

令和3年1月29日

国土交通省

令和3年度予算に向けた個別公共事業評価について

国土交通省は、令和3年度予算に向けた個別公共事業評価として、直轄事業等の再評価の結果をとりまとめましたので、お知らせいたします。

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、事業採択を行うための新規事業採択時評価、及び採択後一定期間を経過した事業を対象としてその継続を判断する再評価、並びに事業終了後一定期間を経過した事業を対象として事業の効果等を確認する完了後の事後評価など、個別公共事業評価を実施しています。

(添付資料)

- 令和3年度予算に向けた個別公共事業評価に関する資料
 - ・直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧
 - ・令和3年度予算に向けた個別公共事業評価書

(参考)

- ・令和3年度予算に向けた個別公共事業評価（事業概要資料）

http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000101.html

(事業評価制度について)

<http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/index.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 中西

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 係長 吉開

TEL:03-5253-8111 (内線:24296) 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 久保田

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 宮内

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

都市公園等事業

都市局公園緑地・景観課 課長補佐 富所

TEL:03-5253-8111 (内線:32942) 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・国土保全局所管分）

水管理・国土保全局河川計画課 課長補佐 鈴木

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

道路・街路事業

道路局企画課評価室 課長補佐 原田

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 課長補佐 花田

TEL:03-5253-8111 (内線:46322) 直通:03-5253-8668 FAX:03-5253-1650

海岸事業（港湾局所管分）

港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 細見

TEL:03-5253-8111 (内線:46714) 直通:03-5253-8688 FAX:03-5253-1654

令和3年度予算に向けた個別公共事業評価
に関する資料

令和3年1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	
・ 令和3年度予算に向けた再評価について（直轄事業等）	…… 1
・ 令和3年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧	…… 17
○ 令和3年度予算に向けた個別公共事業評価書	…… 43

個別公共事業評価結果一覽

■ 令和3年度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】

(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	網走川直轄河川改修事業	60	5.2	継続	
青森県	馬淵川直轄河川改修事業	90	3.2	継続	
青森県	岩木川直轄河川改修事業	464	6.6	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	1.9	継続	
秋田県	米代川直轄河川改修事業	324	13.2	継続	
山形県	最上川直轄河川改修事業	1,599	10.1	継続	
茨城県	久慈川直轄河川改修事業	380	6.8	継続	(注2)
茨城県・栃木県	小貝川直轄河川改修事業	256	22.4	継続	(注2)
茨城県・栃木県	那珂川直轄河川改修事業	1,317	3.7	継続	(注2)
埼玉県・東京都	荒川直轄河川改修事業	6,850	24.0	継続	(注2)
千葉県	利根川・江戸川直轄河川改修事業 (江戸川高規格堤防整備事業(高谷 Ⅱ期地区))	3.5	1.3	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	22.0	継続	
山梨県・静岡県	富士川直轄河川改修事業	353	4.7	継続	
新潟県	荒川直轄河川改修事業	108	12.1	継続	
新潟県	姫川直轄河川改修事業	75	9.9	継続	

富山県	庄川直轄河川改修事業	389	34.4	継続	
石川県	梯川直轄河川改修事業	410	40.4	継続	
愛知県 岐阜県 三重県	木曾川直轄河川改修事業	670	46.2	継続	
愛知県 岐阜県 三重県	長良川直轄河川改修事業	1,174	20.8	継続	
岐阜県 三重県	揖斐川直轄河川改修事業	1,243	40.7	継続	
静岡県 長野県	天竜川直轄河川改修事業	699	53.9	継続	
三重県	鈴鹿川直轄河川改修事業	471	69.8	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	110	8.1	継続	
鳥取県	天神川直轄河川改修事業	128	25.4	継続	
鳥取県	日野川直轄河川改修事業	121	30.5	継続	
島根県 広島県	江の川直轄河川改修事業	664	4.7	継続	
広島県	芦田川直轄河川改修事業	208	11.4	継続	(注2)
広島県	太田川直轄河川改修事業	553	4.2	継続	(注2)
広島県 山口県	小瀬川直轄河川改修事業	115	4.9	継続	
愛媛県	重信川直轄河川改修事業	198	3.5	継続	
香川県	土器川直轄河川改修事業	156	19.3	継続	
佐賀県	六角川直轄河川改修事業	695	7.3	継続	(注2)
青森県	馬淵川総合水系環境整備事業	8.8	8.7	継続	
青森県	岩木川総合水系環境整備事業	32	4.8	継続	
岩手県 宮城県	北上川総合水系環境整備事業	115	3.4	継続	
宮城県	名取川総合水系環境整備事業	27	9.2	継続	
福島県	阿武隈川総合水系環境整備事業	13	11.1	継続	
茨城県 群馬県 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)	135	9.7	継続	(注1)

