年度開通予定。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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							
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路 中部地方整備局	再々評価	570	787	533	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。</li> </ul> <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。</li> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（天城湯ヶ島）が存在する。</li> </ul> <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセスが向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置付けられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの高規格幹線道路です。</li> <li>・本事業の一般国道414号天城北道路は、伊豆市修善寺を起点とし、伊豆市矢熊に至る延長6.7kmの道路で、交通渋滞の緩和、緊急輸送道路の機能強化を目的に計画された道路です。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率30%（うち用地進捗率98%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅰ期) 中部地方整備局	再々評価	260	359	212	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により、利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）が存在する。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路です。</li> <li>・本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅰ期）は、下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長約6.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化を目的に計画された道路です。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率0%（うち用地進捗率0%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期) 中部地方整備局	その他	310	327	248	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（東海バス）が存在する。</li> </ul> <p>②個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）が存在する。</li> </ul> <p>③安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（順天堂大学医学部附属静岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路の代替路線を形成する。</li> <li>・並行区間等の特殊通行規制区間（夏季大型車通行規制区間）を解消する。</li> </ul> <p>⑤地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格幹線道路です。</li> <li>・本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、河津町梨本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保を目的に計画された道路です。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%）</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局	その他	316	3,690	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：3,380億円            走行経費減少便益：262億円            交通事故減少便益：47億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            77,200台/日</p>	874	4.2	<p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。            ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。            ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。</p> <p>②都市の再生            ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</p> <p>④安全な生活環境の確保            ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑤災害への備え            ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。            ・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑥地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全            ・NO2排出量の削減が見込まれる。            ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率81%（うち用地進捗率100%）            ・豊田市西新町～東新町間（L=1.0km）：平成25年度4車線立体開通予定。</p> <p>【コスト削減等】            ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局	再々評価	342	1,209	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,103億円            走行経費減少便益：90億円            交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            33,000台/日</p>	312	3.9	<p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。            ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。            ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。</p> <p>②都市の再生            ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。</p> <p>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。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑦災害への備え            ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全            ・NO2排出量の削減が見込まれる。            ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係            ・関連する大規模道路事業（豊田南バイパス）と一体的に整備する必要あり。            ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。</p>	<p>【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、同市扶桑町に至る延長約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動八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率15%（うち用地進捗率49%）</p> <p>【コスト削減等】            ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	その他	791	4,165	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：3,992億円            走行経費減少便益：163億円            交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            43,900台/日</p>	1,226	3.4	<p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。            ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。            ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。            ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援            ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③都市の再生            ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築            ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・現道に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少より、当該区間の安全性の向上が期待できる。</p> <p>⑦災害への備え            ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。            ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全            ・NO2排出量の削減が見込まれる。            ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係            ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。            ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。</p>	<p>【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す。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率67%（うち用地進捗率84%）            ・豊田市美山町～東新町間（L=1.1km）：平成25年度暫定2車線開通予定。</p> <p>【コスト削減等】            ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道1号 関バイパス 中部地方整備局	再々評価	250	359	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：303億円            走行経費減少便益：39億円            交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            14,700台/日</p>	275	1.3	<p>①円滑なモビリティの確保            ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。            ・現道等に、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（三重交通等）が存在する。</p> <p>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。</p> <p>③都市の再生            ・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である。</p> <p>④個性ある地域の形成            ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクトを支援する。            ・主要な観光地（関宿）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・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。</p> <p>⑥災害への備え            ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。            ・緊急輸送道路が通行止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を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全            ・NO2排出量の削減が見込まれる。            ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町鷺山に至る名阪国道接続ランプを含む延長2.5kmのバイパスであり、現道1号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、地域発展の核となるプロジェクトの支援を目的に計画された道路です。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率67%（うち用地進捗率96%）</p> <p>【コスト削減等】            ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減にしながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道42号 熊野尾鷲道路 中部地方整備局	再々評価	1,070	1,502	1,258	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(名古屋紀南高速バス)が存在する。</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速自動車国道と平行する自動車道(A'路線)として位置づけ有り。</li> <li>・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(世界遺産熊野古道)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(伊勢赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。</li> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</li> <li>・現道等の事前通行規制区間を解消する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑨他とのプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路事業(紀勢自動車道)と一体的に整備する必要あり。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道42号熊野尾鷲道路は、三重県尾鷲市南浦と三重県熊野市大泊を結ぶ延長18.6kmの自動車専用道路で、近畿自動車道紀勢線と一体となり高速道路ネットワークを形成する道路です。</li> <li>・熊野市や尾鷲市は、高速ネットワークが未整備な上、唯一の幹線道路である国道42号に大雨時の通行規制区間や急カーブ、急勾配区間が存在しており、災害に強い道路機能の確保や、地域への支援および物流効率化の支援などを目的に熊野尾鷲道路を整備し、平成25年9月29日に全線供用しました。</li> <li>・引き続き賀田インターのフルインター化等の整備を行い、利便性向上に努めています。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率88%(うち用地進捗率100%)</li> <li>・三木里IC~熊野大泊IC間(L=13.6km)(2/2):平成25年9月29日に開通済。</li> <li>・賀田IC熊野側ランプについては:平成25年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道8号 福井バイパス 近畿地方整備局	再々評価	880	6,198	2,852	2.2	<p>①地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井県地域産業活性化計画に基づき増加する企業立地に関して、残る区間の整備により、さらなる利便性向上、地域活性化が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4車線整備済区間より正面衝突事故が多く発生している未整備区間に並行する現道区間において、残る区間の整備により、歩道及び中央帯が整備されることで、事故減少が期待される。</li> </ul> <p>③災害時の住民避難支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福井県では原子力発電所が有事の際に県内外に避難する防災計画が定められており、残る区間の整備により、円滑な避難に寄与することが期待される。</li> </ul> <p>④農林水産品の流通の利便性が向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あわら市、坂井市の主要農産物であるコシヒカリ、スイカ等について、主な出荷先である福井市への流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑤主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。(金津創作の森:約14.3万人/年、丸岡城:約34.7万人/年(H24))</li> </ul> <p>⑥三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あわら市~福井県立病院への所要時間が短縮。</li> </ul> <p>⑦緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道8号、主要地方道福井金津線、主要地方道戸原丸岡線(坂井市丸岡町~あわら市熊坂)が通行止めになった場合の代替路線となる。</li> </ul> <p>⑧沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道8号あわら市瓜生(騒音レベル:夜間73dB:改善見込み)</li> <li>・国道8号坂井市丸岡町一本田(騒音レベル:夜間72dB:改善見込み)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県(富山、石川、福井)の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。</li> <li>・福井バイパスは、あわら市笹岡から越前市塚原町を結ぶバイパスで、福井市及び隣接市町における中心市街地部の交通混雑の緩和、市街地周辺における地域開発の基盤整備を主な目的として計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率93%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・現在までに36.8km(完成4車線)開通済み。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道27号 金山バイパス 近畿地方整備局	再々評価	390	1,467	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,299億円            走行経費減少便益：139億円            交通事故減少便益：30億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            22,500台/日</p>	898	1.6	<p>①交通混雑の緩和            ・金山バイパス事業区間西端付近は主要渋滞箇所となっているが、4車線整備により交通容量が拡大し、混雑の緩和が期待される。</p> <p>②港湾・高速道路へのアクセス強化            ・金山バイパスは美浜東バイパスとともに、平成26年供用予定の近畿自動車道敦賀線美浜IC(仮称)へのアクセス道路の一部となり、敦賀港と高速道路とのアクセス強化が期待される。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上            ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。            (氣比神宮観光客入込数：65.8万人/年(H24))</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る主要幹線道路である。            金山バイパスは、美浜東バイパスや敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となって、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号の交通混雑の緩和や沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率96% (うち用地進捗率100%)            ・現在までに7.5km (完成4車線開通4.4km、暫定2車線開通3.1km) 開通済み。            ・残区間：平成26年度開通予定。</p> <p>【コスト削減等】            ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道27号 美浜東バイパス 近畿地方整備局	再々評価	282	490	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：444億円            走行経費減少便益：31億円            交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            17,200台/日</p>	395	1.2	<p>①交通混雑の緩和            ・美浜東バイパス事業区間東端付近は主要渋滞箇所となっているが、4車線整備により交通容量が拡大し、混雑の緩和が期待される。</p> <p>②港湾・高速道路へのアクセス強化            ・美浜東バイパスは金山バイパスとともに、平成26年供用予定の近畿自動車道敦賀線美浜IC(仮称)へのアクセス道路の一部となり、敦賀港と高速道路とのアクセス強化が期待される。</p> <p>③主要観光地へのアクセス向上            ・沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。            (氣比神宮観光客入込数：65.8万人/年(H24))</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る主要幹線道路である。            美浜東バイパスは、金山バイパスや敦賀バイパス、近畿自動車道敦賀線及び北陸自動車道と一体となって、福井県の広域道路ネットワークを形成する路線であり、一般国道27号の交通混雑の緩和や沿線地域の活性化等を目的として計画された道路である。            【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率95% (うち用地進捗率100%)            ・現在までに4.9km (完成2車線開通2.6km、暫定2車線開通2.3km) 開通済み。            ・残区間：平成26年度開通予定。</p> <p>【コスト削減等】            ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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							
地域高規格道路 甲賀湖南道路 一般国道1号 水口道路 近畿地方整備局	再々評価	400	1,428	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,270億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,900台/日</p>	743	1.9	<p>①交通混雑の緩和 ・未整備区間（2車線区間）がボトルネックとなり、渋滞が発生しているが、水口道路2工区の整備により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・水口道路2工区（3.6km）での交通事故件数は、水口道路（11.0km）全体の約7割を占めており、2工区の死傷事故率は整備完了している1・3工区の死傷事故率よりも突出して高くなっている。また、2工区では単路部での追突・出会い頭など車両相互の事故が多発していることから、2工区の整備により交通事故が減り、自動車・歩行者の安全性・走行性の向上が期待できる。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。（滋賀県希望ヶ丘 観光客入り込み数：65.7万人/年(H23)）</p> <p>④高度医療施設へのアクセス向上 ・甲賀市～済生会滋賀県病院への所要時間が短縮。</p> <p>⑤沿道環境の改善 ・国道1号 甲賀市水口町（騒音レベル：夜間70db 改善見込み）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る主要幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市、湖南市、栗東市、草津市、大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。水口道路は、一般国道1号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、地域の活性化等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%（うち用地進捗率99%） ・現在までに10.1km（うち1.7kmは暫定2車線、2.6kmは暫定3車線）開通済み。 ・残区間：平成27年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道8号 米原バイパス 近畿地方整備局	再々評価	700	1,059	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：977億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,500台/日</p>	974	1.1	<p>①交通混雑の緩和 ・米原バイパスの暫定供用に伴い、国道8号（バイパス並行区間）の渋滞は解消しつつあるものの依然として残っており、整備により交通混雑の緩和が期待できる。</p> <p>②交通安全の確保 ・国道8号（バイパス並行区間）は、歩道未設置区間が多く存在し歩行者にとっては危険な状況である。また依然として交通事故が発生しており、整備により交通事故の減少や歩行者等の利用環境の改善など安全性の向上が期待できる。</p> <p>③冬期の円滑な交通確保 ・冬期には高速道路の通行規制に伴う交通集中や除雪作業による渋滞が発生しているが、堆雪帯が確保された米原バイパスの整備により交通が分散され、円滑な交通の確保が期待できる。</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。（黒壁ガラス館：観光客入込数：265.5万人/年(H23)、長濱オルゴール堂：観光客入込数：84.2万人/年(H23)、彦根城：観光客入込数：82.7万人/年(H23)）</p> <p>⑤三次医療施設へのアクセス向上 ・彦根市～長浜赤十字病院への所要時間が短縮。</p> <p>⑥沿道環境の改善 ・国道8号 彦根市鳥居本町（騒音レベル：夜間72db 改善見込み）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号は新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な役割を担っている。</p> <p>米原バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57%（うち用地進捗率89%） ・現在までに8.1km（うち、1.98kmは完成4車線）開通済み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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							
地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 湖北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	300	930	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：869億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,000台/日</p>	634	1.5	<p>①交通安全の確保 ・敦賀方面から湖北バイパス（4工区未整備区間）へは約6%の勾配となっており、その直後に急カーブ（R=90m、R=100m）が連続することから事故多発箇所となっている。マキノ駅前交差点も事故が多発しており、4工区の線形改良・交差点改良及び歩道整備により、交通安全の向上が期待できる。</p> <p>②冬期の円滑な交通確保 ・高島市は降雪量の多い地域であり、積雪地域に指定されており、積雪時には除雪作業等で渋滞が発生し、円滑な交通に支障をきたしているため、整備により円滑な交通確保が期待できる。</p> <p>③交通混雑の緩和 ・湖北バイパス5～7工区の暫定供用により、通過交通がバイパス部に転換し、旧一般国道161号の交通混雑が緩和された。また、高島市には多くの観光施設があり、観光入込客数も増加していることから、湖北バイパス4工区の整備により、行楽シーズンにおける交通混雑の緩和が期待できる。</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる（道の駅 藤樹の里あどかわ観光客入り込み数：79.2万人/年(H23)、マキノ高原観光客入り込み数：45.2万人/年(H23))</p> <p>⑤高度医療施設へのアクセス向上 ・高島市～長浜市赤十字病院への所要時間が短縮。</p> <p>⑥沿道環境の改善 ・国道161号 高島マキノ町海津（騒音レベル：昼間75db、夜間75db 改善見込み）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は、福井県敦賀市から滋賀県大津市に至る主要幹線道路で、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える大動脈であるとともに、名神高速道路や一般国道8号と連携した広域ネットワークの形成を担う路線となっている。</p> <p>湖北バイパスは、交通混雑の緩和と、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率68%（うち用地進捗率88%） ・現在までに8.3km（暫定2車線）開通済み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道27号 西舞鶴道路 近畿地方整備局	再々評価	245	366	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：318億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,500台/日</p>	214	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所である大手交差点および大手千日前交差点の交通混雑の緩和が期待できる。</p> <p>・交通混雑の緩和により二次医療施設である舞鶴赤十字病院への走行性の向上が期待できる。</p> <p>②高速道路へのアクセス強化 ・京都舞鶴港や倉谷工業団地と舞鶴若狭自動車道舞鶴西ICとのアクセス性が向上が期待できる。</p> <p>・物流の効率化により産業振興が期待される。</p> <p>・舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間が短縮。</p> <p>③交通安全の確保 ・現道の交通混雑を回避し住宅地内の生活道路に流入する交通が西舞鶴道路に転換することにより、生活道路の安全性向上が期待される。</p> <p>④災害への備え ・洪水時想定浸水域に位置する現道に対し、西舞鶴道路は想定浸水高よりも高い位置に整備し、緊急輸送用道路としての機能を確保する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道27号は、福井県敦賀市から京都府船井郡京丹波町に至る京都北部地域、福井県嶺南地域の経済、産業、生活を支える主要幹線道路である。</p> <p>西舞鶴道路は、高速道路のアクセス強化、一般国道27号舞鶴市西地区の交通混雑の緩和、交通安全の確保、さらには災害への備え等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率5%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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:A(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路 近畿地方整備局 京都府道路公社	再々評価	2,146	3,343	2,343	1.4	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道27号蒲生(こも)交差点で夏の行楽期には交通混雑が発生。(最大渋滞長2,800m)</li> <li>・丹波綾部道路全線開通により、蒲生交差点の混雑が解消すると期待される。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮津市～京都市間の所要時間が短縮。</li> </ul> <p>③物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都舞鶴港と名神高速京都南IC間の高速輸送ルートが整備され、京都府を縦断する物流ネットワークが形成されるため、関西圏の物流が効率化すると期待される。</li> <li>・京都市～京都舞鶴港の所要時間が短縮。</li> </ul> <p>④災害時等における代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害等により国道9号、国道27号等が通行止めとなった場合の代替路が確保できる。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北に長い京都府内の地域間移動がスムーズになり、より多くの観光地を周遊することが可能になるなど、京都府北部地域の観光産業を支援すると期待される。</li> <li>・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(天橋立：160.8万人/年(H24))</li> </ul> <p>⑥三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・綾部市～京都第一赤十字病院の所要時間が短縮。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都縦貫自動車道は南北に長い京都府の北部地域と南部地域を結ぶ高規格幹線道路であり、府域の一体的発展に資する道路である。</li> <li>・丹波綾部道路は、京都縦貫自動車道の一部区間を構成し、京都府北部及び中部地域の活性化を図るとともに、物流の効率化、さらには一般国道27号に対するリダンダンシーの確保等を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率48% (うち用地進捗率99%)</li> <li>・現在までに、4工区2.6km、3工区7.7km、合計10.3kmを暫定2車線にて開通済み。</li> <li>・残区間(18.9km)：平成26年度暫定2車線開通予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 第二阪和国道 一般国道26号 第二阪和国道 近畿地方整備局	再々評価	1,020	1,527	1,260	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定部分供用した区間に並行する国道26号では渋滞解消など交通状況が改善、渋滞が残る事業中並行区間においても同様の効果が期待。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暫定部分供用した区間に並行する国道26号では死傷事故率が大幅に減少、周辺地域の生活道路でも交通事故が減少し、事業中並行区間においても全線供用による死傷事故率の減少が期待。</li> </ul> <p>③救急医療の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岬町～府立泉州救命救急センターへの所要時間が短縮。</li> </ul> <p>④災害時の代替路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豪雨等の自然災害による通行止めが発生する国道26号と主な主要地方道の広域的な代替路を確保。</li> <li>・自然災害や異常気象時等にも強い、安全で安定した物資輸送を確保。</li> </ul> <p>⑤主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿道へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(道の駅「とっとパーク小島」：5.4万人/年(H24)、みさき公園：35.5万人/年(H24)、淡輪海水浴場：10.1万人/年(H24)、等)</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道26号は、大阪市を起点として、大阪湾沿岸沿いに堺市、岸和田市、阪南市など大阪南部の主要都市を通過し和歌山市に至る主要幹線道路である。</li> <li>・第二阪和国道は、現道の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び救急医療の支援、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率79% (うち用地進捗率99%)</li> <li>・現在までに9.0km(自然田～淡輪ランプ)が暫定2車線開通済み。</li> <li>・残区間：平成27年度暫定2車線開通予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道2号 神戸2号交差点改良 近畿地方整備局	再々評価	25	103	33	3.1	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業区間の上り方向は、交通容量を上回る交通が通過し、朝の通勤時には上り方向で交通混雑による旅行速度の低下や渋滞が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道2号(事業区間)の死傷事故率は、一般国道(全国)と比較して高くなっており、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多く発生しているが、整備により交通混雑が緩和され、事故の減少が期待される。</li> </ul> <p>③高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・明石市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。</li> </ul> <p>④主要な観光施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(王子動物園：観光入込客数 約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数 約116万人/年(H23))</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る主要幹線道路であり、西日本の経済活動、地域の生活道路として大きな役割を果たしている。</li> <li>・神戸2号交差点改良は、主要渋滞ポイントである塩屋交差点、塩屋1丁目交差点を含む神戸市西部の国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率77% (うち用地進捗率0%)</li> <li>・平成26年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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							
地域高規格道路 神戸西バイパス 一般国道2号 神戸西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	1,900	3,056	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：2,814億円            走行経費減少便益：174億円            交通事故減少便益：68億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            25,900台/日</p>	2,634	1.2	<p>①交通混雑の緩和            ・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過し、年間で514回の渋滞が発生しており、神戸西バイパスの整備により渋滞回数が減少し走行性の向上が期待される。</p> <p>②交通安全の確保            ・神戸西バイパス未整備区間と並行する第二神明道路は、整備済区間と並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約9割占めており、神戸西バイパスの整備により事故の減少が期待される。</p> <p>・第二神明道路の通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。</p> <p>③物流の効率化            ・阪神・播磨地区には、臨海部に製造品出荷額が高いエリアが集中し、臨海部からの大型車の移動は、東西方向で約4割を占め、神戸西バイパスの整備により東西方向の物流の効率化が期待される。</p> <p>④主要な観光地へのアクセス向上            ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(王子動物園：観光客入込客数：約117万人/年、須磨海浜水族館：観光客入込数：約111万人/年)</p> <p>⑤高度医療施設へのアクセス向上            ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所要時間が短縮。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ地域高規格道路であり、交通混雑の著しい神戸西部地域において、沿道開発や神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴う自動車交通の需要増加に対応するために、第二神明道路のバイパスとして計画された道路で、交通混雑の緩和、交通安全の確保、物流の効率化を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率73% (うち用地進捗率87%)            ・専用部：5.6km、一般部4.4kmが開通済み。</p> <p>【コスト縮減等】            ・事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道175号 平野拡幅 近畿地方整備局	再々評価	130	358	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：339億円            走行経費減少便益：11億円            交通事故減少便益：7.5億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            47,500台/日</p>	205	1.7	<p>①交通混雑の緩和            ・平野拡幅未整備区間における交通量は、交通容量を上回っており、西戸田交差点において渋滞が発生しているが、残る区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保            ・事業区間では、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多く発生し、また、未整備区間の約9割に歩道がなく、自転車・歩行者の安全確保が課題となっており、残る区間の整備により、道路が拡幅され、歩道が整備させることで、自転車・歩行者の安全性の向上が期待される。</p> <p>③高度医療施設へのアクセス向上            ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。</p> <p>④主要な観光施設へのアクセス向上            ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(王子動物園：観光入込客数 約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数 約116万人/年(H23))</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。</p> <p>平野拡幅は、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率89% (うち用地進捗率99%)            ・現在までに、3.3kmのうち2.0kmを開通済み。            ・残区間：平成26年度開通予定。</p> <p>【コスト縮減等】            ・事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道175号 神出バイパス 近畿地方整備局	再々評価	224	717	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：628億円            走行経費減少便益：70億円            交通事故減少便益：19億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            32,000台/日</p>	306	2.3	<p>①交通混雑の緩和            ・神出バイパス部分供用に伴い、現道の国道175号の田井・老ノ口交差点の渋滞が解消し、旅行速度は向上しており、残る区間の整備により田井南交差点以南の交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保            ・国道175号(事業区間の現道)の約8割に歩道がなく、自転車・歩行者の安全確保が課題となっており残る区間の整備により、通過交通が神出バイパスに転換することで、交通混雑の緩和による事故減少や自転車・歩行者の安全性の向上が期待される。</p> <p>③地域の活性化            ・臨海部の都市圏と北播磨地域を結ぶ国道175号を整備することにより、アクセス性が向上され、観光入込客数は増加傾向となっており、神出バイパスを整備することにより、移動時間短縮効果による観光入込客数の増大が見込まれ、地域の活性化に寄与することが期待される。</p> <p>④高度医療施設へのアクセス向上            ・三木市～兵庫県立災害医療センターへの所用時間が短縮。</p> <p>⑤主要な観光施設へのアクセス向上            ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。(王子動物園：観光入込客数 約128万人/年(H23)、須磨海浜水族園：観光入込客数 約116万人/年(H23))</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道175号は、明石市から神戸市西区、三木市、小野市、加東市など東播磨内陸地域を縦貫し、京都府舞鶴市に至る主要幹線道路である。</p> <p>神出バイパスは、一般国道175号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域の活性化等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率72% (うち用地進捗率89%)            ・平成24年度までに、5.7kmのうち4.0kmを開通済み。</p> <p>【コスト縮減等】            ・事業実施にあたり、新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 日高豊岡南道路 近畿地方整備局	再々評価	330	518	312	1.7	<p>①物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路等と連携した広域ネットワークを形成することによりアクセスが向上し、地域経済の基盤形成及び物流の効率化が期待できる。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>但馬地域には年間約840万の観光客が訪れ、そのうち半数以上が県外客の傾向であることから、所要時間が短縮してアクセスが向上することにより、観光産業の活性化が期待できる。(城崎温泉、湯村温泉、竹野浜海水浴場、コウノトリの郷公園他：観光入込客数：約836万人/年(H23))</li> </ul> <p>③災害時等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北近畿豊岡自動車道の整備により災害時等の防災拠点への人員・物資輸送の交通確保を図る。</li> </ul> <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南但消防本部朝来消防署から但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの搬送距離は約35kmもあり、現況では搬送時間に約50分かかるが、整備後は約30分に短縮される。</li> <li>北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、安全で安心できる生活の確保が期待される。</li> <li>養父市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。</li> </ul> <p>⑤交通混雑の緩和、交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通の分散により、冬季の積雪による渋滞緩和や歩行者等の交通安全確保が期待。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらには京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</li> <li>日高豊岡南道路は、八鹿日高道路とともに、豊岡市上佐野～養父市八鹿町高柳をつなぐ道路で、地域の活性化、災害時等の交通確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的としている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率15%（うち用地進捗率82%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 八鹿日高道路 近畿地方整備局	再々評価	690	900	634	1.4	<p>①物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>舞鶴若狭自動車道、播但連絡道路等と連携した広域ネットワークを形成することによりアクセスが向上し、地域経済の基盤形成及び物流の効率化が期待できる。</li> </ul> <p>②地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>但馬地域には年間約840万の観光客が訪れ、そのうち半数以上が県外客の傾向であることから、所要時間が短縮してアクセスが向上することにより、観光産業の活性化が期待できる。(城崎温泉、湯村温泉、竹野浜海水浴場、コウノトリの郷公園他：観光入込客数：約836万人/年(H23))</li> </ul> <p>③災害時等の交通確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北近畿豊岡自動車道の整備により災害時等の防災拠点への人員・物資輸送の交通確保を図る。</li> </ul> <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南但消防本部朝来消防署から但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院までの搬送距離は約35kmもあり、現況では搬送時間に約50分かかるが、整備後は約30分に短縮される。</li> <li>北近畿豊岡自動車道の整備により第3次救急医療機関へのアクセスが向上し、安全で安心できる生活の確保が期待される。</li> <li>朝来市～公立豊岡病院への所要時間が短縮。</li> </ul> <p>⑤交通混雑の緩和、交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通の分散により、冬季の積雪による渋滞緩和や歩行者等の交通安全確保が期待。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道483号北近畿豊岡自動車道は、豊岡市を起点とし丹波市に至る延長約70kmの高規格幹線道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域を直結し、さらには京阪神都市圏との連結を強化し、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。</li> <li>八鹿日高道路は、日高豊岡南道路とともに、豊岡市上佐野～養父市八鹿町高柳をつなぐ15.8kmの道路で、地域の活性化、災害時等の交通確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上、交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的としている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率12%（うち用地進捗率85%）</li> <li>平成28年度暫定2車線開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				
			便益の内訳及び主な根拠						
京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局	再々評価	4,600	6,914	5,918	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道24号の交通量は交通容量を大幅に超過しているが、整備により交通混雑の緩和が期待できる。</li> <li>一般国道24号（東室交差点～大和高田市・葛城市 境）、混雑時の上下平均旅行速度15.9km（H22）</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>部分供用により並行区間では死傷事故件数が減少しており、交通事故の減少が期待できる。</li> <li>一般国道24号 大和高田市菅大根（1,099件/徳台キロ）。</li> </ul> <p>③災害時の代替路確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ巨大地震が発生した場合、京奈和自動車道は主要な救援ルートとして期待される。</li> </ul> <p>④生活圏・活動圏拡大による沿線地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京奈和自動車道沿線に工場が立地しており、今後のさらなる利便性向上、地域活性化が期待される。</li> </ul> <p>⑤高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>奈良県は病院搬送に要する時間が全国平均よりも長く、京奈和自動車道の早期整備が期待される。</li> <li>五條市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センター（榎原市）への所要時間が短縮。</li> </ul> <p>⑥主要観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線へのアクセス性向上により観光客の増加が見込まれる。</li> <li>榎原市（藤原宮跡・今井町・榎原神宮他）年間観光客入込数：約398万人/年（H24年）</li> <li>吉野山 年間観光客入込数：約78万人/年（H24年）</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京奈和自動車道は、京都市を起点とし、奈良市を経由して和歌山市に至る高規格幹線道路である。</li> <li>大和御所道路は、京奈和自動車道の一部を構成し、広域的な都市圏の活性化、一般国道24号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保及び生活圏・活動圏の拡大による地域の活性化を図ること等を目的とした高規格幹線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率76%（うち用地進捗率97%）</li> <li>現在までに、専用部では大和区間（郡山南IC～榎原北IC）7.8km、御所区間（榎原高田IC～御所IC）3.7kmを開通済み、一般部では大和区間の9.2km（うち3.6kmは暫定2車線）開通済み。</li> <li>残区間のうち一般部3.5km：平成25年度開通予定</li> <li>残区間のうち専用部2.5km：平成26年度暫定2車線開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局	再々評価	240	264	227	1.2	<p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道25号の交通量は交通容量を大幅に超過し、交通混雑する一般国道25号を避け周辺の生活道路に交通が流入しており、また、道路端には民家が迫り、殆どの区間で歩道未整備又は狭小であるが、整備により、これらの改善が期待できる。</li> </ul> <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>斑鳩バイパスへの交通転換により、交通混雑に起因する事故の減少が期待できる。</li> </ul> <p>③主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。（法隆寺：観光客入込数：84.2万人/年（H23））</li> </ul> <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>王寺町～奈良県立奈良病院の所要時間が短縮。</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道25号は三重県四日市市から大阪市に至る主要幹線道路であり、関西圏と中京圏を結ぶ動脈であると共に、地域の重要な生活道路である。</li> <li>斑鳩バイパスは一般国道25号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的として計画された道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗率28%（うち用地進捗率36%）</li> <li>現在まで0.4km（モデル区間として部分開通）開通済み。</li> <li>残区間のうち0.7km：平成25年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業実施にあたり、円形側溝から箱型パイプ（スリット構造）にすることによる、高額なグレーチング部にかかる費用の縮減や、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
地域高規格道路 南阪奈道路 一般国道165号 大和高田バイパス 近畿地方整備局	再々評価	930	2,419	【内訳】 走行時間短縮便益：2,098億円 走行経費減少便益：264億円 交通事故減少便益：57億円  【主な根拠】 計画交通量 32,400台/日	2,139	1.1	①交通の円滑化 ・大和高田バイパスの整備により、現道165号の交通量が減少し、旅行速度は向上したが、未整備区間に並行する(主)御所香芝線の交通量は大和高田バイパス部分供用前より増加。整備により、(主)御所香芝線の交通量減少・交通の円滑化が期待。 ②地域医療の支援 ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮 ③主要観光地へのアクセス向上 ・沿線へのアクセス向上により観光客の増加が見込まれる。(藤原宮跡・今井町・橿原神宮他：約398万人/年(H24)) ④三次医療施設へのアクセス向上 ・香芝市～奈良県立医科大学附属病院高度救命救急センターへの所要時間が短縮	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和府地域の南部を經由して三重県津市に至る主要幹線道路である。 大和高田バイパスは、奈良中南部と大阪経済圏の連結強化や関西国際空港へのアクセス向上を図る地域高規格道路南阪奈道路の一部を構成するとともに、一般国道165号香芝市～橿原市間の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図ることを目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率89% (うち用地進捗率92%) ・現在までに12.1kmを開通済み。  【コスト削減等】 ・今後は県、市及び地域住民の意見も反映した事業計画とするため、ルート変更も含め、県・市等の関係機関や地元住民に対し意見を聴取しながら検討を進める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道24号 大和街道環境整備 近畿地方整備局	再々評価	42	49	【内訳】 走行時間短縮便益：46億円 走行経費減少便益：3.0億円 交通事故減少便益：0.03億円  【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日	48	1.03	①交通安全の確保 ・当該事業により歩道を設置することで、橋本駅にアクセスする東西方向の道路が概ね歩道で連絡され、官公庁施設等が集積する橋本市中心部へ向う交通が増加する通勤・通学時などにおいても、安全な歩行空間を確保。 ・橋本市役所周辺の歩道設置区間は、事業区間と比較して人対車両の事故件数が少なく、大和街道環境整備により、人対車両の事故件数の減少が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・事業区間では右折レーンの設置、歩道整備により、混雑時平均旅行速度が20.7km/hから26.8km/hに改善された。 ③地域の活性化 ・橋本市中心市街地土地区画整理事業との連携により、市中心部の活性化が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道24号は、京都市から和歌山市に至る主要幹線道路(京奈和自動車道含む)である。 大和街道環境整備は、橋本市中心市街地土地区画整理事業と一体的に整備を行い、橋本市中心市街地の交通安全の確保、交通混雑の緩和等を目的とする。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率83% (うち用地進捗率85%)  【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道42号 那智勝浦道路 近畿地方整備局	再々評価	1,240	1,636	【内訳】 走行時間短縮便益：1,456億円 走行経費減少便益：117億円 交通事故減少便益：62億円  【主な根拠】 計画交通量 15,100台/日	1,398	1.2	①災害時の円滑な交通確保 ・国道42号の越波等による通行規制や南海トラフ巨大地震による津波浸水時には、支援経路、迂回路として物流や市民生活への影響を回避し、災害時の円滑な交通を確保。 ②救急医療の支援 ・紀南エリアの地域災害拠点病院である新宮市立医療センター(二次救急医療機関)までのより安全な搬送ルート確保、搬送時間の大幅な短縮とともに定時性・安定性を確保し、救急医療活動を支援。 ・太地町役場～新宮市立医療センターへの所要時間が短縮 ・新宮市役所～新宮市立医療センターへの所要時間が短縮 ③観光の活性化 ・那智勝浦道路は、近畿自動車道紀勢線と一体となって、広域ネットワークを形成、広域、地域内の所要時間を短縮し、世界遺産や各名所間のアクセス向上により観光の活性化を支援。 ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (世界遺産那智大滝：観光入込客数：266千人/年(H24))	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は、静岡県浜松市から和歌山県和歌山市に至る主要幹線道路であり、紀伊半島沿岸部においては唯一の幹線道路である。 那智勝浦道路は、国道42号の和歌山県新宮市から同県東牟婁郡那智勝浦町間における自動車専用道路であり、高速交通ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、災害時の安定した交通路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、地域の活性化を図ることを目的に計画された高規格幹線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57% (うち用地進捗率99%) ・現在までに8.9kmを暫定2車線開通済み。 ・残区間：平成27年度暫定2車線開通予定。  【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道9号 鳥取西道路 中国地方整備局	再々評価	418	692	427	1.6	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(日ノ丸自動車)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数:約317万人)へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上(県立中央病院)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県地域防災計画に位置づけあり(山陰道)</li> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>鳥取西道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市本高から鳥取県鳥取市松原に至る延長7.0kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率48%(うち用地進捗率89%)</li> <li>・現在までに鳥取ICから鳥取西IC間の延長1.8kmが、平成25年12月14日に開通済み。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	313	720	299	2.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(日ノ丸自動車)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数:約317万人)へのアクセスが向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上(県立中央病院)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県地域防災計画に位置づけあり(山陰道)</li> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>鳥取西道路(Ⅱ期)は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市松原から鳥取県鳥取市気高町下坂本に至る延長5.9kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率13%(うち用地進捗率95%)</li> <li>・平成29年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 鳥取西道路(Ⅲ期) 中国地方整備局	再々評価	307	518	294	1.8	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(日ノ丸自動車)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取市から境港(重要港湾)までのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【鳥取市～倉吉市】</li> <li>・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上【青谷町～鳥取市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺(H24観光入込客数:約317万人)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上(県立中央病院)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥取県地域防災計画に位置づけあり(山陰道)</li> <li>・第1次緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>鳥取西道路(Ⅲ期)は、一般国道9号の交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした鳥取県鳥取市気高町下坂本から鳥取県鳥取市青谷町青谷に至る延長6.4kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率8%(うち用地進捗率95%)</li> <li>・平成29年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局	再々評価	160	434	148	2.9	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（一畑バス）</li> <li>・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（島根県立中央病院）</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道における騒音の改善が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>出雲・湖陵道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県出雲市知井宮町から出雲市湖陵町三部に至る延長4.4kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率7%（うち用地進捗率41%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 湖陵・多伎道路 中国地方整備局	その他	200	405	168	2.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（一畑バス）</li> <li>・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（島根県立中央病院）</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>湖陵・多伎道路は、一般国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県出雲市湖陵町三部から出雲市多伎町久村に至る延長4.5kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率1%</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 多伎・朝山道路 中国地方整備局	再々評価	410	691	395	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（石見交通）</li> <li>・大田市から出雲空港（第3種空港）へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・和江漁港、五十猛漁港などからの鮮魚出荷の利便性向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山（H24観光入込客数：約43万人）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（島根県立中央病院）</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画（H21年3月策定）において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>多伎・朝山道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び代替路の確保等を目的とした島根県出雲市多伎町久村から島根県大田市朝山町朝倉に至る延長9.0kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率23%（うち用地進捗率97%）</li> <li>・平成30年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道9号 朝山・大田道路 中国地方整備局	再々評価	253	583	242	2.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(石見交通)</li> <li>・大田市朝山地区から大田市駅(特急停車駅)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から出雲空港(第3種空港)へのアクセス向上</li> <li>・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【出雲市～大田市】</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【大田市朝山地区～大田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山(H24観光入込客数:約43万人)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(島根県立中央病院)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21年3月策定)において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>朝山・大田道路は、一般国道9号の交通隘路区間の解消及び代替路の確保等を目的とした島根県大田市朝山町朝倉から大田市久手町刺鹿に至る延長6.3kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率15%(うち用地進捗率94%)</li> <li>・平成30年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 大田・静間道路 中国地方整備局	その他	205	375	173	2.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(石見交通)</li> <li>・江津市から出雲空港(第3種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上</li> <li>・和江漁港、五十猛漁港などから鮮魚出荷の利便性向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山(H24観光入込客数:約43万人)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21年3月策定)において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> <li>・要防災対策箇所2箇所を回避する</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>大田・静間道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市久手町刺鹿から大田市静間町に至る延長5.0kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率1%</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 静間・仁摩道路 中国地方整備局	再々評価	220	385	207	1.9	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(石見交通)</li> <li>・江津市から出雲空港(第3種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上</li> <li>・国際コンテナ通行支障トンネル4箇所の解消</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山(H24観光入込客数:約43万人)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21年3月策定)において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>静間・仁摩道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市静間町から大田市仁摩町大田に至る延長7.9kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率6%(うち用地進捗率70%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道9号 仁摩・温泉津道路 中国地方整備局	再々評価	524	683	593	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(石見交通)</li> <li>・大田市温泉津町から大田市駅(特急停車駅)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・江津市から出雲空港(第3種空港)へのアクセス向上</li> <li>・大田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上</li> <li>・国際コンテナ通行支障トンネル7箇所解消</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【大田市～浜田市】</li> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【大田市温泉津町～大田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・石見銀山(H24観光入込客数:約43万人)へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21年3月策定)において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である国道9号の代替路線を形成する</li> <li>・要防災対策箇所10箇所を回避する</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>・仁摩・温泉津道路は、一般国道9号の交通隘路区間の回避及び交通安全の確保等を目的とした島根県大田市仁摩町大国から大田市温泉津町今浦に至る延長11.8kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率78%(うち用地進捗率96%)</li> <li>・湯里IC～石見福光IC間:平成25年度開通予定。</li> <li>・仁摩・石見銀山IC～湯里IC間:平成26年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道9号 浜田・三隅道路 中国地方整備局	再々評価	571	948	652	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減がみこまれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(石見交通等)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浜田市三隅町から浜田駅(特急停車駅)へのアクセス向上</li> <li>・浜田市から萩・石見空港(第3種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・益田市から浜田港(重要港湾)へのアクセス向上</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【浜田市～益田市】</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる【浜田市三隅町～浜田市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・しまね海洋館アクセスへのアクセス向上【H24観光入込客数:39万人】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上(浜田医療センター)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(H21年3月策定)において第1次緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送路である一般国道9号の代替路線を形成する</li> <li>・要防災対策箇所等が解消される</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。</li> <li>・浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした島根県浜田市原井町から浜田市三隅町森溝上に至る延長14.5kmの自動車専用道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率77%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・原井ランプ(仮称)～西村IC(仮称):平成26年度開通予定。</li> <li>・西村IC(仮称)～三隅IC(仮称):平成28年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道2号 玉島・笠岡道路 中国地方整備局	再々評価	383	1,208	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：863億円 走行経費減少便益：248億円 交通事故減少便益：97億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,400～49,400台/日</p>	395	3.1	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー）</li> </ul> <p>・浅口市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセス向上</p> <p>・浅口市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上</li> <li>・倉敷市における農林水産品（白桃）の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【浅口市～倉敷市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援（浅口市工業団地造成整備事業）</li> <li>・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（川崎医科大学付属病院 等）</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</li> <li>玉島・笠岡道路は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長4.5kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率61%（うち用地進捗率99%）</li> <li>・平成26年度全線暫定2車線開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期) 中国地方整備局	再々評価	529	1,430	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：996億円 走行経費減少便益：306億円 交通事故減少便益：128億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 43,700～44,700台/日</p>	405	3.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー）</li> </ul> <p>・笠岡市から新倉敷駅（新幹線駅）へのアクセス向上</p> <p>・笠岡市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・笠岡市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上</li> <li>・浅口市における農林水産品（白桃）の流通の利便性向上が見込まれる。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり</li> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【里庄町～倉敷市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地造成整備事業）</li> <li>・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上（川崎医科大学付属病院 等）</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</li> <li>玉島・笠岡道路（Ⅱ期）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等を目的とした延長9.4kmの道路である。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率3%（うち用地進捗率6%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道2号 笠岡バイパス 中国地方整備局	再々評価	300	1,199	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：941億円 走行経費減少便益：178億円 交通事故減少便益：80億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 34,400～37,800台/日</p>	345	3.5	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（井笠バスカンパニー） ・里庄町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援 ・福山市から水島港（特定重要港湾）へのアクセス向上 ・笠岡市における農林水産品（花き）の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけあり ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（倉敷市～福山市）</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援（笠岡市笠岡湾干拓地域バイオ マスタウン構想） ・倉敷美観地区へのアクセス向上【H24観光入込客数：約344万人】</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（福山市市民病院 等）</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である山陽自動車道、国道2号の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・現道における騒音の改善が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。 笠岡バイパスは、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等を目的とした延長7.6kmのバイパスである。また、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率85%） ・現在までに、「笠岡市西大島新田～笠岡市入江（L=0.4km）」及び「笠岡市カブト南町～笠岡市港町（L=2.9km）」間の側道部を開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道53号 津山南道路 中国地方整備局	再々評価	220	228	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：161億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,000～19,100台/日</p>	208	1.1	<p>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 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（あさひチェリーバス） ・津山市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援 ・津山市における農林水産品（ジャンボピーマン、ピオーネ等）の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけあり ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する（津山市～岡山市） ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【美咲町～津山市】</p> <p>④個性ある地域の形成 ・津山・鶴山公園へのアクセス向上【H24観光入込客数：約65万人】</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上（津山中央救命センター）</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道53号の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道53号は、岡山市を起点とし、鳥取市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 津山南道路は、津山市で発生する交通混雑を緩和するとともに、津山周辺圏と岡山空港及び県南部地域との連携強化を促進し、沿線地域の発展を図ることを目的として計画された、久米郡美咲町打穴中～津山市平福に至る延長5.4kmのバイパスである。 また、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率60%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道180号 岡山環状南道路 中国地方整備局	長期間継続中	223	739	188	3.9	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減がみこまれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(両備バス)</li> <li>・玉野市から岡山空港(第三種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総社市から岡山港(重要港湾)へのアクセス向上</li> <li>・玉野市、岡山市南区における農林水産品(千両ナス、マルハチナン)の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけあり</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉野・渋川へのアクセス向上【H24観光入込客数:約191万人】</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道180号は、岡山市を起点として、松江市へ至る延長約202kmの主要幹線道路である。</li> <li>岡山環状南道路は、岡山市街地を外側に一周する延長約40kmの岡山環状道路の一部を構成する地域高規格道路として交流・連携の促進を目的とした延長2.9kmの道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業進捗率7%(うち用地進捗率25%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道2号 福山道路 中国地方整備局	再々評価	356	524	289	1.8	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・福山市から広島空港(第二種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流の効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福山西ICから福山港(重要港湾)へのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する【福山市～三原市】</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【福山市～尾道市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬の浦へのアクセス向上(H24観光入込客数:約185万人)</li> </ul> <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけ有り</li> <li>・第1次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市を起点とし、広島県福山市などの諸都市を経由し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</li> <li>福山道路は、福山市中心市街地の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした福山市瀬戸町から赤坂町の延長約3.3kmの道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業進捗率15%(うち用地進捗率68%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局	再々評価	550	2,502	529	4.7	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減がみこまれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(芸陽バス)</li> <li>・広島市安芸区から広島空港(第二種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から広島港(特定重要港湾)までのアクセス向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけあり</li> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセスが向上【東広島市～広島市】</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上(県立広島病院等)</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</li> <li>安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・事業進捗率34%(うち用地進捗率66%)</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,160	3,327	1,445	2.3	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(芸陽バス)</li> <li>・広島市安芸区から広島空港(第2種空港)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東広島市から広島港(特定重要港湾)までのアクセス向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は中心市街地(DID地区内)内の事業</li> <li>・都市計画道路密度が向上</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付けあり</li> <li>・日常生活圏中心都市へのアクセスが向上【東広島市～広島市】</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上(県立広島病院等)</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけあり</li> <li>・第1次緊急輸送道路である国道2号の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約670kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。</li> <li>東広島バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率70%(うち用地進捗率99%)</li> <li>・現在までに「中野IC～海田東IC(L=2.7km)」及び「ランプ部L=0.6km」が開通済み。</li> <li>・瀬野西IC(仮称)～中野IC間:平成25年度開通(暫定2車線)予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を指針していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局	再々評価	4,124	6,123	5,657	1.1	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(広島電鉄バス、広島バス、芸陽バス)</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島港(特定重要港湾)から高速ICまでのアクセス向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は中心市街地(DID地区内)の事業</li> <li>・都市計画道路密度が向上</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「東広島廿日市道路」として位置付けあり</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点開発プロジェクトを支援</li> <li>・宮島や平和記念資料館等へのアクセス向上(H24観光入込客数:宮島神社約225万人、平和記念資料館約126万人)</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセスが向上(県立広島病院等)</li> </ul> <p>⑦安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上</li> </ul> <p>⑧災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけ有り</li> <li>・第一次緊急輸送道路である国道2号等の代替路線を形成する</li> </ul> <p>⑨地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市から瀬戸内海沿岸の主要都市を經由し北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</li> <li>広島南道路は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和を図るとともに、港湾等を拠点とする物流の効率化、広域な地域経済の連携強化等を図るために計画された延長14.8kmの道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率76%(うち用地進捗率98%)</li> <li>・現在までに専用部7.1km、一般部4.2kmが開通済み。</li> <li>・吉島ランプ～商工センターランプ間:平成25年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道2号 岩国・大竹道路 中国地方整備局	再々評価	1,330	1,164	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：906億円            走行経費減少便益：167億円            交通事故減少便益：91億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            23,000～30,900台/日</p>	1,004	1.2	<p>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            ・廿日市市から岩国錦帯橋空港（共用飛行場）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援            ・大竹ICから岩国港（重要港湾）へのアクセス向上</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築            ・地域高規格道路「岩国大竹道路」の一部として位置づけあり            ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡する【広島市～岩国市】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・錦帯橋へのアクセス向上（H24観光入込客数：約69万人）</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・三次医療施設へのアクセス向上（岩国医療センター）</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・死傷事故率が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</p> <p>⑦災害への備え            ・第1次緊急輸送道路である広島岩国道路、山陽自動車道、国道2号の代替路線を形成する</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。            岩国・大竹道路は、一般国道2号の混雑の緩和及び交通安全の確保を図るとともに、広島県と山口県の広域的な連携・交流を図ることを目的とした延長9.8kmのバイパスである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率12%（うち用地進捗率84%）</p> <p>【コスト削減等】            ・今後の事業の実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道375号 東広島・呉道路 中国地方整備局	再々評価	1,925	4,160	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：3,446億円            走行経費減少便益：469億円            交通事故減少便益：245億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            16,400～30,600台/日</p>	2,301	1.8	<p>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            ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する（中国ジェイアールバス、広島電鉄バス）            ・呉市から東広島駅（新幹線駅）へのアクセス向上            ・呉市から広島空港（第2種空港）へのアクセス向上</p> <p>②物流効率化の支援            ・東広島市から呉港（重要港湾）までのアクセス向上</p> <p>③都市の再生            ・呉市の市街地再開発、区画整理等の沿線まちづくりとの連携あり【古新開土地区画整理事業】</p> <p>④個性ある地域の形成            ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】            ・大和ミュージアム、グリーンピアせとうち、呉市立美術館へのアクセスが向上（H23観光入込客数：大和ミュージアム約74万人、グリーンピアせとうち約16万人、呉市立美術館約5万人）</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保            ・三次医療施設へのアクセスが向上（呉医療センター）</p> <p>⑥安全な生活環境の確保            ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間において、安全性の向上が期待</p> <p>⑦災害への備え            ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画（平成25年6月）において緊急輸送道路に位置づけあり            ・第1次緊急輸送道路である一般国道375号の代替路線を形成する</p> <p>⑧地球環境の保全            ・CO2排出量の削減が見込まれる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・一般国道375号は、広島県呉市から島根県大田市に至る延長約191kmの主要幹線道路である。            東広島・呉道路は、広島県の中央部に位置し、山陽自動車道と呉市を結ぶ延長32.8kmの4車線の高規格幹線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%）            ・現在までに「阿賀IC～黒瀬IC（L=12.3km）、馬木IC～高屋JCT・IC（L=11.7km）」間を開通済み（暫定2車線）。</p> <p>・平成26年度全線開通（暫定2車線）予定。</p> <p>【コスト削減等】            ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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							
一般国道2号 周南立体 中国地方整備局	再々評価	45	96	39	2.5	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・損失時間の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における混雑時旅行速度が改善</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する(防長交通)</li> <li>・下松市から徳山駅(新幹線駅)へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳山下松港(特定重要港湾)から徳山東ICへのアクセス向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周南市 都市再生整備計画(第2期(平成23年4月~平成28年3月))を支援</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上【下松市~周南市】</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周南市徳山動物園へのアクセス向上(H24観光入込客数:約26万人)</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設へのアクセス向上(徳山中央病院)</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山口県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般国道2号は、大阪市を起点とし、瀬戸内海沿岸の諸都市を連絡し、北九州市に至る延長約670kmの主要幹線道路である。</li> <li>周南立体は、周南市内の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、地域経済の発展等を目的として、主要渋滞箇所三田川交差点を跨ぐ交差点の立体化及び隣接交差点の改良を行うものである。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率4%</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局	一定期間 未着工	340	463	274	1.7	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の交通改善が期待される</li> <li>・現道等の混雑緩和による定時制の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島小松島港への時間短縮が見込まれる</li> <li>・近畿圏や徳島中心部への地場産品の流通の利便性向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「広域連携推進プロジェクト」を支援(第5次阿南総合計画)</li> <li>・徳島県南部地域への観光アクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(徳島赤十字病院)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</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・阿南市内の交通事故件数の減少が期待される</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・桑野道路は国道55号とともに第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークを形成</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。</li> <li>桑野道路は、地域高規格道路阿南安芸自動車道の一部として計画された事業であり、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、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、近畿圏や徳島中心部と徳島県南地域の連携強化を図るほか、さらには南海トラフ巨大地震などの災害発生時における広域交通ネットワークの役割も担うなど、徳島県南部の空白地帯の「安全」と「活力」の両面を支える必要不可欠な道路と位置づけられ、早期整備が望まれている。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%)</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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							
一般国道192号 徳島南環状道路 四国地方整備局	再々評価	1,191	1,342	1,127	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる</li> <li>・JR徳島駅(特急停車駅)や徳島阿波おどり空港(共用飛行場)への所要時間短縮が見込まれる</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市以西から徳島小松島港(重要港湾)への所要時間が短縮し物流の効率化を支援</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路「徳島環状道路」の一部を形成する</li> <li>・日常活動圏中心都市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する</li> <li>・「阿波おどり会館」、「アスティとくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設(徳島大学病院、徳島県立中央病院)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</li> </ul> <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島南環状道路は、津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなくとどまらず、道路空間の有効な利活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を經由して徳島市に至る全長約93kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。</li> <li>徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率49%(うち用地進捗率93%)</li> <li>・国道192号～県道鬼籠野国府線間(L=2.6km)の側道部については平成12年4月までに開通済</li> <li>・徳島市八万町橋北～八万町大野間(L=1.1km)の側道部については平成24年7月に開通済</li> <li>・徳島市上八万町下中筋～八万町橋北L=2.2km:平成26年度開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道11号 小松バイパス 四国地方整備局	再々評価	160	228	162	1.4	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等における旅行速度の向上が見込まれる</li> <li>・国道11号の渋滞緩和により路線バスの利便性向上（旅行速度が改善）</li> <li>・特急停車駅（壬生川駅、伊予西条駅）へのアクセス向上</li> <li>・西条市から松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いよ小松北ICと西条臨海工業団地、東予港（重要港湾）の所要時間が短縮し、物流の効率化を支援</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西条地区の地域高度技術産業活性化計画を支援</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常活動圏中心都市（旧小松町～西条市役所）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地へのアクセス向上（いよ小松IC～四国鉄道文化館）</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（東予救命救急センター）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</li> <li>・二次医療施設のカバー圏人口拡大</li> </ul> <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急輸送道路である国道11号と松山自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成</li> </ul> <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・騒音レベルが夜間要請限度を超過している現道で、要請限度を下回ることが期待</li> </ul> <p>⑩その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小松バイパスへ交通が転換することにより現道区間の交通安全（歩行者・自動車）向上が期待</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道11号は、徳島市を起点とし、四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県、愛媛県の主要都市を経て松山市に至る全長約230kmの幹線道路である。瀬戸内海沿線の各市町村の産業・経済を支える大動脈であるとともに、日常生活に欠かせない生活道路としての役割をもつ重要路線である。</li> <li>・小松バイパスは、国道11号西条市バイパス及び主要地方道壬生川新居浜野田線と一体となり、国道11号のバイパスとして機能し、いよ小松北ICと西条臨海工業団地や東予港とのアクセスが向上するなど、地元産業や経済の活性化に寄与する道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率41%（うち用地進捗率33%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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							
一般国道33号 松山外環状道路イ ンター線 四国地方整備局	再々評価	532	609	492	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・国道33号の旅行速度が向上</li> <li>・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上</li> <li>・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の整備区間指定あり</li> <li>・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模イベントである「H29年開催予定『愛媛国体』」のメイン会場である松山中央公園と松山ICを結び、円滑な交通を確保</li> <li>・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援</li> <li>・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路とは、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。</li> <li>・松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</li> <li>・松山外環状道路のうち、国道33号から国道56号間（4.8km）は、一般国道33号松山外環状道路インター線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率60%（うち用地進捗率99%）</li> <li>・平成25年度 松山市北土居町～古川IC L=1.2km 開通予定</li> <li>・市坪IC～松山市余戸南 L=1.8km：平成26年度開通予定</li> <li>・古川IC～市坪IC L=1.8km：平成28年度開通予定</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道56号 松山外環状道路空 港線 四国地方整備局	再々評価	529	487	392	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・並行する松山空港線の旅行速度が向上</li> <li>・松山市内中心部の渋滞緩和により路線バスの定時性が向上し、利用者の利便性が向上</li> <li>・松山ICから松山空港（第二種空港）へのアクセスが向上し、松山空港1時間圏域人口が増加</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山ICと松山港（重要港湾）へのアクセスが向上</li> </ul> <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「愛媛県広域道路整備基本計画」で位置付けられた環状道路</li> </ul> <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の整備区間指定あり</li> <li>・日常活動圏中心都市（伊予市、東温市、砥部町）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要観光地（松山城、道後公園）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺道路網の混雑が解消され、三次医療施設へのアクセス環境が改善</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> <li>・松山都市圏幹線道路懇談会において景観検討を展開</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他機関との連携プログラムに位置づけられるFAZへのアクセスを支援</li> <li>・H29年開催予定「愛媛国体」のメイン会場である松山中央公園と松山空港の円滑な交通確保</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路は、松山環状線の外側に計画された環状道路で、松山IC、松山空港、松山港、FAZ等の広域交通拠点や地域開発拠点とのアクセス性向上、市内中心部へ流入する交通の分散を目的とした地域高規格道路である。松山外環状道路が供用されると、郊外からは市街地を通過せずに目的地への移動が可能になるため、市街地に用事のない通過交通の市内流入を減らし、市内の渋滞緩和が期待されている。</li> </ul> <p>松山外環状道路のうち、国道56号から主要地方道松山空港線間（3.8km）は、一般国道56号松山外環状道路空港線として、自動車専用道路部は国土交通省、一般道路部は国土交通省、愛媛県、松山市が協同で整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率12%（うち用地進捗率20%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道196号 今治道路 四国地方整備局	再々評価	706	593	568	1.04	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・今治市から松山空港（第二種空港）へのアクセス向上により広域交流を支援</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新居浜市（臨海工業地）へのアクセス向上により広域交流を支援</li> <li>・愛媛県の農水産品の大都市への流通利便性が向上</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国と本州を連絡する高規格幹線道路の一部を構成し、高速道路のミッシングの解消</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治ICに隣接する今治新都市開発整備事業に進出した企業が、四国内外の出荷に活用できるなど地域開発を支援</li> <li>・本州方面から今治市、四国全域への新たな観光客の訪問に繋がり観光産業に寄与</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・三次医療施設（愛媛大学附属病院）へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格道路による第一次緊急輸送道路ネットワークが形成され、しまなみ海道から山陽道の高速ネットワークを迂回ルートとして活用可能</li> <li>・南海トラフ巨大地震など災害時における広域高速ネットワークの安全性・信頼性の確保</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近隣市からの救急搬送を支援（西条市から今治市への救急搬送時間の短縮）</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道196号は、松山市を起点とし、今治市を経て、西条市小松町に至る全長約70kmの幹線道路であるとともに、通勤等日常生活を支える生活道路としての役割をもつ重要な路線である。</li> </ul> <p>今治道路（今治IC～今治湯ノ浦IC：延長10.3km）は、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である「今治小松自動車道」の一部であり、西瀬戸自動車道（瀬戸内しまなみ海道）及び四国縦貫自動車道（松山自動車道等）と一体となり、産業・文化などの分野における地域間の交流を促し、地域の活性化を図ることを目的として計画された高規格幹線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率25%（うち用地進捗率67%）</li> </ul> <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