栃木県 群馬県	利根川総合水系環境整備事業 (渡良瀬川環境整備)	111	1.9	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)	345	1.7	継続	
富山県	黒部川総合水系環境整備事業	19	1.8	継続	(注1)
富山県	神通川総合水系環境整備事業	43	4.6	継続	
長野県 静岡県	天竜川総合水系環境整備事業	35	2.6	継続	
静岡県	狩野川総合水系環境整備事業	22	5.1	継続	
愛知県	矢作川総合水系環境整備事業	36	4.5	継続	
福井県	九頭竜川総合水系環境整備事業	36	4.1	継続	
兵庫県	円山川総合水系環境整備事業	72	1.3	継続	
鳥取県 島根県	斐伊川総合水系環境整備事業	187	1.3	継続	
広島県	芦田川総合水系環境整備事業	25	5.1	継続	
徳島県	那賀川総合水系環境整備事業	41	2.5	継続	
高知県	渡川総合水系環境整備事業	57	2.1	継続	
徳島県 高知県	吉野川総合水系環境整備事業	126	4.9	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業	54	8.0	継続	
福岡県	筑後川総合水系環境整備事業	63	2.7	継続	
長崎県	本明川総合水系環境整備事業	16	1.8	継続	
熊本県	白川総合水系環境整備事業	22	7.7	継続	
宮崎県	大淀川総合水系環境整備事業	12	11.8	継続	

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

(注2) 河川法に基づき、学識経験者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また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】

(直轄砂防事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山形県	最上川水系直轄砂防事業	814	3.2	継続	
新潟県 長野県	姫川水系直轄砂防事業	646	2.2	継続	
石川県	手取川水系直轄砂防事業	417	3.5	継続	
静岡県	安倍川水系直轄砂防事業	248	3.5	継続	
静岡県	狩野川水系直轄砂防事業	233	5.8	継続	
三重県 奈良県	木津川水系直轄砂防事業	160	8.0	継続	
愛媛県	重信川水系直轄砂防事業	147	1.6	継続	

(直轄地すべり対策事業)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
山形県	月山地区直轄地すべり対策事業	329	2.1	継続	
群馬県	譲原地区直轄地すべり対策事業	368	1.8	継続	
長野県	此田地区直轄地すべり対策事業	102	1.3	継続	

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算措置が公表された事業(令和2年9月、12月に評価結果を公表済の事業の再掲)、および現在評価手続き中の事業

【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	雨竜川ダム再生事業	198	2.1	継続	
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	1,450	1.3	継続	
茨城県	霞ヶ浦導水事業	2,395	1.4	継続	
富山県	利賀ダム建設事業	1,640	1.2	継続	
静岡県・愛知県	天竜川ダム再編事業	790	3.0	継続	
長野県	三峰川総合開発事業	543	0.8	継続	残事業B/C=1.2(注1)
愛知県・岐阜県	矢作ダム再生事業	390	2.2	継続	
京都府	天ヶ瀬ダム再開事業	660	1.02	継続	
愛媛県	山鳥坂ダム建設事業	850	1.3	継続	
熊本県	立野ダム建設事業	1,160	1.9	継続	
熊本県	川辺川ダム建設事業	-	-	評価手続き中	九州地方整備局から提出された対応方針(案)に検討を加え、国土交通省としての対応方針を決定することとしており、現時点では、「評価手続き中」としている。

(注1)天竜川上流域の洪水氾濫防御及び美和ダムの機能の保全・洪水調節の必要性、重要性や流域委員会・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、事業内容の見直しを図るとともに、事業継続を決定。

【海岸事業】

(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
三重県	津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	160	11.2	継続	
高知県	高知港海岸直轄海岸保全施設整備事業	640	8.7	継続	
山口県	下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業	260	13.3	継続	