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							
一般国道56号 片坂バイパス 四国地方整備局	再々評価	250	253	247	1.02	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の時間損失の削減が見込まれる</li> <li>・現道等の路線バスの利便性や快適性向上</li> <li>・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上</li> </ul> <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県西南部における農林水産品（カツオ等）の流通の利便性の向上が見込まれる</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高知県における四国8の字ネットワークの形成に寄与する</li> <li>・日常活動圏中心都市（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二次医療施設（幡多けんみん病院、くぼかわ病院）から三次医療施設（高知赤十字病院、高知医療センター）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</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する</li> <li>・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている</li> <li>・南海トラフ巨大地震など災害時における救急輸送道路のリダンダンシーの確保</li> <li>・国道56号の防災危険箇所が回避される</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる</li> </ul> <p>⑨その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・線形不良箇所が解消されることで危険箇所の減少</li> </ul>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道56号は、高知県高知市を起点として、愛媛県松山市に至る全長約330kmの主要幹線道路であり、高知西南地域の産業・経済・生活を支える大動脈である。このうち、片坂バイパスは、線形不良・災害危険箇所が多い等、様々な課題を抱えている現道区間8.7kmの代替路線を形成する。</li> <li>四万十町と黒潮町間にある「片坂」は最急縦断勾配i=7.0%、R=80m以下7箇所（最小曲線半径R=55m）など急勾配、急カーブの連続で交通の隘路となっており、災害危険箇所も多い。よって、当区間にバイパスが整備されれば、時間短縮が図られると共に、現在の国道56号の機能を代替することになり、災害時のリダンダンシーも確保される。さらに、『四国8の字ネットワーク』の一翼を担い、規格の高い信頼性のあるネットワークを延伸し、高知中心部と高知西南地域の連携の強化を図るほか、災害時における広域交通ネットワーク確保を目的とする高規格幹線道路である。</li> </ul> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率28%（うち用地進捗率93%）</li> <li>・平成30年度開通予定。</li> </ul> <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</li> </ul>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
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	一定期間 未着工	355	645	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：549億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,500～12,100台/日</p>	296	2.2	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等のバス路線の利便性や快適性の向上が見込まれる ・JR後免駅へのアクセス向上が見込まれる ・高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>②物流効率化の支援 ・高知県東部における農林水産品(ゆず、なす、プリ等)の流通の利便性向上が見込まれる</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高知市～安芸市を連絡する高規格幹線道路の一部を構成する ・高知市～安芸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(香南市)へのアクセス向上が期待される</p> <p>④個性ある地域の形成 ・香南市・安芸市・室戸市：観光振興プロジェクト、安芸市：過疎地域自立促進プロジェクト、北川村：ゆず振興プロジェクトを支援する ・高知県東部地域への観光アクセスを支援 ・安全で安心できるくらしの確保 ・安芸市から第三次救急医療施設(高知赤十字病院、高知医療センター)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</p> <p>⑦災害への備え ・孤立化する芸西村、安芸市の集落を解消する ・国道55号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現道である国道55号が浸水等により通行止めになった場合の代替路を形成 ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避し、浸水想定区域を通過する箇所は十分な高さを確保することで、緊急輸送道路のリダンダンシーが確保。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOX排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑩その他 ・南海トラフ巨大地震における救援ルートの信頼性の向上及び、自衛隊救援活動ルートの確保</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 黒崎道路 一般国道3号 黒崎バイパス 九州地方整備局	その他	805	1,536	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,168億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：157億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,500～54,800台/日</p>	949	1.6	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号現道の交通混雑の緩和や走行性の向上</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道3号現道の交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(北九州総合病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④物流効率化の支援 ・都市高速道路との直結により自動車専用道路網が構築 ・奥洞海湾沿岸工業地域から交通拠点である高速道路IC、空港、北九州港(新門司地区)等への時間短縮、定時性の確保</p> <p>⑤観光振興の支援 ・北九州市の特徴である、環境関連の工場見学や工場群夜景観賞など、観光を中心とした地域振興プロジェクトの支援</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・八幡及び黒崎地区における国道3号の交通混雑の緩和と道路交通の円滑化を図り、地域経済活動の活性化支援に資するとともに、都市内の自動車専用道路ネットワークの機能を有する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率86%(うち用地進捗率93%) ・これまでに全線5.8kmのうち、5.2kmが開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・都市計画決定範囲の見直しにより、春の町ランプの取付形状を変更(事業区間・事業費の変更無し)。 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道10号 豊前拡張 九州地方整備局	再々評価	60	122	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：101億円 走行経費減少便益：8.4億円 交通事故減少便益：12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,600～26,100台/日</p>	83	1.5	<p>①広域交通拠点の連携 ・広域交通拠点である北九州港、苅田港、中津港、及び北九州空港へのアクセス向上</p> <p>②交通混雑の緩和 ・大池公園入口交差点の交通混雑解消 ・事業中間区(唐原～新山国大橋間)の混雑緩和</p> <p>③交通安全性の向上 ・交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>④観光による地域活性化 ・北九州方面から別府・大分・耶馬溪などの主要観光地とのアクセス向上</p> <p>⑤物流効率化の支援 ・定時性の向上に伴う輸送コストの低減、生産性の向上</p> <p>⑥地域連携の支援 ・小児救急医療体制の構築支援 ・就業や通学面における定住環境の維持・増大支援</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号における交通混雑の緩和及び交通安全性の向上を図るとともに、地域の交通拠点連携を支援し、物流効率化、観光の支援等、地域の活性化に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60%(うち用地進捗率100%) ・これまでに全線5.9kmのうち、5.4kmが完成4車線で開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 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	2,391	5,067	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,248億円 走行経費減少便益：538億円 交通事故減少便益：280億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,900～43,400台/日</p>	2,666	1.9	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・沿岸8都市を高速でつなぎ、三池港IC(福岡県)～(仮)白石3IC(佐賀県)間の所要時間の短縮</p> <p>②地域の活性化 ・広域交通拠点・物流拠点の三池港へのアクセス改善 ・地域開発計画の支援</p> <p>③観光活動の支援 ・沿線地域の観光地へのアクセス性の向上</p> <p>④救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(佐賀市)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤交通混雑の緩和・安全性の向上 ・並行する国道208号現道の交通混雑の緩和 ・並行する国道208号現道の交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>⑥地域防災の支援 ・国道208号の代替路となり、災害時の緊急輸送道路として機能</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・地域間の連携・交流を促進、陸海空の広域交通ネットワークを形成し、並行する国道等の混雑緩和・安全性の向上を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率64%(うち用地進捗率97%) ・これまでにL=27.5kmのうち19.3kmが暫定的に2車線で開通済み。 ・大牟田北IC～黒崎IC(付加車線) L=1.3km(自専部4/4)：平成25年度開通予定 ・徳益IC～柳川西IC L=4.5km(自専部2/4)：平成29年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増 【約367億円増】 ・三橋IC付近の構造変更による増 【約14億円増】 ・軟弱地盤対策工法の変更による減 【約0.25億円減】</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道208号 大川佐賀道路 九州地方整備局	再々評価	709	1,462	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,156億円 走行経費減少便益：202億円 交通事故減少便益：103億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 34,000～39,300台/日</p>	516	2.8	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・沿岸8都市を高速でつなぎ、三池港IC(福岡県)～(仮)白石3IC(佐賀県)間の所要時間の短縮</p> <p>②交通混雑の緩和 ・並行する国道208号現道等における交通混雑の緩和及び走行性の向上</p> <p>③交通安全性の向上 ・並行する国道208号現道等における交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>④救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(佐賀県医療センター好生館)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑤広域的な観光の支援 ・有明海沿岸地域の観光拠点へのアクセス時間の短縮</p> <p>⑥地域防災の支援 ・浸水時の避難経路や緊急輸送道路として機能</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路「有明海沿岸道路」の一部を形成し、地域間の連携およ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図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%(うち用地進捗率0%)</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増 【約149億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道322号 八丁峠道路 九州地方整備局	再々評価	167	186	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 144億円            走行経費減少便益： 36億円            交通事故減少便益： 5.6億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            5,400台/日</p>	153	1.2	<p>①地域産業の支援・物流の効率化            ・工場間の所要時間短縮に伴う自動車関連企業の輸送コストの低減及び生産性向上            ②道路の信頼性の向上            ・異常気象時通行規制区間及び冬季の凍結による通行規制区間(1年間の内約6ヶ月間で通行規制が発生)の回避            ③交通安全性の向上            ・未改良区間の通行が回避され、走行性及び交通安全性の向上            ④救急医療活動の支援            ・第三次救急医療施設(飯塚病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・国道322号における未改良区間や異常気象時通行規制区間の解消を行い、走行性の向上、道路の信頼性の確保等を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率12%(うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】            ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	153	295	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 269億円            走行経費減少便益： 14億円            交通事故減少便益： 12億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            23,100～35,300台/日</p>	180	1.6	<p>①交通混雑の緩和            ・事業区間における渋滞の緩和            ・事業区間における旅行速度の向上            ②交通安全性の向上            ・事業区間における交通死傷事故発生件数の減少            ③救急医療活動の支援            ・第二次・第三次救急医療施設への救急搬送の支援            ④沿道環境の改善            ・沿道の騒音レベルの改善            ⑤活力ある地域づくりの支援            ・広域的な交流の促進による地域活性化への寄与</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・佐賀市東部や神崎市における国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率70%(うち用地進捗率40%)            ・これまでにL=5.2kmのうち2.9kmが完成開通済み。            ・姉川橋区間 L=0.5km(2/4)：平成27年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】            ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
西九州自動車道 一般国道497号 唐津伊万里道路 九州地方整備局	再々評価	877	1,587	<p>【内訳】            走行時間短縮便益： 1,234億円            走行経費減少便益： 221億円            交通事故減少便益： 131億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            18,700～23,700台/日</p>	967	1.6	<p>①地域間交流連携の支援            ・唐津市～伊万里市間の時間短縮による地域間の交流連携の活性化に寄与            ②地域産業の支援            ・輸送時間短縮や走行性向上による地域ブランドの付加価値が向上            ③災害に強いネットワークの構築            ・並行現道である国道202号の災害時における代替路として機能            ④活力ある地域づくりの支援            ・観光拠点へのアクセス時間の短縮や観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に寄与            ⑤交通安全・走行性の向上            ・並行現道である国道202号からの交通が転換・減少することにより、現道の交通安全性が向上            ⑥救急医療活動の支援            ・第三次救急医療施設(唐津赤十字病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上            ⑦交通混雑の緩和            ・並行現道である国道202号の交通混雑の緩和に寄与</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・西九州自動車道の一部を形成する道路であり、九州北西部の広域的な地域間の連携を図り、地域活性化や物流の効率化に大きく寄与するとともに、防災機能・安全性向上などを確保する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率59%(うち用地進捗率99%)            ・これまでにL=18.1kmのうち8.0kmが暫定2車線で開通済み。            ・北波多IC～谷口IC L=4.8km(2/4)：平成26年度開通予定            ・谷口IC～伊万里東IC L=5.3km(2/4)：平成29年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】            ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増【約222億円増】            ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
西九州自動車道 一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局	再々評価	677	846	【内訳】 走行時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：128億円 交通事故減少便益：71億円  【主な根拠】 計画交通量 8,400～12,900台/日	624	1.4	①地域間交流連携の支援 ・伊万里市～松浦市間の時間短縮による地域間の交流連携の活性化に寄与 ②地域産業の支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地域ブランドの付加価値が向上 ③災害に強いネットワークの構築 ・並行現道である国道204号の災害時における代替路として機能 ④活力ある地域づくりの支援 ・観光拠点へのアクセス時間の短縮や観光周遊の可能性拡大による地域の観光振興に寄与 ・交通安全・走行性の向上 ・並行現道である国道204号の線形不良箇所を回避することができるため、大型車両を含めた自動車の走行安全性や快適性が向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・西九州自動車道の一部を形成する道路であり、九州北西部の広域的な地域間の連携を図り、地域活性化や物流の効率化に大きく寄与するとともに、防災機能・安全性向上などを確保する。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率47%（うち用地進捗率98%） ・山代IC～松浦IC ・山代IC～今福IC L=5.5km (2/2)：平成26年度開通予定 ・今福IC～調川IC L=2.6km (2/2)：平成29年度開通予定 ・調川IC～松浦IC L=2.2km (2/2)：平成30年度開通予定  【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道34号 大村拡幅 九州地方整備局	再々評価	144	321	【内訳】 走行時間短縮便益：308億円 走行経費減少便益：9.3億円 交通事故減少便益：2.9億円  【主な根拠】 計画交通量 36,400～46,000台/日	177	1.8	①交通混雑の緩和 ・事業区間における渋滞の解消 ・事業区間における旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・事業区間における交通死傷事故発生件数の減少 ③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（長崎医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④ゆとりある生活の支援 ・歩行者や自転車が安心して通行できる快適な空間の確保 ・道路環境（街並み等）の向上 ⑤活力ある地域づくりの支援 ・開発計画地区の交通条件改善による広域的な交流・物流の交通円滑化への寄与	【投資効果等の事業の必要性】 ・大村市内における国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を図る。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率93%） ・これまでにL=3.7kmのうち3.2kmが完成開通済み。  【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 島原道路 一般国道57号 森山拡幅 九州地方整備局	再々評価	509	805	【内訳】 走行時間短縮便益：717億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：28億円  【主な根拠】 計画交通量 12,300～31,400台/日	506	1.6	①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援 ・島原市～諫早市、諫早ICへのアクセス性の向上 ②救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設（長崎医療センター）への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ③観光の支援 ・島原半島の主要観光地へのアクセスが向上 ・長崎空港～島原半島間の所要時間の短縮 ④地域産業の支援 ・農産品流通拠点（島原青果市場）から諫早ICまでの所要時間短縮による鮮度の確保や安定的な輸送 ⑤交通混雑の解消・緩和 ⑥交通安全性の向上 ・通過交通の転換による現道交通量の減少から交通安全性が向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路「島原道路」の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島から救急医療施設への到達性確保や島原半島の観光や地域産業活性化等の支援に寄与するとともに、国道57号の交通混雑緩和や交通安全性向上を図る。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率45%（うち用地進捗率70%） ・これまでにL=7.6kmのうち、1.6kmが開通済み。  【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	804	5,860	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,225億円 走行経費減少便益：455億円 交通事故減少便益：180億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,200～47,900台/日</p>	1,254	4.7	<p>①交通混雑の緩和 ・並行する国道3号の交通混雑緩和及び走行性の向上</p> <p>②交通安全性の向上 ・交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>③救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(熊本赤十字病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④地域間交流・連携の推進 ・熊本市北区役所から県庁周辺の業務集積地までの所要時間短縮</p> <p>⑤観光行動の支援 ・熊本中心市街地の混雑緩和により、自家用車や公共交通機関等における観光行動を円滑化</p> <p>⑥沿道環境の改善 ・現道交通量の転換・減少による沿道騒音の改善</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本都市圏の環状道路網の一部を形成し、中心市街地部の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率90%(うち用地進捗率99%) ・これまでにL=7.6kmのうち5.8kmが開通済み。 ・国道3号～須屋交差点 L=1.8km (2/4)：平成26年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増【約55億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
南九州西回り自動車道 一般国道3号 芦北出水路 九州地方整備局	再々評価	1,484	1,989	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,454億円 走行経費減少便益：362億円 交通事故減少便益：173億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,900～24,500台/日</p>	1,304	1.5	<p>①広域ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の連絡速度を向上</p> <p>②災害に強いネットワークの構築 ・災害や事故発生時に国道3号現道や九州縦貫自動車道の代替を果たすとともに緊急輸送道路の機能も発揮</p> <p>③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設(八代市)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>④地域産業の支援 ・東町市場(鹿児島県長島町)から水産品の翌日売り圏域拡大・速達性向上を支援 ・沿線地域特産の「でこぼん」や「実えんどう」等の農産品の物流効率化を支援</p> <p>⑤交通混雑の緩和 ・並行する国道3号の主要渋滞箇所(水俣市新四ツ角交差点)の交通混雑緩和</p> <p>⑥交通安全性の向上 ・交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>⑦観光の支援 ・芦北水俣地域や出水市に点在する観光地(ツル観察センター等)へのアクセスが向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・南九州西回り自動車道の一部として広域ネットワークを形成し、災害や事故発生時の代替路確保、救急医療活動や地域産業の活性化等の支援に寄与するとともに、国道3号の交通混雑緩和や交通安全性の向上を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率22%(うち用地進捗率60%) ・芦北IC～津奈木IC L=7.7km (2/4)：平成27年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増【約478億円増】 ・トンネル支保構造の変更・補助工法の追加による増【約28億円増】 ・法面変状対策工事の追加による増【約23億円増】 ・建設発生土の運搬距離の変更による増【約5億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道57号 熊本宇土道路 九州地方整備局	再々評価	404	601	358	1.7	<p>①広域ネットワークの形成・地域間交流の支援 ・熊本市～天草市へのアクセス時間の短縮</p> <p>②観光振興の支援 ・天草地域の観光施設へのアクセス性向上</p> <p>③物流効率化の支援 ・天草市から熊本市までの所要時間短縮により、水産物や農産物の鮮度向上や品質確保、市場拡大に寄与</p> <p>④交通混雑の緩和 ・並行する国道3号や国道57号の交通混雑緩和及び走行性向上</p> <p>⑤交通安全性の向上 ・交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>⑥救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(熊本市)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>⑦災害に強いネットワークの形成 ・災害時の代替路となる信頼性の高い道路ネットワークを形成</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本市と天草市を結ぶ地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を構成し、熊本市と宇城・天草地域の連携を強化し、観光振興や農水加工品をはじめとする物流効率化等を図るとともに、国道3号、57号の交通混雑緩和や交通安全性の向上を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率28% (うち用地進捗率98%)</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増 →約66億円増 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
東九州自動車道 佐伯～蒲江 九州地方整備局	再々評価	763	1,319	824	1.6	<p>①沿線地域の企業誘致を支援 ・佐伯市内の工業団地等から最寄ICへのアクセス性の向上</p> <p>②救急医療活動の支援 ・第二次、第三次救急医療施設(佐伯市(第二次)、大分市(第三次))への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>③災害に強いネットワークの構築 ・災害時における並行路線の代替路として機能 ・佐伯市最大の防災拠点である佐伯市総合運動公園や沿岸部とのアクセス強化を図り、地域防災に貢献</p> <p>④物流効率化の支援 ・佐伯市内の市場等から最寄ICへのアクセス性の向上</p> <p>⑤観光活性化の支援 ・観光における周遊性・アクセス性の向上</p> <p>⑥交通安全性の向上 ・走行環境の改善により、現道の死傷事故発生件数は減少し、交通安全性が向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の活性化等を支援し、また、国道10号及び国道388号の災害時における代替路線としての機能を有する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率66% (うち用地進捗率100%) ・佐伯IC～蒲江IC L=20.4km(2/4) : 平成26年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 三光本耶馬溪道路 九州地方整備局	再々評価	426	424	347	1.2	<p>①物流の効率化 ・日田IC～重要港湾中津港間の所要時間短縮に伴う自動車関連産業をはじめとする各産業の経済活動及び物流の効率化を支援</p> <p>②災害に強い道路ネットワークの構築 ・災害時に国道212号の代替路となる道路ネットワークを構築</p> <p>③交通安全性の向上 ・国道212号現道の交通が転換・減少することにより、交通安全性が向上</p> <p>④広域観光の振興支援 ・観光交通の分散により交通渋滞が緩和され観光振興を支援</p> <p>⑤地域医療活動の支援 ・救急搬送時間短縮による救命率の向上 ・道路線形不良箇所の走行回避による傷病者への負担軽減</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路中津日田道路の一部を形成し、地域産業を支援するとともに、災害に強い道路ネットワークを構築し、安全・安心の向上を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7% (うち用地進捗率40%)</p> <p>【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
一般国道10号 門川日向拡幅 九州地方整備局	再々評価	314	2,894	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：2,618億円            走行経費減少便益：172億円            交通事故減少便益：103億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            13,600～34,500台/日</p>	683	4.2	<p>①交通混雑の緩和            ・国道10号の交通混雑の緩和や走行性の向上</p> <p>②交通安全性の向上            ・交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>③歩行空間の安全性・快適性向上            ・広歩道の整備により歩行者・自転車の安全性が向上            ・バリアフリー化により沿道景観と快適性が向上</p> <p>④地域間の交流・連携・物流効率化の支援            ・東九州自動車道へのアクセス向上により、港湾物流の効率化を支援</p> <p>⑤中心市街地活性化の支援            ・中心市街地へのアクセス向上</p> <p>⑥地域開発の支援            ・交通の円滑化により土地区画整理事業など周辺開発を支援</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・国道10号の交通渋滞や交通安全性の課題の解消及び高速ICへのアクセス向上等を図り、沿線地域の発展に貢献する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率84%（うち用地進捗率59%）            ・これまでにL=12.8kmのうち、10.5kmが開通済み。            ・木原交差点～赤岩川            L=0.8km(4/4)：平成25年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】            ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道218号 北方延岡道路 九州地方整備局	再々評価	448	781	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：532億円            走行経費減少便益：153億円            交通事故減少便益：95億円</p> <p>【主な根拠】            計画交通量            11,000～14,200台/日</p>	483	1.6	<p>①救急医療活動の支援            ・第三次救急医療施設(県立延岡病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上</p> <p>②災害に強いネットワークの構築            ・並行する国道218号災害時の代替ルートの確保</p> <p>③交通安全性の向上            ・点在する現道の線形不良箇所の回避走行が可能となり走行環境が改善するため、交通死傷事故発生件数の減少</p> <p>④地域開発の支援            ・沿線地域周辺における企業立地の増加</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・国道218号の交通安全性の向上等や災害時の熊本方面への代替路になるとともに、高規格幹線道路「東九州自動車道」と一体となって広域ネットワークを形成することにより、宮崎県北地域の安全・安心な暮らしや産業振興の支援に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】            ・事業進捗率64%（うち用地進捗率99%）            ・これまでにL=13.1kmのうち8.5kmが暫定2車線で開通済み。            ・蔵田交差点(仮称)～北方IC            L=4.6km(2/2)：平成27年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】            ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増            【約66億円増】            ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
南九州西回り自動車道 一般国道3号 出水阿久根道路 九州地方整備局	再々評価	555	807	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：629億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：86億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,400～22,700台/日</p>	561	1.4	<p>①広域ネットワークの形成 ・八代市～鹿児島市を結ぶ南九州西岸地域の沿線各都市間の連絡速度を向上 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害や事故発生時に国道3号現道や九州縦貫自動車道の代替を果たすとともに緊急輸送道路の機能も発揮 ③救急医療活動の支援 ・第二次救急医療施設(出水郡医師会広域医療センター等)及び第三次救急医療施設(鹿児島市立病院救命救急センター等)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④地域産業の支援 ・東町市場(鹿児島県長島町)から水産品の翌日売り圏域拡大・速達性向上を支援 ・沿線地域特産の「実えんどう」や「そらまめ」等の農産品の物流効率化を支援 ⑤交通安全性の向上 ・交通死傷事故発生件数の減少 ⑥観光の支援 ・出水阿久根地域に点在する観光地(ツル観察センター等)へのアクセスが向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・南九州西回り自動車道の一部として広域ネットワークを形成し、災害時の代替路確保や、救急医療活動、地域産業の活性化等の支援を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率93%) ・阿久根北IC～鶴川内IC L=4.2km(2/4)：平成26年度開通予定 ・野田IC～阿久根北IC L=4.0km(2/4)：平成27年度開通予定 ・高尾野IC～野田IC L=2.8km(2/4)：平成28年度開通予定 ・出水IC～高尾野IC L=3.9km(2/4)：平成29年度開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・評価対象の変更(用地4車+工事2車→用地4車+工事4車)による増 【約106億円増】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 鹿児島東西幹線道路 一般国道3号 鹿児島東西道路 九州地方整備局	その他	808	1,018	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：828億円 走行経費減少便益：107億円 交通事故減少便益：82億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,700～47,700台/日</p>	708	1.4	<p>①広域ネットワークの形成 ・九州縦貫自動車道や他の主要幹線道路と一体となって広域ネットワークを形成 ②交通混雑の緩和 ・並行する国道3号武岡トンネルや(主)鹿児島東市来線の旅行速度の向上 ・建部神社前交差点の渋滞長の削減 ③交通安全性の向上 ・現道交通量が転換・減少し、交通渋滞に起因する追突事故の減少 ④救急医療活動の支援 ・第三次救急医療施設(鹿児島市立病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤物流効率化の支援 ・鹿児島IC～鹿児島港間のアクセス性の向上による定時性の確保や輸送コストの削減 ⑥観光産業の支援 ・鹿児島IC～新幹線鹿児島中央駅間のアクセス時間の短縮により観光周遊性や速達性の向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道及び指宿スカイラインの結節点となる鹿児島ICと直結し、広域ネットワークを形成するとともに、中心市街地へのアクセス機能の強化、交通混雑の緩和や交通安全性の向上、救急医療活動の支援等を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率32%(うち用地進捗率100%) ・H25.9に鹿児島IC～建部IC間(2.2km)が2車線で開通済み。</p> <p>【コスト削減等】 ・地質条件変更に伴うセグメント(外壁)の強化による増 【約92億円増】 ・近接構造物対応の地盤改良(薬液注入)追加による増 【約61億円増】 ・換気所の安全性の向上及び管理機能強化による増 【約5億円増】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