【道路・街路事業】

(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	北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路	2,392	1.1	(0.8)	継続	(注2)
北海道	一般国道44号 (北海道横断自動車道根室線) 尾幌糸魚沢道路	650		(1.1)	継続	(注2)
北海道	日高自動車道(一般国道235号) 厚賀静内道路	678	1.3		継続	
北海道	帯広・広尾自動車道 (一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)	200	1.1	(0.9)	継続	(注2)
北海道	一般国道275号 江別北道路	210	1.1		継続	
北海道	一般国道452号 盤の沢道路	242	1.01		継続	
北海道	一般国道452号 五稜道路	254	1.01		継続	
岩手県	一般国道4号 水沢東バイパス	390	1.05		継続	
岩手県	一般国道46号 盛岡西バイパス	453	1.3		継続	
青森県 岩手県	一般国道45号(三陸沿岸道路) 侍浜～階上	1,135	1.01	(0.5)	継続	(注2)
宮城県	一般国道45号(三陸沿岸道路) 歌津～本吉	723	1.1	(1.3)	継続	(注2)
宮城県	一般国道4号 大衡道路	79	1.7		継続	
秋田県 山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号 遊佐象潟道路)	575	1.1	(1.4)	継続	(注2)
山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐)	360		(1.3)	継続	(注2)
秋田県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 横堀道路)	145	1.1	(0.9)	継続	(注2)
秋田県 山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 真室川雄勝道路)	247		(1.01)	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 泉田道路)	246		(1.1)	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 新庄金山道路)	175		(1.4)	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 金山道路)	130		(1.3)	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 東根～尾花沢	888	1.1		継続	
福島県	一般国道4号 伊達拡幅	215	1.2		継続	
福島県	一般国道49号 北好間改良	50	1.1		継続	

茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス	370	1.2	(1.6)	継続	(注2)
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅲ期)	380		(1.5)	継続	(注2)
茨城県 埼玉県 千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	13,218	1.5		継続	
栃木県	一般国道4号 西那須野道路	205	1.5		継続	
群馬県	一般国道17号 高松立体	120	1.4		継続	
群馬県	一般国道18号 高崎安中拡幅	422	1.1		継続	
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	267	3.0		継続	
埼玉県	一般国道17号 与野大宮道路	190	1.2		継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路	1,211	1.4	(1.4)	継続	(注2)
埼玉県	一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)	670		(1.7)	継続	(注2)
千葉県	一般国道51号 北千葉拡幅	257	1.03		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)	1,490	1.1		継続	
東京都	一般国道14号 亀戸小松川立体	417	1.3		継続	
東京都	一般国道15号 蒲田駅周辺整備	303	1.3		継続	
東京都	一般国道16号 保土ヶ谷バイパス (Ⅱ期)	643	1.5		継続	
東京都	東京外かく環状道路(関越～東名)	23,575	1.01		継続	
神奈川県	一般国道246号 秦野IC関連	105	1.1		継続	(注1)
神奈川県	一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	2,960	2.4	(1.4)	継続	(注2)
山梨県	一般国道20号 大月バイパス	438	1.1		継続	
山梨県	一般国道52号 上石田改良	138	1.1		継続	
長野県	一般国道18号 長野東バイパス	225	1.1		継続	
長野県	一般国道18号 野尻IC関連	250	1.02		継続	
新潟県	一般国道8号 柏崎バイパス	856	1.003		継続	
新潟県	一般国道17号 六日町バイパス	342	0.8		継続	残事業B/C=2.2 (注3)
新潟県	一般国道18号 上新バイパス	944	1.5		継続	
富山県	一般国道8号 入善黒部バイパス	917	1.1		継続	

石川県	一般国道8号 小松バイパス	125	4.4		継続	
石川県	一般国道159号 金沢東部環状道路	1,270	3.2		継続	
岐阜県	一般国道41号 石浦バイパス	425	1.3		継続	
岐阜県	一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	2,298	1.3		継続	
静岡県	一般国道1号 静岡バイパス	1,820	1.3		継続	
静岡県	一般国道1号 藤枝バイパス	358	2.8		継続	
静岡県	一般国道1号 島田金谷バイパス	267	5.0		継続	
静岡県	一般国道139号 富士改良	170	1.5		継続	
静岡県	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)	473	1.1		継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋東バイパス	489	4.9	(5.7)	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 豊橋バイパス	1,707		(5.0)	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 蒲郡バイパス	1,307		(3.1)	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 岡崎バイパス	1,040		(8.6)	継続	(注2)
愛知県	一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション)	500	1.2		継続	
三重県	一般国道42号 松阪多気バイパス	550	1.9		継続	
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	380	1.1	(1.01)	継続	(注2)
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野道路	350		(1.01)	継続	(注2)
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路	849		(0.97)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道161号 小松拡幅	240	2.4	(1.9)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道161号 湖北バイパス	300		(1.1)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道161号 湖西道路 (真野～坂本北)	89		(7.8)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道307号 信楽道路	80	1.3		継続	
京都府	一般国道24号 寺田拡幅	168	1.3		継続	
兵庫県	一般国道29号 姫路北バイパス	250	1.2		継続	
兵庫県	一般国道2号 相生有年道路	429	1.2		継続	