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							
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道58号 読谷道路 沖縄総合事務局	再々評価	620	1,801	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,519億円 走行経費減少便益：205億円 交通事故減少便益：78億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,600台/日</p>	569	3.2	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の損失時間の削減 ②個性ある地域の形成 ・世界遺産である座喜味城址から近郊の観光拠点である北谷町への所要時間の短縮 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・読谷村役場から第3次医療施設である県立中部病院への所要時間の短縮</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。読谷道路は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、読谷村、嘉手納町の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24%（うち用地進捗率89%） ・読谷道路L=6.0kmのうち、2.8kmが平成25年度までに部分暫定開通済み。</p> <p>【コスト縮減等】 ・上部工、支承部、擁壁部について、従来工法からNETIS工法へ変更し95,500千円のコスト縮減。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
一般国道329号 金武バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	152	254	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：236億円 走行経費減少便益：9.5億円 交通事故減少便益：8.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,700台/日</p>	205	1.2	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の損失時間の削減 ②個性ある地域の形成 ・最寄りの高速道路ICから主要観光施設であるネイチャーみらい館への所要時間の短縮 ③交通安全の確保 ・金武町内の市街地を通過する現道の死傷事故件数及び大型車交通量の減少</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を下りし那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。金武バイパスに並行する現道区間の金武町金武中川から金武渡慶頭原にかけては、急カーブや急勾配など線形不良箇所が複数あり、交通事故の恐れが非常に多い箇所となっている。また、沿道には、基地入口、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、渋滞が発生し、幹線道路としての機能が低下している。金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通混雑の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%（うち用地進捗率92%） ・平成27年度全線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・当初計画から、1号橋の橋梁形式の見直しにより、塗装面積の減少及び橋梁点検費用の縮減ができ、ライフサイクルコストにおいて、約0.15億円の縮減を図れる。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	