大阪府 奈良県	一般国道165号 香芝柏原改良	110	1.9		継続	
島根県	一般国道54号 三刀屋拡幅	144	1.01		継続	
島根県	一般国道9号 三隅・益田道路	860	1.3		継続	
島根県	一般国道9号 福光・浅利道路	290	1.3	(1.5)	継続	(注2)
岡山県	一般国道180号 総社・一宮バイパス	580	2.1		継続	
岡山県	一般国道180号 岡山環状南道路	353	1.8		継続	
広島県	一般国道2号 安芸バイパス	615	4.9		継続	
広島県	一般国道2号 東広島バイパス	1,205	2.6		継続	
広島県	一般国道2号 広島南道路	4,124	1.1		継続	
山口県	一般国道2号 富海拡幅	135	1.5		継続	
山口県	一般国道491号 依山・豊田道路	630	1.1	(1.2)	継続	(注2)
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	1,791	1.1		継続	
高知県	一般国道55号 高知南国道路	1,740	1.3	(0.9)	継続	(注2)
高知県	一般国道55号 南国安芸道路	654		(2.8)	継続	(注2)
高知県	一般国道55号 南国安芸道路 (芸西西～安芸西)	435		(1.9)	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 窪川佐賀道路	468	1.2	(1.2)	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 佐賀大方道路	580		(1.3)	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 大方四万十道路	380		(1.02)	継続	(注2)
佐賀県 長崎県	一般国道497号 伊万里松浦道路	712	1.4		継続	
長崎県	一般国道34号 大村諫早拡幅	160	2.4		継続	
長崎県	一般国道205号 針尾バイパス	131	3.2		継続	
熊本県 鹿児島県	一般国道3号 芦北出水道路	1,923	1.02		継続	
大分県	一般国道210号 横瀬拡幅	46	2.2		継続	
宮崎県	東九州自動車道 清武JCT～北郷	1,622	1.1	(1.1)	継続	(注2)
宮崎県 鹿児島県	一般国道220号 日南・志布志道路	319		(1.3)	継続	(注2)
宮崎県 鹿児島県	一般国道220号 油津・夏井道路	771		(1.03)	継続	(注2)
宮崎県	一般国道10号 都城道路(Ⅱ期)	258	1.9		継続	

鹿児島県	東九州自動車道 志布志～末吉財部	1,688	1.2	継続	
鹿児島県	一般国道10号 白浜拡幅	150	1.7	継続	
鹿児島県	一般国道10号 鹿児島北バイパス	555	2.3	継続	
沖縄県	一般国道329号 与那原バイパス	470	2.1	継続	
沖縄県	一般国道329号 南風原バイパス	450	1.3	継続	
宮城県 福島県	常磐自動車道(いわき中央～亘理) 一般国道6号仙台東部道路 (亘理～仙台港北)	6,568	2.3	継続	
千葉県	一般国道126号千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝)	1,271	2.9	継続	
兵庫県	中国横断自動車道 姫路鳥取線 (播磨新宮～宍粟JCT)	741	1.04	継続	
和歌山県	一般国道42号 湯浅御坊道路 (4車線化)	1,091	1.02	継続	
和歌山県	近畿自動車道 松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺)	2,044	2.3	継続	
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 (徳島沖洲～徳島JCT)	1,200	1.03	継続	

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

(注2) B/Cの左欄の値は事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、()書きB/Cの右欄の値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。

(注3) 事業内容の見直し等を図り、広域ネットワークや災害時等の整備効果、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)】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
山形県	一般国道47号 新庄古口道路	558	継続	
新潟県	一般国道17号 浦佐バイパス	230	継続	