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							
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道331号 豊見城道路 沖縄総合事務局	再々評価	405	1,867	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,538億円 走行経費減少便益：237億円 交通事故減少便益：92億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,900台/日</p>	512	3.6	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の損失時間の削減 ②物流効率化の支援 ・中央卸売市場への農産物出荷時の搬送時間の短縮 ③個性ある地域の形成 ・那覇空港から近郊の観光拠点である平和祈念公園への所要時間の短縮</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豊見城道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流を支援する道路で豊見城市瀬長から糸満市西崎に至る延長4.0kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率88%（うち用地進捗率100%） ・平成27年度完成開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
地域高規格道路 沖縄西海岸道路 一般国道331号 糸満道路 沖縄総合事務局	再々評価	505	946	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：776億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,900台/日</p>	617	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の損失時間の削減 ②物流効率化の支援 ・中央卸売市場への農産物出荷時の搬送時間の短縮 ③個性ある地域の形成 ・那覇空港から近郊の観光拠点である平和祈念公園への所要時間の短縮</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・糸満道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、県南部地域の活性化や物流効率化、さらには観光交流を支援する道路で糸満市西崎から糸満市真栄里に至る延長3.4kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） ・平成28年度完成開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後工事を行う区間の橋梁幅員を見直すことで、工事費を2.8億円縮減予定。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	
那覇空港自動車道 一般国道506号 豊見城東道路 沖縄総合事務局	再々評価	1,230	2,495	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,031億円 走行経費減少便益：287億円 交通事故減少便益：177億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,200台/日</p>	1,624	1.5	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の損失時間の削減 ②個性ある地域の形成 ・近年都市成長力ランキングで上位である豊見城市の「豊崎プロジェクト」を支援する ③安全で安心できる暮らしの確保 ・豊崎タウンから第3次医療施設である南部医療センターへの所要時間の短縮</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・豊見城東道路は、那覇空港自動車道の一部を形成し、那覇空港へのアクセス性向上に資するとともに那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された2環状7放射道路として、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路で、豊見城市名嘉地から南風原町山川に至る延長6.2kmの高規格幹線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率99%） ・豊見城IC～南風原IC：平成25年度完成開通予定 ・豊見城・名嘉地IC～豊見城IC：平成26年度完成開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進。</p>	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
第二東海自動車道 (秦野～御殿場 JCT) 中日本高速道路株式 会社	再々評価	5,036	12,456	[内訳] 走行時間短縮便益:11,190億円 走行経費減少便益:1,028億円 交通事故減少便益:238億円 【主な根拠】 計画交通量:51,300～51,700台/日	4,496	2.8	①災害への備え ・東名高速道路とのダブルネットワークが形成されることで自然災害時等における道路交通の確保が期待される。  【投資効果等の事業の必要性】 ・東名高速道路の渋滞の解消に寄与。 ・御殿場周辺への観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率4%（うち用地進捗率20%） ・今後も用地取得を進めるとともに、取得済み区間から順次工事着手を行う。  【コスト削減等】 ・地元設計協議など事業進捗に合わせ精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図る。	継続	道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一)	
近畿自動車道名古屋 神戸線（菟野～ 亀山西JCT） 中日本高速道路株式 会社	再々評価	1,792	5,909	[内訳] 走行時間短縮便益:5,242億円 走行経費減少便益:535億円 交通事故減少便益:132億円 【主な根拠】 計画交通量:40,300台/日	1,695	3.5	①災害への備え ・名神高速道路とのダブルネットワークが形成されることで自然災害時等における道路交通の確保が期待される。  【投資効果等の事業の必要性】 ・東名阪道の渋滞の解消に寄与。 ・北勢地区への観光アクセスの向上、地域活性化に寄与。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率8%（うち用地進捗率70%） ・今後は残りの用地取得及び工事の全面展開を行う。  【コスト削減等】 ・地元設計協議など事業進捗に合わせ精度を上げていくとともに、新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図る。	継続	道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一)	
中国横断自動車道 姫路鳥取線（播磨 新宮～山崎JCT） 西日本高速道路株式 会社	再々評価	591	714	【内訳】 走行時間短縮便益：656億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：6,000台/日	530	1.3	①国土・地域ネットワークの構築 ・山陰地方と山陽地方の南北連携が強化される  ②災害への備え ・中国道、山陽道の結びつきが強化され、災害時等における交通機能が強化される  ③安全で安心できるくらしの確保 ・救急医療において搬送時間が短縮される  ④安全な生活環境の確保 ・事故率の低い高規格道路の整備により、一般道を含めた全体の事故率が低下する  ⑤個性ある地域の形成 ・高度な研究施設を持った「播磨科学公園都市」へのアクセス性が向上する  【投資効果等の事業の必要性】 ・中国横断自動車道姫路鳥取線は、山陽地方と山陰地方を結ぶ重要な路線であり、播磨新宮～山崎JCT間が唯一の未開通区間である。当該区間の整備により、路線全体のネットワーク効果が発揮される。 ・山陽自動車道と中国自動車道が接続されることにより、事故・渋滞・災害時等のリダンancy機能が強化される。  【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率13%） ・現在までに調査及び設計を実施し、地元設計協議が完了。現在、用地買収中であり、今後工事を実施していく予定である。  【コスト削減等】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら今後ともコスト削減を図る。	継続	道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
首都高速晴海線 首都高速道路株式会社	再々評価	507	1,151	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：1,001億円            走行経費減少便益：114億円            交通事故減少便益：36億円            【主な根拠】            計画交通量            7,900～13,800台/日</p>	618	1.9	<p>①国土・地域ネットワークの構築            ・高速湾岸線から晴海地区、豊洲地区へのアクセス向上が見込まれる（新木場～晴海：15分→5分に短縮）。            ②災害への備え            ・1号羽田線、9号深川線等の高速道路ネットワークの代替路として機能し、リダンダンシーの確保が図られ、時間信頼性が向上する。            ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。            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、SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・首都高速晴海線は、臨海部開発事業における交通基盤の一部を担う路線であり、高速湾岸線から晴海地区、豊洲地区に直接アクセスが可能となることによる利便性向上、周辺の交通状況改善とともに、リダンダンシーの確保に大きく寄与する路線である。            【事業進捗の見込み】            ・事業進捗率64%（用地進捗率100%）（H25年度末見込み）            ・豊洲～東雲JCT間は平成21年2月に供用済であり、晴海～豊洲間については事業年度（平成27年度）内の完成に向け、工事に着手した。            【コスト削減等】            ・現地の状況に合わせた施工方法の検討により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一)
高速横浜環状北線 首都高速道路株式会社	再々評価	3,336	7,305	<p>【内訳】            走行時間短縮便益：7,096億円            走行経費減少便益：160億円            交通事故減少便益：49億円            【主な根拠】            計画交通量            35,100～52,400台/日</p>	3,809	1.9	<p>①円滑なモビリティの確保            ・羽田空港や横浜港等の物流拠点へのアクセス向上が見込まれる（東名高速道路→横浜港：40～60分→20分に短縮）。            ②災害への備え            ・高速神奈川12号三ツ沢線や高速神奈川3号狩場線の代替として機能しており、リダンダンシーの確保が図られ、時間信頼性が向上する。            ・緊急輸送道路が通行止めになった場合の代替路線を形成する。            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、SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】            ・横浜市北部・東部には多くの渋滞箇所があり、当該路線は幹線道路の渋滞緩和、生活道路の安全性向上とともに、新横浜都心部等の内陸部と都心部・臨海部とのアクセス向上による広域的な利便性向上や各拠点の連携強化、一層の活性化に大きく寄与する路線である。            【事業進捗の見込み】            ・事業進捗率58%（用地進捗率99%）（H25年度末見込み）            ・用地取得率は99%（平成25年11月末現在）であり、全区間で工事が最盛期である。本線シールドトンネル外回りは掘進が完了、内回りは約5.2km/5.5kmの掘進が完了している。            【コスト削減等】            ・換気所内のスペース効率の向上と各設備についてVE手法を用いて効率的に配置し、換気所躯体規模の縮小と掘削量の低減や空間の有効活用等により、コスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 高速道路課 (課長 中神 陽一)

【道路・街路事業】  
 (直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道40号 音威子府バイパス 北海道開発局	再々評価	771 (残事業 =241)	①走行時間短縮等 (407億円 (残事業=407億円)) ②災害による被害の回避等 (34億円 (残事業=34億円)) ・落石崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消 (538億円 (残事業=538億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消	815 (残事業 =265)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道40号は、旭川市を起点とし、士別市、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。 このうち音威子府バイパスは、現道の交通事故低減及び雪崩による特殊通行規制区間の解消による道路交通の定時性や安全性の向上を目的とした、中川郡音威子府村字音威子府から中川郡中川町字菅に至る延長19.0kmのバイパス事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率60% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道231号 雄冬防災 北海道開発局	再々評価	669 (残事業 =106)	①走行時間短縮等 (63億円 (残事業=36億円)) ②災害による被害の回避等 (207億円 (残事業=22億円)) ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消 (533億円 (残事業=533億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消	770 (残事業 =94)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道231号は、札幌市を起点とし、石狩市を経由して留萌市に至る延長約130kmの幹線道路である。 このうち雄冬防災は、落石崩壊等による危険箇所及び落石・雪崩の特殊通行規制区間の解消を目的とした、石狩市厚田区安瀬から浜益区雄冬に至る延長11.6kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率90% (うち用地進捗率99%) ・平成25年度 石狩市浜益区送毛～石狩市浜益区送毛 L=3.8km(2/2) 開通予定。 ・平成27年度 石狩市浜益区雄冬～石狩市浜益区雄冬 L=2.0km(2/2) 開通予定。 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	再々評価	221 (残事業 =49)	①走行時間短縮等 (215億円 (残事業=46億円)) ②災害による被害の回避等 (115億円 (残事業=28億円)) ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・津波災害被災による人命損失の回避 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消 (335億円 (残事業=335億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消	310 (残事業 =45)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道278号は、函館市を起点とし、鹿部町を経由して森町に至る延長約115kmの幹線道路である。 このうち尾札部道路は、落石、土砂崩壊等の危険箇所及び現道隘路区間の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、函館市尾札部町から大船町に至る延長14.8kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率90% (うち用地進捗率71%) 【コスト縮減等】 ・津波浸水予測区域の見直しによる本線ルートの変更に伴う法面対策工の追加により事業費が増加している。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道334号 真鯉道路 北海道開発局	再々評価	191 (残事業 =14)	①走行時間短縮等 (103億円 (残事業=24億円)) ②災害による被害の回避等 (96億円 (残事業=56億円)) ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消 (282億円 (残事業=282億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消	259 (残事業 =13)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道334号は、羅臼町を起点とし、美幌町に至る延長約120kmの幹線道路である。 このうち真鯉道路は、土砂崩壊を要因とする通行規制区間、危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、斜里町字オシンコシンから宇峰浜に至る延長14.4kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率90% (うち用地進捗率84%) ・平成25年度 斜里郡斜里町字オシンコシン～斜里郡斜里町字ウトロ西 L=1.1km(2/2) 開通予定。 【コスト縮減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト縮減に取り組んで行く。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道336号 襟広防災 北海道開発局	再々評価	802 (残事業 =56)	①走行時間短縮等 (10億円 (残事業=1.8億円)) ②災害による被害の回避等 (157億円(残事業=56億円)) ・岩盤崩壊等による通行止め時の迂回の解消 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消 (1,134億円 (残事業=1,134億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消	974 (残事業 =51)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道336号は、浦河町を起点とし、釧路市に至る延長約150kmの幹線道路である。このうち襟広防災は、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等を要因とする通行規制区間、特殊通行規制区間、危険箇所等の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、えりも町宇底野から広尾町ツチウシに至る延長18.7kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業進捗率89% (うち用地進捗率99%) ・平成27年度 広尾郡広尾町字ビタヌンケ～広尾郡広尾町字タンネソ L=3.0km(2/2) 広尾郡広尾町字音調津～広尾郡広尾町字オナオベツ L=2.0km(2/2) 開通予定。 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削工の見直し、環境対策工の見直し及び法面掘削工の見直しにより事業費が増加している。 ・トンネル内における通信管理の見直し等により、コスト縮減を行っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道13号 院内道路 東北地方整備局	再々評価	117 (残事業 =28)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (100億円 (残事業=100億円)) ②災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落 (上院内・下院内地区) を解消する ・現道等の防災点検要対策箇所 (落石・崩壊1箇所、盛土1箇所) 等が解消される	131 (残事業 =38)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道13号は、福島県福島市を起点として山形市、新庄市、湯沢市、大山市等の主要都市を経由し、秋田市に至る延長約348kmの主要な幹線道路である。院内道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、秋田県湯沢市上院内～同市下院内に至る延長3.0kmの自動車専用道路である。 ・防災点検等の結果、対策等が必要と判断された箇所が8箇所存在。 (落石危険斜面：2箇所、急傾斜地崩壊危険区域：2箇所、土石流危険区域：2箇所、雪崩危険斜面：2箇所) ・平成15年度以降、災害等に伴う全面通行止が7回発生 ・当該区間の防災面の課題は、湯沢市 (人口：49,895人) において日常生活や経済活動を営む上で重大な障害及び不安要素となっており、湯沢市等からも改善の要望が出されているなど地域の喫緊の課題となっている。 ・落石危険斜面において崖錐堆積物等の風化進行や局地的豪雨に伴い、車道を閉塞する落石、斜面崩壊、土石流、雪崩等の災害が想定。 落石危険斜面以外の区間においても風化の影響を受けやすい崖錐堆積物や古い崩壊地形が至る所に存在しており、地質特性等に起因するリスクはなくならないため、早急な対策が必要。(一般国道13号院内道路防災技術検討会(H25.9)) 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率64% (うち用地進捗率100%) ・平成28年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・橋長の見直し ・トンネル配電施設の集約	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道47号 新庄古口道路 東北地方整備局	再々評価	430 (残事業 =285)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (516億円 (残事業=516億円)) ②災害への備え ・現道等の一般通行規制1.0km (連続雨量150mm)、特殊通行規制 0.9km (河川氾濫)、運搬排雪区間に伴う通行規制 上り合計 2.9km 下り合計1.9kmを解消する ③高次救急医療施設へのアクセス向上 ・新庄市から日本海総合病院 (現況64分) へのアクセス向上が見込まれる	410 (残事業 =260)	【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。新庄古口道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、一般通行規制区間及び特殊通行規制区間の解消や冬期交通障害の解消を目的とした延長約10.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率30% (うち用地進捗率99%) 【コスト縮減等】 ・盛土材を購入土から公共事業残土に変更することによるコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道47号 高屋道路 東北地方整備局	再々評価	132 (残事業 =114)	①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (193億円(残事業=193億円)) ②災害への備え ・現道等の防災点検要対策3箇所等が解消される ③高次救急医療施設へのアクセス向上 ・新庄市から日本海総合病院(現況64分)へのアクセス向上が見込まれる	123 (残事業 =105)	【投資効果等の事業の必要性】 ・新庄酒田道路は、新庄市から酒田市に至る約50kmの地域高規格道路である。高屋道路は、新庄酒田道路の一部を形成し、災害危険箇所の回避や冬期交通障害の解消を目的とした延長約3.4kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率10%(うち用地進捗率20%) 【コスト縮減等】 ・トンネル残土を他工事へ流用することによるコスト縮減	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局	再々評価	157 (残事業 =142)	①災害による被害の回避 ・現道17号の災害多発箇所を回避し、安全性、円滑性が確保される。 ②線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 ・線形不良箇所、急勾配区間が解消され、安全性、円滑性が確保される。 ③通行止め時の代替路 ・関越自動車道は、霧や雪等により通行止めとなることがあり、隣接する県道は狭隘な道路であるため、代替路はなく、これらの道路の代替路となる。 ④地域振興の支援 ・沿線の利根沼田地域は温泉やスキー場といった観光施設が多数存在しており、交通の安全性、円滑性が向上し、地域振興の支援に寄与する。	118 (残事業 =101)	【投資効果等の事業の必要性】 ・綾戸バイパスは、群馬県渋川市上白井～沼田市岩本町間に計画された延長2.3kmの事業である。当該道路の整備により、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等に寄与するものである。 ・国道17号綾戸地区付近では急峻な地形かつ脆弱な地質により、過去61回の落石災害等が発生。 ・平成8～14年度に緊急防災対策事業を実施したが、その後も道路区域外からの落石や法面崩壊が発生しており、抜本的対策が必要。 ・線形不良箇所が連続し、事故が多発している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率8%(うち用地進捗率20%) 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト縮減に取り組む。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道19号 桜沢改良 中部地方整備局	再々評価	90 (残事業 =81)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (96億円(残事業=96億円)) ②災害による被害の回避 ・災害による日常生活への影響の回避 ・通行止めによる迂回避の効果 ・観光への影響の回避 ・孤立集落の発生や復旧活動の遅れの回避	81 (残事業 =72)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道19号桜沢改良は、長野県塩尻市大字鶯川から長野県塩尻市大字宗賀に至る延長2.1kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消を目的に計画された道路です。 ・現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された箇所(7箇所)や交通事故が多発している線形不良箇所など多くの課題があります。 ・本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率9%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・今後、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	再々評価	253 (残事業 =10)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等 (319億円(残事業=18億円)) ②幅員狭小・線形不良箇所解消 ・幅員狭小・線形不良箇所が解消され、安全かつ円滑な地域住民の生活交通の確保が期待できる。 ③局所的な防災上の課題の解消 ・大規模災害時においても地域住民の生活交通など、当該区間を通行する交通の安全確保が期待できる。 ④冬期交通障害の解消 ・冬期交通障害の更なる減少が期待でき、冬期間においても信頼性の高い交通確保が期待される。 ⑤救急医療施設への「命の道」としてのアクセス性向上 ・大町総合病院へのアクセス性向上や、救急車利用時における現場到着までの所要時間短縮など、救命率の向上に寄与することが期待される。	351 (残事業 =9.2)	【投資効果等の事業の必要性】 ・幅員狭小・線形不良箇所の解消、局所的な防災上の課題の解消、冬期交通障害の解消に資するバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率94%(うち用地進捗率100%) ・平成24年度末までに全線4.6kmのうち、4.1kmが開通済み。 ・北小谷字マムシ岩地先(L=0.3km):平成25年度開通予定。 ・北小谷マムシ岩～字光明間(L=0.2km):平成26年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・新姫三橋における上部工架設工法の工夫によりコスト縮減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	再々評価	210 (残事業 =78)	①走行時間の短縮等 (228億円(残事業=201億円)) ②除雪障害の解消 ・路肩及び車線の一部に堆雪した雪の運搬排雪に伴う通行障害の解消 ③大規模災害の被害回避 ・大雨等による道路冠水や濃霧等による交通阻害の影響を回避 ④第三次救急医療施設へのアクセス性の向上 ・魚沼市役所～魚沼基幹病院へのアクセス向上	273 (残事業 =83)	【投資効果等の事業の必要性】 ・冠水・濃霧区間の回避による災害に強い道路ネットワークの形成、冬期除雪障害の解消、地域振興の支援に資するバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率61%(うち用地進捗率79%) ・平成24年度末までに全線6.6kmのうち、2.2kmが開通済み。 ・魚沼市十日町地先(L=1.8km):平成26年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・魚野川橋～JR跨線橋区間について片側歩道に変更、南魚沼市茗荷沢～魚沼市十日町間の盛土部については本線歩道から側道脇におおし側道兼用にすることでコスト縮減に努めている。今後も他事業の発生土を盛土材として使用する等、着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 新潟山形南部連絡 道路 一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局	再々評価	153 (残事業 =105)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (164億円(残事業=164億円)) ②災害に強い道路ネットワークの形成 ③孤立集落の解消・経済活動停止の回避 ④救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 ⑤冬期交通障害の解消	167 (残事業 =107)	【投資効果等の事業の必要性】 ・災害に強い道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率30%(うち用地進捗率82%) 【コスト縮減等】 ・他事業の建設発生土の有効活用を図るなど、今後も着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 上越魚沼地域振興 快速道路 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局	再々評価	463 (残事業 =151)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (208億円(残事業=208億円)) ②災害等による通行止め等の影響を回避 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響を回避 ・更に落雪や除雪作業に伴う通行止めや片側交互通行規制による影響を回避 ③第三次医療機関へのアクセス向上 ・第三次医療施設(魚沼基幹病院)の60分圏カバー人口が約2,300人増加。 ④冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・現道区間には線形不良区間および急勾配区間が解消されるとともに、雪庇除去に伴う片側交互通行規制を回避	479 (残事業 =135)	【投資効果等の事業の必要性】 ・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、南魚沼生活圏の地域の活性化の支援、一体的な圏域形成、地域振興に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率60(うち用地進捗率73%) ・八箇10～野田10間(L=6.6km):平成29年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用を図るなど、今後も着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局	再々評価	615 (残事業 =185)	①走行時間の短縮等 (734億円(残事業=734億円)) ②災害時における緊急ネットワークの形成 ・避難路が確保され、集落孤立の危険性を解消。 ・新潟・福島両県の第2次緊急輸送路を接続しリダンダンシーの機能向上が図られ、通行止めによる日常生活や産業活動への影響を回避 ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 ・冬期における交通が確保されることで搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上 ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 ・只見町から三条市間の所要時間が80分(約50%)短縮 ・通年のアクセスが確保され交流が促進	714 (残事業 =166)	【投資効果等の事業の必要性】 ・通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率67%(うち用地進捗率90%) 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用を図るなど、今後も着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
地域高規格道路 富山高山連絡道路 一般国道41号 猪谷楡原道路 北陸地方整備局	再々評価	300 (残事業 =93)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等 (280億円(残事業=124億円)) ②災害による被害の回避等 ・孤立集落の解消による社会的活動損失の減少 ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・災害に強い道路ネットワークの形成 ・冬期交通障害の解消	343 (残事業 =83)	【投資効果等の事業の必要性】 ・災害に強い道路ネットワークの形成、事前通行規制区間(連続雨量120mm)の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率69%(うち用地進捗率96%) ・平成24年度末までに全線7.4kmのうち、5.8kmが開通済み。 【コスト縮減等】 ・縦断線形見直しによる盛土量の低減等によるコスト縮減に努めており、今後も着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道359号 砺波東バイパス 北陸地方整備局	再々評価	231 (残事業 =84)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間短縮等 (394億円(残事業=90億円)) ②災害による被害の回避等 ・冬期交通障害の解消 ・老朽橋梁の代替路確保と緊急通行確保路線ネットワークの強化	250 (残事業 =67)	【投資効果等の事業の必要性】 ・災害に強い道路ネットワークの形成、急カーブ区間及び冬期路肩堆雪による交通障害の解消、老朽橋(大田橋)の代替路確保に資するバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率79%) ・平成24年度末までに全線6.1kmのうち、4.5kmが開通済み。 【コスト縮減等】 ・路肩構造の見直し及び橋梁の支承構造部に免震構造等新技術の活用により、コスト縮減に努めており、今後も着実なコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道41号 下原改良 中部地方整備局	再々評価	37 (残事業 =13)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (67億円(残事業=67億円)) ②災害による被害の回避 ・物流への影響回避 ・救急医療活動への影響回避 ・走行時の安心の確保・不安の解消	45 (残事業 =16)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号下原改良は、岐阜県下呂市金山町下原町から岐阜県下呂市金山町中切に至る延長1.1kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 ・現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された防災課題箇所(6箇所)や交通事故が多発している線形不良箇所などの多くの課題があります。 ・本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率57%(うち用地進捗率100%) ・下呂市金山町下原町～下呂市金山町中切間(L=1.1km):平成27年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・今後、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道156号 大和改良 中部地方整備局	再々評価	78 (残事業 =19)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (105億円(残事業=105億円)) ②災害による被害の回避 ・救急搬送の遅延の回避 ・冬期時の広域交通への影響の解消	96 (残事業 =28)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道156号大和改良は、岐阜県郡上市大和町から岐阜県郡上市白鳥町中津屋に至る延長2.6kmのバイパスであり、現道の防災課題箇所の解消や冬期の交通安全の確保を目的に計画された道路です。 ・現道区間には、防災点検の結果、対策等が必要と判断された防災課題箇所(10箇所)、河川増水時の道路決壊の危険性、線形不良区間における冬期の交通事故などの多くの課題があります。 ・本事業は、課題解決のために別線整備することで、防災課題箇所を回避します。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率73%(うち用地進捗率100%) ・郡上市大和町～郡上市大和町万場間(L=1.6km)：平成27年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・今後、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道161号 愛発除雪拡幅 近畿地方整備局	再々評価	81 (残事業 =28)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (124億円(残事業=124億円)) ②災害等による被害の回避 ・降雪時の交通安全向上 ③事前通行規制区間の解消 ・敦賀市足田～敦賀市山中間の事前通行規制を解消する。	97 (残事業 =40)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て、滋賀県大津市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要な幹線道路である。 このうち敦賀市内の足田トンネルは幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難であり、また現道には堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な通行に支障をきたしている。 愛発除雪拡幅は、敦賀市足田から駄口を結ぶ現道拡幅区間であり、こうした国道161号の課題を解消し、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通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】 ・事業進捗率58%(うち用地進捗率26%) ・現在、足田地区トンネル区間0.5km：平成26年度部分開通予定。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道417号 冠山峠道路 近畿地方整備局	再々評価	230 (残事業 =202)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (299億円(残事業=299億円)) ②災害による被害の回避 ・災害時の代替機能の確保。 ③自動車交通不能区間の解消 ・国道417号における自動車交通不能区間(L=7.6m)を解消する。	186 (残事業 =156)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道417号は、岐阜県大垣市を起点とし、福井県南越前町を終点とする道路であり、このうち、福井県と岐阜県の県境にあたる冠山峠付近は、自動車交通不能区間となっており、代替路として線形不良箇所や冬期通行止めのある林道が利用されている。 冠山峠道路は、岐阜県揖斐郡揖斐川町塚奥山から福井県今立郡池田町田代を結ぶ道路で、岐阜県・福井県の自動車交通不能区間の解消を図り、安全・安心な交通を確保することを目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率10%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局	再々評価	187 (残事業 =94)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (260億円(残事業=197億円)) ②災害による被害の回避 ・当該路線の整備により、通行止めによる迂回を回避 ③線形不良の解消 ・当該路線の整備により、安全で円滑な交通を確保	229 (残事業 =85)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都市を起点とし山口県下関に至る幹線道路で、当該地域唯一の幹線道路として利用されています。特に、当該区間は、兵庫県の最高峰水ノ山(1,510m)に連なるハチ北高原の麓に位置し、兵庫県内でも最も積雪が多い地域であり、冬季の安全な交通確保が要望されている。 笠波峠除雪拡幅事業は、降雪、豪雨地滑りなど災害時等の交通の確保、道路構造令を満足していない線形不良箇所の解消及びそれらを起因とした通行止めによる影響の軽減を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率49%(うち用地進捗率82%) ・約1.5kmを開通済み。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道168号 十津川道路 近畿地方整備局	再々評価	280 (残事業 =50)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (463億円(残事業=44億円)) ②災害による被害の回避 ・孤立集落の解消 ・支援物資の輸送 ・緊急車両の交通確保 ・救急医療施設へのアクセス向上	305 (残事業 =44)	【投資効果等の事業の必要性】 ・五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ地域高規格道路である。五條新宮道路は、近い将来発生するといわれている東海・東南海・南海地震の発生時には内陸部からの緊急輸送路として活用が期待されているが、急峻な地形条件のため、未改良区間(線形不良・幅員狭小)が多く、大部分が異常気象時通行規制区間となっているため、和歌山県・奈良県において順次整備を行っている。 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権限代行事業とし、安定した交通の確保、生活の利便性向上、地域の活性化等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率90%(うち用地進捗率99%) ・平成23年9月に折立～小原区間4.3kmが開通済み。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道480号 鍋谷峠道路 近畿地方整備局	再々評価	177 (残事業 =110)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (223億円(残事業=223億円)) ②災害による被害の回避 ・救急医療施設へのアクセス向上 ③線形不良区間、通行規制区間の解消	167 (残事業 =102)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道480号は、大阪府和泉市から和歌山県有田市に至る道路であり、大阪府と和歌山県の連携を強化する道路として重要な役割を担っている。 一般国道480号鍋谷峠道路は、大阪府と和歌山県境における土砂崩落等による通行止めの回避、災害時の迂回解消を含む走行時間短縮等、一般国道480号峠部の線形不良区間の解消等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24%(うち用地進捗率96%) ・平成27年度開通予定。 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局	再々評価	223 (残事業 =205)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (18億円(残事業=18億円)) ②災害による被害の回避等(0.5億円(残事業=0.5億円)) ・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・災害時の孤立交通を解消する効果 ・通行止時の救命率が向上する効果 ③地域住民の不安感の解消(635億円(残事業=635億円)) ・災害時の迂回ルート確保による不安解消 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の低減効果 ・通行止時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ④地域医療の支援 ・救急搬送時間の短縮により救命率が向上する効果	190 (残事業 =168)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道183号は、広島市を起点とし、米子市に至る延長約190kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、一般国道183号の広島県と鳥取県の県境部の現道隘路区間の解消及び冬期交通の安全確保を目的とした12.0kmの道路である。また、地域高規格道路「江府三次道路」の一部を構成するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%(うち用地進捗率7%) 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局	再々評価	185 (残事業 =126)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (248億円(残事業=163億円)) ②地域住民の不安感の解消(187億円) ・災害時の迂回ルート確保による不安解消 ・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 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減 ・交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上 ③交通事故件数の削減 ④地域医療の支援(安静搬送)	189 (残事業 =115)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市へ至る延長約72kmの主要幹線道路である。当該事業は、異常気象時の高潮や越波による路面冠水区間の回避や、津波浸水により到達が困難となる地域への緊急物資輸送を目的とするとともに、道路幅員が狭く平面曲線や縦断勾配の急な区間などの道路線形不良箇所が多数ある現道において、安全性の向上による地域経済の活性化・産業活動の効率化などを目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率31%(うち用地進捗率25%) ・平成21年3月に(主)安芸津下三永線から(市)上条浜田線までの区間(L=1.5km)が部分開通済み。 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事業の効果	費用 (億円)	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道491号 長門・俵山道路 中国地方整備局	再々評価	239 (残事業 =217)	①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (128億円(残事業128億円)) ②災害による被害の回避等(22億円(残事業22億円)) ・通行車両の被災による人命・物損の被害を軽減する効果 ・災害による片側交通規制を解消する効果 ・災害時の孤立交通を解消する効果 ・通行止時の救命率が向上する効果 ・通行止による観光収入減少を解消する効果 ③地域住民の不安感の解消(614億円(残事業614億円)) ・災害時の迂回ルートの確保による不安解消 ・急カーブ区間の走行に伴うストレスの軽減 ・公共施設、生活利便施設へのアクセス向上 ④観光圏域が拡大する効果 ⑤救急搬送時間の短縮による救命率の向上	212 (残事業 =191)	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道491号は、下関市を起点とし、山口県北西部地域の内陸部を通り長門市に至る延長約50kmの山口県が管理する幹線道路である。 当該事業は、並行する一般国道491号や(主)下関長門線大宰寺峠周辺の要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、地域の安全・安心の確保及び豪雨時の俵山地区の孤立の回避、救急医療活動の支援を目的として計画された延長5.5kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率3%(うち用地進捗率9%) 【コスト縮減等】 ・今後の事業の実施にあたっては、コスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道32号 猪ノ鼻道路 四国地方整備局	再々評価	432 (残事業 =313)	①異常気象時における事前通行規制区間(L=約11km)の解消 ②緊急輸送道路の信頼性向上 ③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ④走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消、冬期の通行障害の解消>(451億円(残事業=451億円))	398 (残事業 =268)	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道32号は、香川県高松市を起点とし徳島県三好市を経由して高知県高知市に至る全長約140kmの、香川県・徳島県・高知県を結ぶ広域幹線道路ネットワークである。 当該事業は、異常気象時における通行止めの解消や、冬期の積雪区間、連続する急勾配やヘアピンカーブの回避による安全性の向上により安全で信頼性のある交通機能を確保するとともに、徳島県西部地域と香川県西部地域の連携強化を目的とした延長8.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率24%(うち用地進捗率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等の採用等、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・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局	再々評価	70 (残事業 =52)	①南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ②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 ③走行時間の短縮等(51.3億円(残事業=51.3億円)) ④南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避(10.8億円)	65 (残事業=46)	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道55号は、徳島県徳島市を起点として、小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る全長約200kmの主要幹線道路である。 当該事業は、南海トラフ巨大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で、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道路である。 また、災害拠点病院(県立海部病院)の高台移転、避難広場(面積:2,300m <sup>2</sup> 、避難想定人数:約910人)の整備など地域の防災まちづくりと一体となった整備により、地域の津波・地震対策を支援する道路でもある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率16%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)
一般国道33号 越知道路(2工区) 四国地方整備局	再々評価	137 (残事業 =125)	①異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ②災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ③線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ④走行時間の短縮等<通行止めによる迂回の解消>(126億円(残事業=126億円)) ⑤災害時の通行止めによる沿道の孤立による経済(営業)損失(2.7億円)	115 (残事業 =103)	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道33号は高知市と松山市を結ぶ全長約119kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の45%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 当該道路は、地すべり地を通過する現道を回避し、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回避することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を目的とした延長3.0kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率7%(うち用地進捗率25%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 茅野 牧夫)