【港湾整備事業】

(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	石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業	549	1.4	継続	
北海道	羽幌港本港地区耐震強化岸壁整備事業	75	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	146	1.2	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	1,536	3.1	継続	
神奈川県	横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業	1,576	1.3	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	616	1.4	継続	
石川県	七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業	207	1.1	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	360	1.2	継続	
静岡県	下田港防波堤整備事業	593	6.1	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	249	1.2	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	2,335	5.4	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	2.2	継続	
鳥取県	鳥取港千代地区防波堤整備事業	442	1.2	継続	
島根県	浜田港福井地区防波堤(新北)整備事業	186	1.8	継続	
山口県	宇部港本港地区航路・泊地整備事業	295	1.4	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	145	1.1	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	330	1.4	継続	
福岡県	苅田港国際物流ターミナル整備事業	988	1.3	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	64	2.1	継続	
鹿児島県	志布志港ふ頭再編改良事業	149	2.7	継続	
沖縄県	那覇港国際クルーズ拠点整備事業	156	2.2	継続	

沖縄県	平良港国際クルーズ拠点整備事業	162	7.5	継続	
-----	-----------------	-----	-----	----	--

【都市公園等事業】

(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
福島県	国営追悼・祈念施設整備事業	135	1.8	継続	(注1)
東京都	国営昭和記念公園	650	1.8	継続	

(注1)全体事業費については、地方公共団体が整備する復興祈念公園を含む。

【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
愛知県	名古屋第4地方合同庁舎	122	131	100	121	
横浜市	横浜地方合同庁舎	191	116.7	100	121	
鹿児島県	鹿児島第3地方合同庁舎	50	127.4	100	121	

(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)

■令和3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	釧路川直轄河川改修事業	183	1.6	R1	再評価	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業	9,040	3.0	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	石狩川直轄河川改修事業 (北村遊水地)	700	3.1	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	常呂川直轄河川改修事業	123	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	鶴川直轄河川改修事業	201	1.1	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	後志利別川直轄河川改修事業	99	3.7	H28	再評価	継続	
北海道	沙流川直轄河川改修事業	156	4.4	H28	再評価	継続	(注1)
北海道	十勝川直轄河川改修事業	1,569	2.6	H28	再評価	継続	
北海道	渚滑川直轄河川改修事業	34	14.5	H28	再評価	継続	(注1)
北海道	尻別川直轄河川改修事業	89	1.5	H28	再評価	継続	
北海道	天塩川直轄河川改修事業	799	1.2	H28	再評価	継続	(注1)
北海道	湧別川直轄河川改修事業	21	8.9	H28	再評価	継続	(注1)
北海道	留萌川直轄河川改修事業	209	2.3	H28	再評価	継続	(注1)
宮城県 福島県	阿武隈川直轄河川改修事業	1,143	2.9	H30	再評価	継続	
宮城県	名取川直轄河川改修事業	159	1.9	H30	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川直轄河川改修事業	1,096	7.1	R1	再評価	継続	

宮城県 岩手県	北上川直轄河川改修事業	2,816	6.8	H30	再評価	継続	
青森県	高瀬川直轄河川改修事業	60	2.1	R1	再評価	継続	
秋田県	雄物川直轄河川改修事業	1,065	4.0	H30	再評価	継続	
秋田県	子吉川直轄河川改修事業	337	7.6	R1	再評価	継続	
山形県	赤川直轄河川改修事業	83	8.6	H30	再評価	継続	
茨城県	利根川・江戸川直轄河川改修事業(注1)	436	2.6	H29	再評価	継続	(注1)
茨城県・栃木県	鬼怒川直轄河川改修事業	765	2.7	H28	再評価	継続	
茨城県・千葉県	常陸利根川直轄河川改修事業	299	3.4	H28	再評価	継続	
茨城県・栃木 県・群馬県・埼 玉県・千葉県・ 東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業	8,054	18.7	H29	再評価	継続	(注1)
栃木県・群馬県	渡良瀬川直轄河川改修事業	385	7.3	H29	再評価	継続	
埼玉県	荒川直轄河川改修事業(荒川第二)	1,670	11.7	H29	新規	—	
埼玉県・東京都	中川・綾瀬川直轄河川改修事業	3,411	9.4	H28	再評価	継続	(注1)
東京都・ 神奈川県	多摩川直轄河川改修事業	1,869	20.2	H29	再評価	継続	
神奈川県	鶴見川直轄河川改修事業	633	6.6	H28	再評価	継続	(注1)
神奈川県	相模川直轄河川改修事業	186	2.6	H29	再評価	継続	
福島県	阿賀川直轄河川改修事業	135	5.3	H30	再評価	継続	
新潟県	信濃川下流直轄河川改修事業	686	11.1	H28	再評価	継続	(注1)
新潟県	信濃川直轄河川改修事業	2,050	8.6	H28	再評価	継続	(注1)
長野県	千曲川直轄河川改修事業	810	18.7	H28	再評価	継続	(注1)
新潟県	阿賀野川直轄河川改修事業	235	16.8	H30	再評価	継続	
新潟県	関川直轄河川改修事業	537	5.2	H29	再評価	継続	(注1)
富山県	黒部川直轄河川改修事業	90	30.8	H30	再評価	継続	
富山県	常願寺川直轄河川改修事業	125	16.0	H30	再評価	継続	