【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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
函館港 北ふ頭地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 北海道開発局	その他	50	77	<p>【内訳】 輸送及び移動コストの削減：3.4億円/年 輸送コスト削減：0.3億円/年 震災時における輸送コスト削減：20.9億円/回</p> <p>【主な根拠】 取扱貨物量：7,343千ト/年 (平成20年代後半推計値) 旅客数：54千人/年(平成20年代後半推計値) 震災時緊急物資量：3千トン 震災時一般貨物量：5,976千トン</p>	48	1.6	<p>・本整備事業の実施により、横付け係留が可能となり、フェリー運航の安定性が確保されるとともに、アンカーの交換やアンカー関連機材の損傷が解消され、経費の削減が図られる。</p> <p>・本整備事業の実施により、船舶の輻輳が解消されるとともに、荷役時の横風による船体動揺が解消され、旅客や車両の乗降時の安全性が向上する。</p> <p>・本整備事業の実施により、一般貨物とフェリー貨物の混在利用が解消されることで、荷役時における粉じんの影響が軽減され、利用者に対する環境改善が図られる。</p> <p>・本整備事業の実施（耐震強化岸壁の整備）により、震災時における背後住民の不安を軽減することができる。</p>	<p>・函館港は本州とのフェリー航路の発着地であり、物流、人流拠点としての役割を担っていることから、輸送の効率化に資するフェリー岸壁の必要性は高い。</p> <p>・函館港には耐震強化岸壁が未整備であり、切迫する大規模地震発生時における緊急物資輸送や復旧活動の拠点として、住民生活や産業の復興を支援することが求められていることから、耐震強化岸壁の必要性は高い。</p> <p>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、円滑な事業進捗が見込まれる。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
函館港 弁天地区 船だまり整備事業 (改良) 北海道開発局	再々評価	61	81	<p>【内訳】 滞船コストの削減便益：4.4億円/年</p> <p>【主な根拠】 平成20年代後半予測小型船利用隻数：62隻/年 平成20年代後半予測調査船隻数：6隻</p>	62	1.3	<p>・本整備事業の実施により、「函館国際水産・海洋都市構想」の研究拠点基地としての役割を担うことで、国際貢献と水産・海洋研究の牽引、地域貢献・地域再生への寄与が期待できる。</p> <p>・本整備事業の実施により、係留施設と背後圏旧施設の一体的な利用が図られるため、海洋調査等に関する効率的な業務遂行が可能となり、乗組員の利便性を向上させることができる。</p> <p>・本整備事業の実施により、地元官公庁船が集約されることで、既存岸壁の混雑緩和が図られ、岸壁利用の利便性を向上させることができる。</p>	<p>・弁天地区では、「国際水産・海洋総合研究センター」の整備が進められており、調査船の係留、施設等の港湾機能と一体となった水産・海洋研究ゾーンの形成が求められている状況にある。弁天地区係留施設は、調査船を受入れることで、水産・海洋研究ゾーンの形成に寄与するほか、これら官公庁船を集約することで函館港の岸壁利用再編を進めるためにも重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p> <p>・ケーソン中詰材に鉄鋼スラグを使用することなどにより、建設コストの削減を図っている。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
室蘭港 崎守地区 道路整備事業 北海道開発局	再々評価	36	62	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：0.4 億円/年 輸送時間コストの削減便 益：2.6億円/年 【主な根拠】 平成20年代後半臨港道路利 用計画交通量：5,135台/日</p>	43	1.4	<p>・臨港道路の改良整備により、落 石防護対策・法面改良等が行われ るため、港湾関連車両や一般車両 の通行時の安全性が確保される。 さらに、バイパスとして活用可能 となるため、通行止めによる貨物 流動等の停滞を防ぐほか、緊急車 両の安定的な通行が期待される。</p> <p>・臨港道路の老朽化の進行や法面の劣 化による崩落が頻繁に発生しており、 通行止めによる港湾貨物流動の停滞が 発生しているほか、落石等による通行 車両・人命への被害が懸念される。本 港の崎守地区は、コンテナや鋼材等の 外貨貨物の他、石材や砂利等の内貨貨 物を取り扱っており、崎守地区臨港道 路は、これら貨物を背後圏域へ供給す る重要な施設であるため、本プロジェ クトの必要性は高い。 ・本事業にかかる関係機関との調整は 整っているため、事業が順調に進んだ 場合には、平成20年代後半の完了を予 定している。 ・撤去した構造物を自走式破碎機を使 用し現場内流用することで、建設コス トの縮減を図っている。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)	

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							
沓形港 本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	137	334	225	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震時における緊急物資輸送の確保により、離島地域住民の不安の軽減が図られるとともに、耐震強化岸壁を利用した貨物の移出入が可能となり、地域の産業活動を維持することが可能となる。</li> <li>・大型クルーズ船の入港が可能となり、地元住民と乗船客との交流機会が増加するなど、利尻島観光の活性化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模地震発生時における海上からの緊急物資輸送・物流機能の確保とともに、大型クルーズ船の寄港需要の対応。また、物流関連施設の老朽化が著しく早急な対応が求められており、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、円滑な事業進捗がみこまれる。</li> <li>・現場内で発生したコンクリート塊を路盤材料としての流用により、建設コストの削減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)	
天塩港 本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	224	856	415	2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型砂運搬船の積出が可能な岸壁整備、及び岸壁背後の堆積ヤード確保による砂利・砂の輸送や荷役の効率化が図られる。</li> <li>・稚内港のフェリー岸壁が災害等緊急時に利用不可となった際は、本港を代替利用することで、離島への生活物資等の安定的な供給確保が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要貨物である砂を取扱う物流岸壁が整備されていないため、非効率な物流形態を強いられており、整備を実施しない場合、代替港への長距離輸送となりコストが増大する。また、漂砂による航路埋没の解消も課題となっているため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)	

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							
森港 本港地区 小型船だまり 整備事業 北海道開発局	再々評価	179	362	<p>【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減：17.8億円/年 船揚場整備による小型船の上下架作業コスト削減：0.04億円/年 用地・道路整備による作業コスト削減：0.3億円/年</p> <p>【主な根拠】 平成30年代前半利用漁船隻数：127隻（3～20t）</p>	264	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設整備により、作業時間が短縮され、ナマコ漁など新たな漁種に取り組むことが可能となり、地域の水産振興に寄与する。</li> <li>係留施設整備により、港内の混雑が緩和され、小型船の港内航行時や陸揚作業時の安全性が向上する。</li> <li>係留施設整備により、陸揚時における滞船が緩和されるため、水産物の品質確保が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁延長不足から、年間を通して陸揚・準備時の滞船、休憩時の多そう係留が発生している。また、本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産業を支える重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>港内の他施設から発生した土砂を港湾施設用地(新川)に有効活用したことにより整備コストの縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
江差港 本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	100	184	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：0.5億円/年 海難の減少：14.3億円/年 滞船・多そう係留コストの削減：3.3億円/年 船揚場等整備による作業コスト削減：0.02億円/年</p> <p>【主な根拠】 平成40年代前半予測取扱貨物量：19千トン/年 平成40年代前半予測避泊可能隻数：1隻/荒天 平成40年代前半予測利用漁船隻数：89隻</p>	153	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭整備により、既設埠頭周辺における親水性の高い賑わい空間として機能が強化され、観光客の入り込み増加が期待される。</li> <li>防波堤整備による利用船舶の港内航行・荷役・停泊時の安全性向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既設岸壁の老朽化が激しく継続した使用が著しく困難な状況にあったことから、整備を実施しない場合、他港間との長距離輸送を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
瀬棚港 本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	320	686	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減：11.2 億円/年 海難の減少：14.1億円/年 航路・泊地の維持浚渫費の 削減：0.2億円/年</p> <p>【主な根拠】 平成40年代前半予測取扱貨 物量：258千トン/年 平成30年代避泊可能隻数 1隻 /荒天（500～1000GT）</p>	565	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防砂堤整備により創出される浅瀬や海岸をレクリエーションの場として展開することで、地域の交流機会の増加に寄与することができる。</li> <li>・防波堤整備による港内静穏域が広がることで、蓄養殖事業による水産振興がさらに進展する。</li> <li>・防波堤整備による港内静穏域が広がることで、国内初の洋上風力発電施設の設置が可能となり、CO2削減に貢献している。</li> <li>・利用船舶の港内航行・荷役・停泊時の安全性向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・粉塵や騒音への近隣住民の反対により、既存岸壁での鉱産品荷役が規制されたことから、整備を実施しない場合、他港間との長距離輸送を強いられるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
白老港 本港地区 国内物流ターミナル 整備事業 北海道開発局	再々評価	447	1,018	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益： 21.4億円/年 業務コストの削減便益：0.2 億円/年 海難の減少：28.0億円/年</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：2,077千ト ン/年（H30年代前半推計値） 海難の減少：避泊可能隻数 2隻/荒天</p>	660	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流コスト削減により、地域の基幹産業の競争力強化が図られるとともに、雇用の拡大等が図られ、白老港を核とした地域活性化が期待される。</li> <li>・防波堤の整備により、港内静穏度が向上し、利用船舶の港内航行、荷役、停泊時の安全性が向上する。</li> <li>・岸壁の整備により、食料品関連貨物に対する荷役の効率化・円滑化が図られ、異物の混入や異種の油の混合回避など貨物の品質管理面が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・背後企業の物流需要の増大により、公共バース数や岸壁水深が不足しており、国内物流ターミナル整備の必要性は高い。</li> <li>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、円滑な事業進捗が見込まれる。</li> <li>・ケーソン中詰材に鉄鋼スラグを使用することでコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)



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							
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	83	249	<p>【内訳】 滞船・多そう係留コストの削減：0.6億円/年 船舶の待避コストの削減：0.2億円/年 海難事故の減少：15.7億円/年</p> <p>【主な根拠】 平成30年代前半利用漁船隻数：63隻（0～10t）</p>	98	2.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地整備により、災害時の一時避難場所等が確保されるため、島民の安全・安心な生活の確保に寄与する。</li> <li>・緑地整備により、フェリーターミナル周辺での賑わい交流空間が形成されるため、観光・交流の場として、奥尻町の魅力向上や地域の活性化に寄与する。</li> <li>・係留施設整備により、冬期間の労働環境改善のほか、夏季における水産物の衛生管理への取り組みに寄与する。</li> <li>・小型船だまり整備により、荷捌機能が集約化されることで、作業効率の向上や水産物の鮮度保持が図られ、奥尻港の水産物の活性化に寄与する。</li> <li>・本事業関連施設整備により、奥尻港内の利用再編が進展することで船舶の棲み分けが図られ、奥尻港の避難船受入能力が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防波堤の老朽化の進行により、岸壁延長が不足するため、年間を通して陸揚・準備時の滞船、休憩時の多そう係留が発生する。本港の小型船だまりは、背後地域の基幹産業である水産業を支える重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・本港周辺では沖合いを航行する貨物船の避難場所が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難場所の確保が求められている。本港の防波堤は、避難港機能の向上に寄与する重要な施設であるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・本事業にかかる関係機関との調整は整っているため、事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>・係留施設の整備において、仮設足場工を今後施工する構造物の裏込材として流用することで材料費を削減するなど、コスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
仙台塩釜港仙台港 区中野地区国際物 流ターミナル整備事 業 東北地方整備局	その他	135	151	<p>総便益 151.3億円</p> <p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益：148.9億円 その他の便益（残存価値）：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年度取扱貨物量：43.2万トン（穀物類）</p>	128	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。</li> <li>・中野地区において貨物の棲み分けが可能となり、埠頭内の混雑が解消される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・埠頭用地での非効率で危険な荷役や粉塵の飛散による完成自動車への被害を解消する。</li> <li>・入港船舶の大型化に対応した施設整備により、喫水調整や潮待ちが解消され一括大量輸送による輸送コストを削減する。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
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	再々評価	1,496	2,942	【内訳】 海上輸送コスト削減便益： 1309億円 運航コスト削減便益：71億 円 海難事故損失回避便益： 1549億円 その他の便益（残存価 値）：13億円 【主な根拠】 平成33年度取扱貨物量： 219.6万トン（木材チップ、石 炭、原木、穀物等）	2,541	1.2	・輸送コストが低減されることに 伴い、CO2の排出量が削減される。 ・雲雀野地区の整備により既存 ターミナルの混雑が緩和され、 ターミナル内の移動や荷役作業の 効率化、ターミナル周辺の混雑が 緩和される。 ・物流機能強化と工業用地確保に より、企業立地が促進されるなど 地域産業の振興・発展の創出が期 待される。	・石巻港区では、原木、石炭、木材 チップを取り扱う岸壁が混雑して おり、沖待ちが多数発生している。 ・企業に競争力強化の観点より、ス ケールメリット追求による船舶の大型 化への対応が求められている。 ・概要に面する雲雀野地区におい ては、静穏度が十分でないため本来の荷 役機能が十分発揮されていない。 ・航行船舶の荒天時における海難事故 （船舶損傷、積み荷損失、人的被害、 海洋環境汚染に伴う損失等）を回避す べく、安全な避難水域の提供が必要。	継続	港湾局 計画課 （課長 菊地 身智雄）
宮古港竜神崎地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	240	388	【内訳】 交流レクリエーション便 益：381.3億円 滞船費用削減便益：3.2億円 避難移動費用削減便益：0.5 億円 防護便益：0.8億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 交流機会の増加（平成34年 予測来訪者数：1,195千人/ 年）滞船費用の削減（平成34 年予測滞船船舶数：66隻/年） 避難移動移動費用の削減（避 難船舶数：0隻）港湾施設の被 災回避（被災箇所：0箇所）	320	1.2	・船だまりの静穏度が向上するこ とにより、船舶の係留や荷役作業 の安全性が確保される。 ・出崎地区に新たな旅客船ターミ ナルの整備において、バリアフ リー化に対応することで、利用者 の満足度の向上に繋がることが期 待される。 ・出崎地区に新たな旅客船ターミ ナルが整備されることで、従来よ りも移動距離が短くなり、利用者 の利便性の向上が期待される。	・防波堤の整備により安全で効率的な 荷役の確保と滞船の解消、高波浪時 における港湾施設の被害を回避する。 ・早期に遊覧船の発着場所を整備し周 遊ルートを確認することで、観光資源 と一体となった地域魅力度の向上を 図る。 ・東日本大震災により被災し、神林地 区木材港外に水中仮置きされている木 材港南防波堤の本体ブロック(1,400 個)を消波工断面の一部として転用 し、約2.0億円のコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 （課長 菊地 身智雄）