富山県	小矢部川直轄河川改修事業	114	29.2	H29	再評価	継続	(注1)
石川県	手取川直轄河川改修事業	96	50.5	H29	再評価	継続	(注1)
新潟県	信濃川河川改修事業(大河津分水路)	1200	2.3	R1	再評価	継続	(注1)
静岡県	狩野川直轄河川改修事業	463	6.7	H28	再評価	継続	
静岡県	安倍川直轄河川改修事業	231	26.3	H29	再評価	継続	
静岡県	大井川直轄河川改修事業	138	14.1	H29	再評価	継続	
静岡県	菊川直轄河川改修事業	182	22.0	H29	再評価	継続	
愛知県	豊川直轄河川改修事業	339	8.6	H29	再評価	継続	(注1)
愛知県	矢作川直轄河川改修事業	385	40.4	R1	再評価	継続	
愛知県 岐阜県	庄内川直轄河川改修事業	1,554	33.7	H29	再評価	継続	(注1)
三重県	雲出川直轄河川改修事業	304	14.4	H29	再評価	継続	(注1)
三重県	櫛田川直轄河川改修事業	147	5.8	H28	再評価	継続	
三重県	宮川直轄河川改修事業	147	23.0	H30	再評価	継続	(注1)
福井県	九頭竜川直轄河川改修事業	484	7.0	H29	再評価	継続	
福井県	北川直轄河川改修事業	63	10.2	H29	再評価	継続	
三重県 和歌山県	熊野川直轄河川改修事業	481	3.1	H29	再評価	継続	
京都府 大阪府 滋賀県 奈良県 兵庫県 三重県	淀川水系直轄河川改修事業	3,119	7.9	H29	再評価	継続	
京都府	由良川直轄河川改修事業	1,557	2.6	H28	再評価	継続	
大阪府 奈良県	大和川直轄河川改修事業	1,390	22.1	H29	再評価	継続	
兵庫県	加古川直轄河川改修事業	662	42.1	H29	再評価	継続	
兵庫県	揖保川直轄河川改修事業	427	2.9	H29	再評価	継続	
兵庫県	円山川直轄河川改修事業	1,396	3.8	H29	再評価	継続	

和歌山県	紀の川直轄河川改修事業	653	5.7	H29	再評価	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	102	8.0	H29	再評価	継続	(注1)
鳥取県 島根県	斐伊川直轄河川改修事業	1,113	17.2	H28	再評価	継続	
島根県	高津川直轄河川改修事業	100	1.4	H29	再評価	継続	
島根県	江の川下流土地利用一体型 水防災事業(川平地区)	45	1.2	H28	再評価	継続	
岡山県	吉井川直轄河川改修事業	224	8.5	H29	再評価	継続	(注2)
岡山県	高梁川直轄河川改修事業	946	26.2	H30	再評価	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業	82	120.1	R1	再評価	継続	(注2)
山口県	佐波川直轄河川改修事業	183	11.6	H29	再評価	継続	(注1)
徳島県	吉野川直轄河川改修事業	1,835	1.9	H29	再評価	継続	(注2)
徳島県	那賀川直轄河川改修事業	839	1.9	R1	再評価	継続	(注2)
徳島県	那賀川床上浸水対策特別緊急事業 (加茂地区)	103	1.3	H30	再評価	継続	
愛媛県	肱川直轄河川改修事業	784	2.3	R1	再評価	継続	(注2)
高知県	四万十川直轄河川改修事業	391	4.4	H29	再評価	継続	(注1)
高知県	物部川直轄河川改修事業	93	7.9	H28	再評価	継続	(注1)
高知県	仁淀川直轄河川改修事業	544	4.5	H28	再評価	継続	(注2)
高知県	仁淀川床上浸水対策特別緊急事業 (日下川)	257	1.2	R1	再評価	継続	
福岡県	遠賀川直轄河川改修事業	844	30.3	H28	再評価	継続	
福岡県 大分県	山国川直轄河川改修事業	211	2.0	H28	再評価	継続	
福岡県 大分県 佐賀県	筑後川直轄河川改修事業	1,180	11.1	H30	再評価	継続	(注2)
福岡県	矢部川直轄河川改修事業	193	17.5	H28	再評価	継続	(注2)
佐賀県	松浦川直轄河川改修事業	226	3.3	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	嘉瀬川直轄河川改修事業	126	58.1	H28	再評価	継続	