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							
久慈港 湾口地区 防波堤整備事業 東北地方整備局	再々評価	1,200	1,986	<p>【内訳】 津波浸水回避便益：643億円 海難事故損失回避便益： 1334億円 残存価値：9億円 【主な根拠】 津波被害の減少 浸水面積 267.7ha→43.9ha 浸水家屋 1,849棟→162棟 避泊可能隻数 1隻→10隻</p>	1,200	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備により、津波被害の影響を受ける人が減少し、身体的被害、精神的被害の軽減が図られる</li> <li>・施設整備により、航行船舶の定時性、安定性が確保されることにより、輸送の信頼性が向上し、地域経済の活性化が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三陸沿岸地域は、これまで大規模な津波被害を受けており、多くの人命、財産が失われているため、浸水区域の縮小と被害の軽減を図る。</li> <li>・沖合を航行する船舶の荒天時の海難事故を回避するため、安全に避泊できる水域を確保する。</li> <li>・事業は順調に進んだ場合、平成40年代前半の完了を予定。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
秋田港飯島地区複 合一貫輸送ターミ ナル(耐震)整備事業 東北地方整備局	長期間継 続中	75	137	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益(完 成自動車)：51.8億円 輸送コストの削減便益(中 古建設機械)：75.4億円 耐震便益(フェリー貨 物)：4.5億円 耐震便益(緊急物資輸 送)：0.2億円 施設被害回避便益：4.1億円 その他の便益(残存価 値)：0.7億円 【主な根拠】 平成29年度取扱貨物量： 17,103台/年(完成自動車)、 2.4万トン/年(中古建設機械) 37.9万トン/年(フェリー貨物 (耐震))、3千トン(緊急物資輸 送(耐震))</p>	75	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOXの排出量が削減される。</li> <li>・施設整備により、港内の航行安全性の向上、安全な荷役及び係留が可能となる。</li> <li>・被災地への物資代替輸送の拠点となることで、被災地へ物資の供給が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・完成自動車や建設機械を取り扱うための係留施設や背後用地が確保されており、多大な陸上輸送コストがかかっており、複合一貫輸送ターミナル整備が求められている。</li> <li>・大規模地震時の緊急物資輸送や復旧・復興を支える物流機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備・拡充が求められている。</li> <li>・事業は順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
鹿島港 外港地区 国際物流ターミナル 整備事業 関東地方整備局	その他	980	1,585	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：715億円 海難の減少便益：638億円 維持浚渫費用の削減便益：209億円 耐震強化便益：11億円 その他の便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量： 117万トン/年</p>	1,201	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>防波堤の延伸により、港内静穏度が向上し、立地企業への経済的効果が期待される。</li> <li>輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO2、Nox等の排出ガスが削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶大型化への対応が可能となり、物流効率化を図り、地域産業、及び国際競争力の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の生活を支えるためには耐震強化岸壁の整備が必要。</li> <li>今後の事業進捗を図る上での制約となる要因はない。</li> <li>防波堤の構造形式及び、使用材料の工夫によるコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
東京湾口航路 開発保全航路整備 事業 関東地方整備局	その他	774	1,607	<p>【内訳】 航路整備に伴う海難減少便益：1,576億円 航路整備に伴う輸送コスト削減便益：1億円 泊地整備に伴う海難減少便益：14億円 泊地整備に伴う輸送コスト削減便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 平成24年予測船舶隻数： 18.6万隻</p>	1,347	1.2	<p>① 経済損失の削減効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船舶の海難事故や、津波等に伴う東京湾内航路の閉鎖により、東京湾内に輸入される鉄鉱石やエネルギーの原料が供給されず、自動車製造業、発電所の停止、石油化学工業・製造業の停止等経済的に大きな影響が想定される。早期啓開により東京湾内航路の閉鎖期間を短縮することで、こうした経済損失の削減が可能となる。</li> </ul> <p>② 経済損失の削減効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>航路と泊地を明確に区分することにより、迅速な啓開作業が可能となり、東京湾内航路の早期復旧が可能となるため、東京湾内航路を利用して行われる緊急物資輸送や復旧資機材の輸送等への対応が早期にできるようになることから、被災地の復旧・復興の迅速化が期待される。</li> </ul>	<p>&lt;事業の必要性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京湾口航路開発保全航路整備事業においては、第三海堡撤去及び中ノ瀬航路浚渫を実施することにより、平常時の湾内における海難事故が減少し、船舶航行の安全が図られる。また、待避水域を確保することにより、津波発生時においても船舶航行の安全が図られる。その結果、航路閉鎖等が減少し、東京湾内の物流機能が維持されることによって、我が国経済の中核である首都圏の住民生活及び企業活動の維持が可能となる。</li> <li>したがって、船舶の航行安全性の確保および海難事故発生による経済損失回避の観点から、本事業は必要である。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
千葉港葛南中央地区 国際物流ターミナル 整備事業 関東地方整備局	再々評価	51	87	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益 (船舶大型化): 45億円 陸上輸送コスト削減便益: 35億円 震災時輸送コスト削減便 益: 5.3億円 震災時施設被害回避便益: 3.0億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量: 892千ト/年</p>	58	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>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が図られる。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉港は平成16年以降、鋼材輸入量全国第1位であり、背後企業の国際競争力強化に向けた物流コストの低減に資する大型岸壁の早期整備が望まれている。</li> <li>平成27年度までに事業完了し、平成28年度供用開始を目指している。今後の事業進捗を図る上で制約となる要因はない。</li> <li>岸壁の耐震化工事において、鋼管杭打設の施工精度の向上を反映させ、設計を見直すことにより、鋼材量減少によるコストの縮減を図っている。</li> <li>また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト縮減や環境改善に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
横浜港南本牧～本 牧ふ頭地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局	長期間継 続中	1,116	1,256	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 1,137.3 億円 走行経費減少便益: 90.7億 円 事故減少便益: 22.8億円 残存価値: 5.0億円 【主な根拠】 平成42年予測交通量: 0.8～ 1.5万台/日</p>	1,042	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化(横浜港の一体運営・パースの有効利用による効率化、経済波及効果など)</li> <li>災害時の被害軽減(2ルート化により大規模災害時におけるリダンダンシーを確保)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南本牧ふ頭のコンテナターミナルの機能を発揮することができる。</li> <li>本牧ふ頭や高速道路ネットワークとのアクセス性が向上し、物流の効率化を図ることができる。</li> <li>新たな臨港道路の整備によってリダンダンシーを確保することにより、切迫する東京湾北部地震等の大規模地震時における国際物流機能が確保され、社会経済への影響を軽減し、経済活動の維持を図ることができる。</li> <li>平成28年度に事業完了予定。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
横浜港本牧地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業(耐震改良) 関東地方整備局	長期間継 続中	400	1,580	【内訳】 輸送コストの削減便益： 1,467.8億円 震災時における輸送コスト 削減便益：78.4億円 震災時における施設被害の 回避便益：14.0億円 その他の便益：20.0億円 【主な根拠】 将来取扱貨物量：22.8万 TEU/年	473	3.3	ターミナル利用による輸送効率の 向上等により産業の国際競争力等 が向上する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルの改良により、コンテナ 船の大型化への対応が可能となり、物 流の効率化を図ることができる。</li> <li>・岸壁の耐震強化により、切迫する東 京湾北部地震等の大規模地震時にお ける国際物流機能が確保され、社会経 済への影響を軽減し、経済活動の維持 を図ることができる。</li> </ul> 平成25年度内にはターミナルが供用 開始の見込み。また、ふ頭用地の整備 等を行い、平成26年度に事業完了予 定。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
川崎港 東扇島地区 ～水江町地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局	長期間継 続中	540	680	【内訳】 走行時間短縮便益：626億円 走行経費減少便益：47億円 事故減少便益：5億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 平成42年予測交通量： 20,800台/日	484	1.4	①物流機能の強化 ・ロジスティクス機能の集積が進 んで首都圏の物流拠点としても重要 な役割を担っている東扇島と内陸 部とを結ぶ交通の分散化が図ら れ、首都圏の生活と産業を支える 物流の動脈としての機能が見込ま れる。 ②防災機能の強化 ・発災時には、基幹的広域防災拠 点と結ぶ緊急物資輸送や就労者等の 避難に役立ち、首都圏の防災機能 の強化が見込まれる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東扇島地区においては首都圏で消費 される食品・雑貨等の流通拠点とし て、また、我が国の基幹産業である自 動車の輸出拠点として企業集積が進 んでいるが、東扇島地区と内陸部を結ぶ 動線は現在川崎港海底トンネルしか無 く、増加する貨物流動等への対応が必 要である。</li> <li>・さらに、切迫する首都直下地震等へ の備えとして、災害時には緊急物資輸 送等の中継基地の役割を担う東扇島地 区と人口が集中する内陸部とのアクセ スの多重化が必要である。</li> <li>・上記への対応として、当該事業の整 備により、常時においては交通の分散 化による交通混雑緩和、発災時にお いては緊急物資輸送ルートのリダン ダンシーの確保に寄与するものである。</li> <li>・平成30年度に事業完了予定。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
伏木富山港 新湊 地区 臨港道路整備事業 北陸地方整備局	再々評価	498	775	<p>【内訳】 輸送コストの削減:770.3億円 交通事故の減少:4.3億円</p> <p>【主な根拠】 平成25年予測交通量:6,600 台/日</p>	612	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライトアップの実施や眺めの良い全天候型の自歩道が整備され、魅力ある地域の形成の一翼を担っており、周辺の観光施設へのアクセス性向上ともあわせて、観光魅力度の向上が図られる。</li> <li>・伏木富山港は災害時における物資の海上輸送拠点に指定されており、本プロジェクトの実施により緊急輸送体制が強化される。</li> <li>・輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の削減が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伏木富山港において増大している外貨コンテナ貨物を中心とした物流の円滑化および効率化による物流コストの削減、交通事故および交通渋滞の減少、海洋性レクリエーション施設利用者および港湾利用者のアクセス向上、災害・救急・消防活動の支援など重要な役割を担っている。</li> <li>・供用開始後、交通量も順調に推移しており、物流の円滑化のみならず、観光資源としても注目されていることから、地元からはより安全・安心な利用を可能とするよう事業の完了への強い要望がある。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
七尾港 大田地区 国際物流ターミナル 整備事業 北陸地方整備局	再々評価	179	294	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益:289.8 億円 滞船コストの削減便益:2.04億 円 残存価値:2.57億円</p> <p>【主な根拠】 平成43年予測取扱貨物量: 21.4万トン/年</p>	273	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船の寄港が可能となり物流が効率化され、木材加工を主要産業とする地域経済の活性化に寄与する。</li> <li>・大型化する旅客船の寄港が可能となり、クルージング機会が増加するとともに、港のにぎわいが創出される。</li> <li>・輸送の効率化に伴い、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の削減が可能となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船の寄港が可能となり、原材料の調達における物流の効率化が図られ、環境やクルージング機会の増加などと併せて木材加工を主要産業とする地域経済の発展に寄与する。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
御前崎港女岩地区 防波堤整備事業 中部地方整備局	再々評価	432	4,089	<p>【内訳】 陸上・海上輸送コストの削減便益 (RORO) : 1,002億円 陸上輸送コストの削減便益 (完成自動車) : 87億円 陸上輸送コストの削減便益 (その他) : 187億円 避難船損失回避便益 : 2,806億円 残存価値 : 7億円</p> <p>【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量 (RORO) : 99万トン/年 平成30年予測取扱貨物量 (完成自動車) : 90万トン/年 平成30年予測取扱貨物量 (その他) : 2万トン/年</p>	1,175	3.5	<p>・施設を整備することで、背後の荷主等事業者の物流機能の効率化を促進することにより、地域産業の競争力強化を図ることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出も期待される。</p> <p>・輸送の効率化に伴い、二酸化炭素 (CO2) や窒素酸化物 (Nox) の排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。</p>	<p>・御前崎港において、静穏度を確保することで、取扱貨物の増加へ対応し、非効率な輸送形態を解消する。また、沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域を確保する。以上より本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</p> <p>・防波堤ケーソンの中詰材にリサイクル材を活用することで、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
下田港 防波堤整備事業 中部地方整備局	その他	550	6,857	<p>【内訳】 避難便益 : 6,689億円 津波防護便益 : 162億円 その他の便益 : 6億円</p> <p>【主な根拠】 平成33年度避泊可能隻数 : 16隻</p>	914	7.5	<p>・港内や港口の静穏度が改善され、船舶の港内航行時や出入港時の安全性向上を図ることができる。</p> <p>・津波による浸水被害の軽減が図られることにより、生活の安心感向上を図ることができる。</p>	<p>・下田港において、荒天時に港内の静穏度を確保することで、十分な避泊水域を確保する。また、発生が切迫する東海地震による津波に対し浸水被害を軽減する。</p> <p>以上より本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</p> <p>・今後も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る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)



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							
名古屋港鍋田ふ頭 地区 国際海上ターミナル 整備事業 中部地方整備局	長期間継 続中	250	764	<p>【内訳】 ターミナル新設による輸送 コスト削減：587億円 道路整備による交通円滑化 効果：60億円 震災後の幹線貨物輸送コス ト削減：78億円 西航路拡幅による海上輸送 効率化効果：32億円 残存価値：7.0億円</p> <p>【主な根拠】 ・輸送コスト削減 (平成30年予測取扱貨物量： 25.9万TEU) ・道路整備による交通円滑化 (平成30年鍋田進入道路交通 量：14,800台/日) ・西航路拡幅による船舶航行 の効率化(大型化) (平成30年度航路幅400mを利 用する便益対象船舶：17隻/ 年)</p>	266	2.9	<p>・荷役の効率化など背後の荷主等 事業者の物流機能の効率化が促進 され、地域産業の国際競争力の向 上を図ることができる。 ・物流の効率化によって、貨物の 輸送に伴って発生するCO2やNOxの 排出量が減少し、環境負荷の軽減 が図られる。 ・背後企業の事業規模が拡大され ること、地域経済の活性化や新 たな雇用創出が期待される。</p>	<p>・名古屋港において、貨物量の増大に 対応するためコンテナターミナルを新 たに整備し、非効率な輸送形態を解消 する。また、耐震強化岸壁で整備する ことで、大規模地震時の経済活動の維 持を図る。 以上より本プロジェクトの必要性は高 い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 20年代後半の完了を予定している。 ・今後も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る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
衣浦港武豊北ふ頭 地区国際物流ター ミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	152	329	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：91億円 航路拡幅による輸送効率化 便益：238億円 その他の便益：1億円</p> <p>【主な根拠】 平成35年予測取扱貨物量： 341千トン/年</p>	211	1.6	<p>・航路拡幅により、航行の安全性 が向上する。 ・貨物の陸上輸送距離の短縮によ り、CO2、NOx排出量が削減 される。</p>	<p>・衣浦港において、貨物量の増大に対 応するためコンテナターミナルを新 たに整備し、非効率な輸送形態を解消す る。また、急速に進展する船舶の大型 化に対応し、航行の制約を解消する。 以上より本プロジェクトの必要性は高 い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 30年代前半の完了を予定している。 ・浚渫土の有効利用(深掘跡修復)に より、コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
四日市港霞ヶ浦北 ふ頭地区国際海上 コンテナターミナル 整備事業 中部地方整備局	再々評価	755	1,553	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,290億円 臨港道路の便益：254億円 残存価値：8億円</p> <p>【主な根拠】 取扱貨物量：111,353TEU 北米航路：12,164TEU 東南アジア航路：84,627TEU 韓国航路：1,653TEU 中国航路：12,909TEU</p>	909	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 増大するコンテナ貨物需要や船舶の大型化に対応したコンテナターミナルを整備することで、港湾物流のコスト低減及び物流背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。</li> <li>・ 増大する港湾関連交通を高速道路網に接続させ、定時制・即時性を確保し港湾サービスの向上を図ることができる。</li> <li>・ 輸送の効率化により、陸上輸送時に排出されるCO2、Nox等の排出ガスが削減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 四日市港において、貨物量の増大に対応するためコンテナターミナルを新たに整備し、非効率な輸送形態を解消する。臨港道路を整備することで、港湾貨物の定時性・安全性を確保し、周辺交通の円滑化が図られる。また、大規模地震時において、リダンダンシーを確保することによって、地域の生活や産業活動の維持を図る。以上より本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>・ 今後も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る。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
大阪港北港南地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事業 近畿地方整備局	再々評価	1,792	13,146	<p>【内訳】 ・ 輸送コスト削減便益：12,714億円 ・ 震災後における輸送コスト増大回避：356億円 ・ その他の便益：76億円</p> <p>【主な根拠】 ・ 平成30年度予測取扱貨物量：124万TEU/年</p>	2,308	5.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大による輸送効率の向上等により産業の国際競争力の向上や、地域産業の安定・発展、地域活力の強化が図られる。</li> <li>・ 釜山トランシップが回避されることにより、貨物の積み換えに伴う貨物の損傷が回避される。また、運航の定時性が向上する。</li> <li>・ 貨物の陸上輸送距離の短縮により、沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。</li> <li>・ コンテナターミナル周辺での渋滞が緩和する。</li> <li>・ 岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する企業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が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の国際競争力を強化する。</li> <li>・ 大規模地震発生時に国際物流機能を確保し、社会経済活動を維持する。</li> <li>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>・ 裏込材等に頁岩土砂を用いて液状化対策費用を削減した。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
堺泉北港助松地区 国際物流ターミナル 整備事業 近畿地方整備局	再々評価	182	330	【内訳】 ・輸送コスト削減便益：276億円 ・震災後における輸送コスト 増大回避：42億円 ・その他の便益：12億円 【主な根拠】 ・平成32年度予測取扱貨物 量：28千台/年	254	1.3	・沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・既存ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における被害に対する港湾直背後立地企業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が図られる。 ・船舶の大型化により、船舶からのCO2、NOxの排出量が軽減される。	<目的・必要性> ・西日本エリアにおける中古自動車の需要増加・船舶大型化に対応することによる物流の効率化を図る。 ・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> ・平成25年度末現在、事業進捗率85%であり、事業が順調に進んだ場合には、平成31年度の完了を予定している。 <コスト縮減等> ・港湾構造物を撤去した際に発生した基礎捨石等の材料を岸壁築造時に再利用した。 ・建設副産物の発生量を抑制するとともに工事コストの縮減を図った。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
大阪港南港東地区 国際物流ターミナル 整備事業 近畿地方整備局	再々評価	118	138	【内訳】 ・輸送コスト削減便益：109億円 ・船舶の大型化に伴う輸送コスト削減便益：25億円 ・その他の便益：4億円 【主な根拠】 ・平成34年度予測取扱貨物 量：538千トン/年	116	1.2	・貨物の陸上輸送距離の短縮により、沿道における騒音や振動等の軽減が図られる。 ・既存ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・物流機能の効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、船舶及び輸送車両からのCO2、NOxの排出量が軽減される。	・輸入原木の製材化による物流形態の変化（水面貯木→陸上保管）や船舶の大型化に対応するとともに、分散する製材等の外貿バルク取扱施設を南港地区に集約し、物流の効率化を図る。 ・年々取扱量が増加傾向にあり、船舶の大型化が進む北南米向け鉄鋼・鋼材輸出の積出拠点港としての機能を高め、国際競争力の強化を図る。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年度前半の完了を予定している。 ・標準ケーソンの幅と、取付ケーソンの配置を工夫して、全体函数を減らしコストの縮減を図った。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
和歌山下津港本港 地区国際ターミナル 整備事業 近畿地方整備局	再々評価	745	6,214	【内訳】 輸送コストの削減：1,276億円 震災時の輸送コスト削減便 益：37億円 浸水被害回避便益：955億円 海難事故の減少便益：3,930億 円 その他便益：16億円 【主な根拠】 ・平成30年予測取扱貨物量： 56万トン/年	1,544	4.0	・輸送の信頼性の向上 ・地域産業の安定・発展・地域活 力の強化 ・排出ガスの減少 ・沿道騒音等の軽減	<p>&lt;目的・必要性&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。</li> <li>大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。</li> <li>港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保をする必要がある。</li> </ul> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成29年度末の完成を予定している。</li> </ul> <p>&lt;コスト縮減等&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁の耐震改良において新たに開発された地盤改良工法を採用することによりコストを削減。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
鳥取港千代地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	383	1,537	【内訳】 輸送コスト削減便益：857億円 海難事故等による損失の回 避：672億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：51.4万トン /年	1,101	1.4	・新たな航路（西浜航路）の開設により、中小船舶の安全な入出港が確保される。 ・港内静穏度確保により、荷役作業の安全性向上が図られる。 ・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が図られる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>鳥取港は建設資材等の流通拠点として取扱貨物も増加傾向であることや、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。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤（暫定）を採用することにより堤体幅が縮小させることによるコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
境港外港地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	458	2,734	【内訳】 輸送コスト削減便益：2,661億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：264万トン/ 年	1,926	1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて境港で安全かつ効率的な荷役が可能となることにより、他地域（瀬戸内海側等）で震災が起きた際のリダンダンシー（日本海側から太平洋・瀬戸内地域の物流ルート）確保に寄与する。</li> <li>港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOXの排出量が軽減される。</li> <li>荷役作業の安全性が向上する。</li> <li>冬期風浪等による港内施設及び港湾関連施設の被災リスクを低減する。</li> <li>安全な入出港航路が確保される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>境港は周辺企業の立地や設備投資が進んでおり、取扱貨物も増加傾向であることから、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資する本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用すると共に安定上有効な上部斜面堤を採用することにより堤体幅が縮小させることによるコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
尾道系崎港 機織地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	198	394	【内訳】 ・輸送コスト削減便益：392億円 ・その他便益：2億円 【主な根拠】 H24年以降の取扱貨物量推計： 原木輸入量（水面荷役：285千 トン/年、陸上荷役：194千トン/ 年）	263	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>機織地区の背後圏である福山市と府中市には170社の木材関連企業が立地しており、原木貨物の物流効率化が図られることで、こうした地域産業の競争力の更なる向上が期待できる。</li> <li>浚渫土砂の良質な部分を使って干潟を創出することで、松永湾の水質・底質の改善に貢献する。</li> <li>貨物の海上輸送の効率化により、CO2排出量が約37%削減される。</li> </ul>	【投資効果】 ・事業全体のB/C=1.5、残事業のB/C=2.5 【事業の進捗の見込み】 ・航路(-12m)と泊地(-12m)はH28年度、泊地(-10m)はH30年度にそれぞれ完成予定。 【コスト縮減策】 ・浚渫土砂の一部について、搬入先を他港の埋立処分場から港内の人工干潟へ変更することにより、約4億円を削減。	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
関門航路 開発保全航路整備 事業 九州地方整備局	再々評価	2,793	4,441	<p>【内訳】            輸送コストの削減便益(運航ル            ト短絡化):3,017億円            輸送コストの削減便益(輸送量            増加):711億円            損失コストの回避便益(衝突            海難減少):641億円            損失コストの回避便益(乗揚            海難減少):72億円</p> <p>【主な根拠】            平成47年予測通航船舶隻数:            35万隻/年</p>	3,037	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流が効率化され、わが国産業の国際競争力強化に寄与するとともに、経済・社会活動の活性化に貢献する。</li> <li>・海難事故に伴う船舶の沈没等による航路封鎖の頻度が減少し、航路封鎖による待機や別ルートへの迂回によって増大する輸送コストが削減される。</li> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2の排出量が軽減される。</li> <li>・浚渫土の有効活用による海域の底質及び水質が改善される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上輸送コストの削減、海難損失コストの削減、広域的な経済活性化およびCO2排出量削減が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代後半の完了を予定している。</li> <li>・浚渫土砂を有効利用することでコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
徳山下松港徳山地区 国際物流ターミナル整備事業 中国地方整備局	その他	305	1,038	<p>【内訳】            海上輸送コスト削減便益:            1,027億円            残存価値:11億円            (埠頭用地、航路・泊地、荷役機械)</p> <p>【主な根拠】            予測取扱貨物量(平成29年)            石炭:350万トン/年            珪砂:9万トン/年</p>	529	2.0	<p>①地域産業の安定・発展に貢献            ・背後立地企業の物流化が図られ、地域産業の国際競争力が向上する。</p> <p>②航路航行の安全性の向上            ・石炭等の輸送に用いられる船舶の大型化が図られることから、入出港回数が低減され、航路を通航する船舶の輻輳が緩和される。</p> <p>③環境負担の軽減            ・貨物の海上輸送の効率化が図られ、CO2、NOX排出量が削減する。</p>	<p>&lt;事業の必要性&gt;            既存施設の能力不足(岸壁水深及び岸壁数、背後スペースの不足)の解消及び船舶の大型化へ対応することにより、物流効率化を図り、背後企業及び地域産業に貢献する。</p> <p>&lt;事業の進捗の見込み&gt;            平成28年度未完了予定</p> <p>&lt;コスト縮減&gt;            浚渫土砂の揚土方法の見直しや他事業との調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト縮減が図られる。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
油谷港唐崎地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	76	2,529	<p>【内訳】 海難減少に伴う損失の回避額 : 2,528億円 残存価値 : 0.8億円 (防波堤) 【主な根拠】 避難泊地の確保 : 100~ 500GT : 5隻</p>	92	27.6	<p>油谷港沖を航行する船舶の安全で 安定的な運航が可能となり、海上 輸送の信頼性向上及び安全な海上 ネットワークの構築による海上輸 送の待機時間が短縮されることか ら輸送コストの削減が期待され る。</p>	<p>〈投資効果等の事業の必要性〉 荒天時において航行船舶の避難に必要 な静穏水域を確保し、船舶の航行安全 性及び信頼性の向上に寄与する。 〈事業の進捗見込み〉 早期に船舶の避泊に必要な水域を確保 するため、事業の進捗に応じた段階供 用を行いつつ、事業を推進する。 〈コスト縮減等〉 防波堤(西)の残事業整備に先立ち、 最新の波浪データ等を用い、設計断面 の再検討を行った結果、断面の縮小化 が可能となった。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
下関港新港地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	その他	241	404	<p>【内訳】            輸送コストの削減便益:119億円            荷役効率化:30億円            安全便益:210億円            土地収入:39億円            その他の便益:6億円            【主な根拠】            平成35年予測取扱貨物量            外貿コンテナ:3.5万TEU/年            バルク:18千トン/年</p>	333	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ貨物の増大や船舶の大型化に対応した物流機能が拡充される他、新たな企業用地の創出により、企業競争力が強化される。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上輸送費用の削減、陸上輸送費用・時間費用・通行料金の削減等の効果が大きい他、CO2及びNOx排出量の削減などの効果が期待でき、本ターミナルの必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>・ケーソンの中詰材を砂から銅水砕スラグを採用することによる堤体のスリム化によりコスト縮減を行った。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
徳島小松島港 沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 四国地方整備局	長期間継続中	141	254	<p>【内訳】            輸送コストの削減便益:237億円            耐震便益:17億円            その他の便益:0.7億円            【主な根拠】            平成30年予測貨物量:1,675千トン/年</p>	138	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、Noxの排出量や沿道騒音が軽減される。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の輸送ルートが確保され、住民の安全・安心な暮らしを確保することができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徳島小松島港において、複合一貫輸送ターミナルを整備することにより船舶の大型化に対応することで輸送の効率化を図ることができる。また、大規模地震対策施設を整備することによって、緊急物資輸送拠点の確保が図られるため、本事業の必要性は高い。</li> <li>・事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>・地盤改良範囲、床堀範囲について、断面の見直しにより、コスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)



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							
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	1,263	4,144	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：1,268億円 交通事故削減便益：5.2億円 海難減少便益：1,883億円 浸水防護便益：777億円 耐震便益：102億円 その他の便益：108億円</p> <p>【主な根拠】 平成30年予測取扱貨物量 コンテナ貨物：11,197TEU/年 バルク貨物：1,180千トン 避泊可能隻数：6隻</p>	2,226	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上が図られる。</li> <li>客船等の寄港により、来訪者の交流、レクリエーション機会の増加が期待され、高知港背後圏の地域振興に寄与している。</li> <li>耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の輸送ルートが確保され、住民の安全・安心な暮らしを確保することができる。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO2、Noxの排出量や沿道騒音が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高知港においては係留施設の不足により、増大する貨物需要及び船舶の大型化に対応できず非効率な輸送形態を強いられているが、本ターミナルを整備することにより、これらを解消し、輸送の効率化を図ることができる。また、大規模地震対策施設を整備することによって、緊急物資輸送拠点の確保が図られるため、本事業の必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>防波堤において、設計沖波を見直し、信頼性設計法（期待滑動量）を用いることによりコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
宿毛湾港池島地区 防波堤整備事業 四国地方整備局	長期間継 続中	80	100	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：64億円 浸水防護便益：35億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量： バルク貨物：9万トン/年 浸水面積：11万㎡減少</p>	77	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤の整備により港内の静穏度を確保することによって、船舶の安全な離着岸が可能となり、新たな企業立地に伴う雇用創出など、地域の振興へ寄与することが期待される。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO2、Noxの排出量や沿道騒音が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防波堤の整備により安全で効率的な物流、船舶の安全な離着岸が可能となり地域の振興に寄与するため、本事業の必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>浚渫により発生する軟岩の流用や、大型作業船の効率的な利用により、コスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
苅田港 本港地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	652	862	<p>【内訳】 輸送コストの削減効果：825億円 その他の便益：37億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量： ・石炭：103万トン/年 ・鉄鉱石等：23万トン/年</p>	776	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化が図られ、苅田港周辺立地企業は国民生活に直結する電力や公共性の高い生産物を安定的・効率的に供給できる。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、CO2、Nox等の排出量が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化や輸送距離短縮による輸送コストの削減、広域的な経済活性化やCO2、Nox排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。</li> <li>新形式防波堤（L型波消防波堤）の導入によるコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
博多港須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	252	731	<p>【内訳】 輸送コストの削減：731億円</p> <p>【主な根拠】 平成23年予測穀物輸入量（須崎ふ頭地区）：100万トン/年 平成28年予測穀物輸入量（須崎ふ頭地区+箱崎ふ頭地区）：128万トン/年</p>	275	2.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 背後圏における食糧供給の安定化や畜産業の活性化に大きく貢献できる。</li> <li>・ 陸上・海上輸送距離増加の回避及び船舶大型化による輸送回数減により、CO2、NOxの排出量が削減される。</li> <li>・ 航路幅幅による、海上交通の安全性と利便性の向上が図られる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 効率的な輸送ネットワークの維持及び船舶大型化への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業活動の継続により地域の持続的な活力を確保することができるため本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>・ 浚渫土砂の処分方法の見直しにより、コスト縮減に取り組む。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
伊万里港七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	176	266	<p>【内訳】 輸送コストの削減（海上）：52億円 滞船コストの削減：28億円 荷役の効率化：124億円 輸送コスト削減（陸上）：58億円 事故損失額削減：2.8億円 その他の便益：0.38億円</p> <p>【主な根拠】 平成28年 予測取扱貨物量： コンテナ：0.6 万TEU/年 平成26年 予測滞船解消時間： コンテナ：201時間/年 平成32年 予測交通量： 0.5 万台/日</p>	207	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物流機能の効率化が図られ、背後企業の国際競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。</li> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 係留施設の不足及び水深の不足が解消され、利用企業による船舶の大型化等により輸送効率化及び船舶の大型化、港湾関連交通の円滑化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
伊万里港七ツ島地区 臨港道路整備事業 九州地方整備局	再々評価	176	266	<p>【内訳】            輸送コストの削減(海上) :            52億円            滞船コストの削減 : 28億円            荷役の効率化 : 124億円            輸送コスト削減(陸上) : 58            億円            事故損失額削減 : 2.8億円            その他の便益 : 0.38億円</p> <p>【主な根拠】            平成28年 予測取扱貨物量 :            コンテナ : 0.6 万TEU/年            平成26年 予測滞船解消時間 :            コンテナ : 201時間/年            平成32年 予測交通量 :            0.5 万台/日</p>	207	1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化が図られ、背後企業の国際競争力の強化及び地域経済の活性化が期待される。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>係留施設の不足及び水深の不足が解消され、利用企業による船舶の大型化等により輸送効率化及び船舶の大型化、港湾関連交通の円滑化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
長崎港 小ヶ倉柳地区 ターミナル再編事業 九州地方整備局	その他	125	173	<p>【内訳】            輸送コストの削減便益 : 159億            円            震災時の輸送コスト増大回            避 : 7.9億円            震災時の施設被害回避 : 1.3億            円            その他の便益 : 4.7億円</p> <p>【主な根拠】            平成26年 予測取扱貨物量            コンテナ : 9,084TEU            一般貨物 : 33.3万トン</p>	143	1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の老朽化に伴う港湾施設機能喪失が回避されるため、これまで長崎港を活用していた利用者が引続き事業を継続することが可能となる。</li> <li>港湾貨物の輸送効率化により、船舶及び輸送車両からのCO2、NOxの排出量が軽減される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾施設機能の継続、輸送コストの削減、震災への対応、CO2、NOxの排出量削減等の効果が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>地盤改良材に調達単価の安い鉄鋼スラグを採用することによりコスト縮減を図っている。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

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							
熊本港夢咲島地区 国内物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局	再々評価	236	450	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：444億円 荷役の効率化：2.9億円 その他便益：2.2億円</p> <p>【主な根拠】 平成31年 予測取扱貨物量： ・コンテナ：2.9万TEU/年 ・一般貨物：2.0万トン/年</p>	403	1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流機能の効率化、輸送コストの削減により、地域産業の国際競争力の向上及び経済の活性化が図られる。</li> <li>CO2、NOx等の排出ガスが削減される。</li> <li>防波堤(南)の整備促進に伴う港内静穏度の確保により、船舶の荷役及び航行等の安全が向上する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本県の物流拠点港として重要な役割を担っており、船舶の安全な航行を確保するとともに、県内コンテナ取扱企業の物流機能の効率化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。</li> <li>県内のコンテナ取扱企業等からも整備に対して強い要望が寄せられており、円滑な事業進捗が見込まれる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
中津港田尻地区 臨港道路整備事業 九州地方整備局	その他	55	99	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：9.7億円</p> <p>【主な根拠】 平成27年予測交通量：9,129台/日</p>	56	1.8	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備により企業立地が進み、今後更なる雇用の創出や所得の向上が見込まれ、広域的な経済の活性化に寄与する。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>臨港道路の整備により港湾貨物の円滑で広域的な流動を可能とする広域交通ネットワークが構築され、物流の効率化と共に港周辺の渋滞緩和、安全性の向上、沿道環境の改善が可能となる。</li> <li>また、CO2、NOx排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成20年代後半の完了を予定している。</li> <li>施工方法の見直しなどにより、コスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)
那覇港浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業 沖縄総合事務局	再々評価	210	669	<p>【内訳】 輸送費用削減便益：82.5億円 輸送時間費用削減便益：541.5億円 事故損失額削減便益：28.8億円 残存価値：16.1億円</p> <p>【主な根拠】 輸送コスト削減 (平成42年予測交通量： 32,100台/日)</p>	217	3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇港と沖縄中北部との港湾貨物の輸送機能の強化を図るため、また、周辺道路機能を補完し並行する国道58号の渋滞が大幅に緩和できる効果が見込まれる観点から、臨港道路の整備が必要である。</li> <li>事業が順調に進んだ場合には、平成26年度の完了を予定しており、現在の進捗率は79%である。</li> <li>橋梁取付区間の一部埋立に港内浚渫土を活用する等、積極的に流用材を活用しコスト縮減を図っており、事業の実施に際しては引き続き適切に対応していきたい。</li> </ul>	継続	港湾局 計画課 (課長 菊地 身智雄)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成25年8月に評価結果を公表済)

【空港整備事業】  
(直轄事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
東京国際空港C滑 走路延伸事業  関東地方整備局 東京航空局 気象庁	長期間継 続中	209	447	245	1.8	<p>①貨物積載量の増加 深夜早朝時間帯に使用でき る滑走路長が2,500mから 3,000mになり、旅客便に積 載される貨物量が増加する ことが期待される。</p> <p>②昼間時間帯における効果 気象条件の不利な場合等に おいても、より一層、機体 重量の制約が生じにくくな ることが期待される。</p>	<p>本事業により、東京国際空港の深夜 早朝時間帯における長距離国際線の大 型機の就航が可能となる。これによ り、首都圏国際空港の更なる機能強化 を実現することで、首都圏ひいては我 が国の国際競争力向上に貢献するもの と期待される。</p> <p>本事業の進捗率は、74% (平成24年 度末時点) であり、平成26年末の施設 供用に向けて着実に進捗している。</p> <p>空港内の他工事で発生した建設副産 物を盛土材料に使用するなどコスト縮 減及び効率化を図っている。今後も引 き続きコスト縮減に努める。</p>	継続	航空局 空港施設課 (課長 池田 薫)	

【都市公園事業】  
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			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							
国営飛鳥・平城宮 跡歴史公園 近畿地方整備局	再々評価	926	3,794	<p>【内訳】 直接利用価値：3,338億円 間接利用価値：456億円 【主な根拠】 誘致圏：飛鳥区域については 110km圏、平城宮跡区域につい ては100km圏を誘致圏として設 定 誘致圏人口：2,390万人</p>	2,378	1.6	<p>・飛鳥地方における歴史的風土及び文化財の保存等を図るとともに、我が国固有の優れた文化的資産である平城宮跡の保存及び活用を図っている。 ・飛鳥区域は、我が国の「国家形成の始まりの地」である飛鳥地方において、歴史的風土及び文化財の保存及び活用に寄与する。平城宮跡区域は、律令国家体制の完成をみた奈良時代の都「平城京」の中心であり、特別史跡、かつ、世界遺産の構成資産の一つでもある「平城宮跡」の保存及び活用に寄与する。 ・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（平成24年度）において、9割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・飛鳥区域は、飛鳥地方の文化的資産の保存と活用を図るという目的を踏まえ、引き続き、観光・交流拠点として、地域の活力維持につながる取り組みが必要である。平城宮跡区域は、平城宮跡の保存と活用を図るという目的を踏まえ、平城宮跡への関心、賑わいの維持・向上に関する取り組みが必要である。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・飛鳥区域においては平成28年度開園目標に向けてキトラ古墳周辺地区の施設整備を計画的に実施し、平城宮跡区域においては第一次大極殿院における建造物の復原整備、拠点ゾーンの施設整備を計画的に実施していく。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・各施設の計画・設計、施工のそれぞれの段階において、材料や工法の見直し等に取り組んでいく。</p>	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟 引 敏明)	

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							
国営明石海峡公園 近畿地方整備局	再々評価	958	3,126	<p>【内訳】 直接利用価値：2,653億円 間接利用価値：473億円 【主な根拠】 誘致圏：淡路地区及び神戸地 区の各地区80km圏内を誘致圏 として設定 誘致圏人口：1,496万人</p>	1,701	1.8	<p>・公園整備にあたっては、自然環境の保 全・再生や生物多様性の確保、市民参画に よる取組を進めている。 ・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（平成24年度）で8 割以上の利用者から「満足」との回答を得 ている。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・一の都府県を越える広域的な見地か ら設置された公園であり、自然環境の 保全・再生、広域レクリエーション需 要への対応等からの必要性に変更はな い。 ②事業の進捗の見込みの視点 ・淡路地区については、文化交流ゾ ンと海岸ゾーンの大部分を開園してい る。神戸地区は、棚田ゾーンの整備等 を計画的に実施し、平成28年度に一部 開園を予定している。 ③コスト縮減等の可能性の視点 ・各施設の計画・設計、施工のそれぞ れの段階において、材料や工法の見直 し等に取り組んでいく。</p>	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 舟 引 敏明)	

【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)	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			
福島第2地方合同 庁舎 東北地方整備局	長期間継 続中	23	118 点	100 点	121 点	老朽、耐震性の不足、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・ 敷地調査発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
栃木地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	16	112 点	100 点	121 点	老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
館林税務署(増築) 関東地方整備局	長期間継 続中	6.3	— ※1	— ※1	— ※1	— ※1	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 事業の必要性等に変化はないが、今 後の事業進捗を見込むことが困難であ る。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 今後の事業進捗を見込むことが困 難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 「コスト縮減や代替案立案等の可能 性」は無い。</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を 見込むことが困難な状況にあるため中 止する。</p>	中止	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
新宿若松地方合同 庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	141	— ※1	— ※1	— ※1	— ※1	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 建設予定地の利用が困難となり、代 替地確保の見込みもたっていないた め、事業の進捗を見込むことが困難で ある。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 今後の事業進捗を見込むことが困 難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 「コスト縮減や代替案立案等の可能 性」は無い。</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を 見込むことが困難な状況にあるため中 止する。</p>	中止	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
大久保地方合同庁 舎 関東地方整備局	長期間継 続中	39	— ※1	— ※1	— ※1	— ※1	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 建設予定地の利用が困難となり、代 替地確保の見込みもたっていないた め、事業の進捗を見込むことが困難で ある。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 今後の事業進捗を見込むことが困 難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 「コスト縮減や代替案立案等の可能 性」は無い。</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を 見込むことが困難な状況にあるため中 止する。</p>	中止	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
豊島地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	41	－ ※1	－ ※1	－ ※1	－ ※1	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 事業の必要性等に変化はないが、今 後の事業進捗を見込むことが困難であ る。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 今後の事業進捗を見込むことが困 難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 「コスト縮減や代替案立案等の可能 性」は無い。</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を 見込むことが困難な状況にあるため中 止する。</p>	中止	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
王子地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	20	— ※1	— ※1	— ※1	— ※1	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 建設予定地の利用が困難となり、代 替地確保の見込みもたっていないた め、事業の進捗を見込むことが困難で ある。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 今後の事業進捗を見込むことが困 難。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 「コスト縮減や代替案立案等の可能 性」は無い。</p> <p>本計画については、今後の事業進捗を 見込むことが困難な状況にあるため中 止する。</p>	中止	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
横浜地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	134	112 点	100 点	133 点	<p>老朽、耐震性の不足、狭あいを解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
大阪第6地方合同 庁舎 近畿地方整備局	長期間継 続中	171	133 点	100 点	121 点	老朽、狭あい、借用返還を解消する必要性が認められる。移転・再配 置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効 果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計 画の効果」の評価結果から本事業の効 果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 敷地調査発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コ スト縮減や新たな代替案立案の可能 性」の観点から現時点で事業の見直し の必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を 継続することが妥当であると認められ る。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
小倉地方合同庁舎 九州地方整備局	長期間継 続中	20	120 点	100 点	133 点	<p>老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 敷地調査発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
唐津港湾合同庁舎 九州地方整備局	長期間継 続中	11	121 点	100 点	121 点	老朽、耐震性の不足、都市計画の関係を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・敷地調査発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
佐伯税務署 九州地方整備局	長期間継 続中	4.8	100 点	100 点	133 点	老朽、立地条件の不良を解消する必要性が認められる。経済性、採算 性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認めら れる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め る必要がある。また、財政健全化を図 るため、歳出全般の更なる点検が必要 とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計 画の効果」の評価結果から本事業の効 果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・ 設計業務完了後、本体工事発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・ 現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・ 本事業の実施に合理性があり、「コ スト縮減や新たな代替案立案の可能 性」の観点から現時点で事業の見直し の必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を 継続することが妥当であると認められ る。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
鹿児島第3地方合同庁舎 九州地方整備局	長期間継続中	61	112点	100点	119点	老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・敷地調査発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元茂)

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点が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）

※1 今後の事業進捗を見込むことが困難であり、コスト縮減や代替案立案等（事業手法・施設規模等の見直し）の可能性はない。  
国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領 第5.4.③による中止。

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成25年8月に評価結果を公表済)  
【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)	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			
帯広第2地方合同 庁舎 北海道開発局	長期間継 続中	33	123 点	100 点	133 点	老朽、狭あい、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興及び国土強 靱化を進めつつ、財政健全化を図るた め、歳出全般の更なる点検が必要とさ れている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計 画の効果」の評価結果から本事業の効 果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・敷地調査実施後、設計業務発注前。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コ スト縮減や新たな代替案立案の可能 性」の観点から現時点で事業の見直し の必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を 継続することが妥当であると認められ る。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
前橋地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継 続中	55	118 点	100 点	133 点	老朽、狭あい、借用返還、耐震性の不足を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入居予定官署の一部が入居を取り止めたことに加え、東日本大震災からの復興及び国土強靱化を進めつつ、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</li> </ul> <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</li> </ul> <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本体工事中。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年度完成予定。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</li> </ul> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
世田谷地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継続中	22	110 点	100 点	121 点	<p>老朽、耐震性の不足、狭あいを解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興及び国土強靱化を進めつつ、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・設計業務中、平成25年度本体工事発注予定。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・平成27年度完成予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 川元茂)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
和歌山地方合同庁 舎 近畿地方整備局	長期間継 続中	78	107 点	100 点	133 点	老朽、狭あい、耐震性の不足、借用返還を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東日本大震災からの復興及び国土強靱化を進めつつ、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</li> </ul> <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</li> </ul> <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成25年度本体工事発注予定。</li> </ul> <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年度完成予定。</li> </ul> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</li> </ul> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)



事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (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			
高松地方合同庁舎 (Ⅱ期) 四国地方整備局	長期間継 続中	83	113 点	100 点	133 点	老朽、都市計画の関係、狭あい、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。	<p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・東日本大震災からの復興及び国土強 靱化を進めつつ、財政健全化を図るた め、歳出全般の更なる点検が必要とさ れている。 また、平成24年の条例改正により 駐車場附置義務台数が減り、地下駐車 場が不要となった。 2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計 画の効果」の評価結果から本事業の効 果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・設計業務中</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コ スト縮減や新たな代替案立案の可能 性」の観点から現時点で事業の見直し の必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、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、本計画を 継続することが妥当であると認められ る。</p>	継続	大臣官房 官庁営繕部計画 課 (課長 川元 茂)

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)

## 中止事業について

事業区分	事業名 事業主体 (所在地)	中止理由
官庁営繕事業 (直轄事業)	館林税務署(増築) 関東地方整備局 (群馬県館林市)	東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあるため中止する。
官庁営繕事業 (直轄事業)	新宿若松地方合同庁舎 関東地方整備局 (東京都新宿区)	東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあるため中止する。
官庁営繕事業 (直轄事業)	大久保地方合同庁舎 関東地方整備局 (東京都新宿区)	東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあるため中止する。
官庁営繕事業 (直轄事業)	豊島地方合同庁舎 関東地方整備局 (東京都豊島区)	東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあるため中止する。
官庁営繕事業 (直轄事業)	王子地方合同庁舎 関東地方整備局 (東京都北区)	東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進める必要がある。また、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 今後の事業進捗を見込むことが困難な状況にあるため中止する。
河川事業 (直轄事業)	淀川流水保全水路整備事業 (淀川区間) 近畿地方整備局 (大阪府)	河川管理者、下水道事業者、水道事業者、企業等の水質改善の取り組みにより、淀川区間の水質の課題は解消されている状況である。淀川流水保全水路整備事業(淀川区間)は、現時点で事業を継続する必要性・緊急性等が乏しい状況に鑑み、事業中止とする。

## 評価手続中事業（平成 22 年度評価）の再評価について

### 【公共事業関係費】

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

（注 1）再評価対象基準

一定期間未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

長期間継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画段階：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5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

## 評価手続中事業（平成22年度評価）の再評価結果一覧

### 【公共事業関係費】

#### 【空港整備事業】

（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
				費用:C (億円)	B/C				
関西国際空港2期 事業 関西国際空港株式 会社	再々評価	-	-	-	-	-	評価手続 中※ (残事業 は「原則 凍結」とす る。)	航空局 航空ネットワーク部 近畿圏・中部圏 空港政策室  (城福 健陽)	

- ※
- ①平成22年5月の国土交通省成長戦略会議のとりまとめにおいて、関西国際空港を伊丹空港と経営統合し、両空港の事業運営権を一体としてアウトソース（コンセッション契約）することとしている。今後の事業については、コンセッション契約を結ぶ民間事業者の経営判断に委ねるため、「評価手続中」とし、残事業は「原則凍結」とする。
- ②ただし、国土交通省成長戦略会議のとりまとめに位置づけられた、アジア全域を視野に入れた貨物ハブの形成やLCC誘致によるインバウンド受入拠点としての地位を確立するための事業のうち、コンセッション契約までの間にも早急に整備をすることが不可欠なものがある場合は、事業運営の徹底的な効率化を実現しつつ、事業の効果を検証し、その具体化を図るものとする。