長崎県	本明川直轄河川改修事業	205	3.8	H28	再評価	継続	(注2)
熊本県	菊池川直轄河川改修事業	361	5.0	H29	再評価	継続	
熊本県	球磨川直轄河川改修事業	(注3)	(注3)	H29	再評価	継続	(注3)
熊本県	白川直轄河川改修事業	946	21.3	R1	再評価	継続	(注2)
熊本県	緑川直轄河川改修事業	464	11.4	H29	再評価	継続	
大分県	大分川直轄河川改修事業	224	8.1	H29	再評価	継続	(注1)
大分県	大野川直轄河川改修事業	102	5.6	H29	再評価	継続	(注1)
大分県	番匠川直轄河川改修事業	156	2.1	H29	再評価	継続	(注1)
宮崎県	五ヶ瀬川直轄河川改修事業	280	6.1	H28	再評価	継続	
宮崎県	小丸川直轄河川改修事業	41	6.3	H28	再評価	継続	
宮崎県	大淀川直轄河川改修事業	606	5.1	H30	再評価	継続	(注2)
宮崎県 鹿児島県	川内川直轄河川改修事業	824	4.5	H29	再評価	継続	(注1)
鹿児島県	肝属川直轄河川改修事業	155	1.3	R1	再評価	継続	
北海道	天塩川総合水系環境整備事業	48	3.0	H29	再評価	継続	
北海道	石狩川総合水系環境整備事業	296	3.3	H30	再評価	継続	
北海道	釧路川総合水系環境整備事業	76	7.2	H28	再評価	継続	
北海道	沙流川総合水系環境整備事業	6.6	19.9	H28	再評価	継続	
北海道	十勝川総合水系環境整備事業	12	16.7	H30	再評価	継続	
北海道	網走川総合水系環境整備事業	192	1.9	R1	再評価	継続	
青森県	高瀬川総合水系環境整備事業	61	1.7	R1	再評価	継続	
秋田県	米代川総合水系環境整備事業	3.0	2.4	H28	再評価	継続	
秋田県	雄物川総合水系環境整備事業	33	8.2	H29	再評価	継続	
山形県	最上川総合水系環境整備事業	57	4.1	R1	再評価	継続	

山形県	赤川総合水系環境整備事業	24	3.7	R1	再評価	継続	
福島県 新潟県	阿賀野川総合水系環境整備事業	34	3.1	H30	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)	6.5	9.1	R1	再評価	継続	
茨城県	那珂川総合水系環境整備事業	23	2.2	H29	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)	64	5.0	R1	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)	1,524	3.5	H30	再評価	継続	(注1)
埼玉県 東京都	荒川総合水系環境整備事業	609	3.7	H30	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	106	19.3	R1	再評価	継続	
神奈川県	鶴見川総合水系環境整備事業	14	53.5	H29	再評価	継続	
新潟県	荒川総合水系環境整備事業	11	2.2	H28	再評価	継続	(注1)
新潟県 長野県	信濃川総合水系環境整備事業	68	5.5	R1	再評価	継続	
山梨県 静岡県	富士川総合水系環境整備事業	64	3.9	H30	再評価	継続	(注1)
岐阜県 愛知県	庄内川総合水系環境整備事業	18	6.3	H29	再評価	継続	
静岡県	大井川総合水系環境整備事業	7.0	9.5	H28	新規	—	
愛知県	豊川総合水系環境整備事業	26	3.4	H30	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	166	2.8	H30	再評価	継続	
三重県	櫛田川総合水系環境整備事業	4.0	3.6	H28	再評価	継続	
三重県	宮川総合水系環境整備事業	15	2.4	R1	再評価	継続	
京都府 大阪府 兵庫県 滋賀県 三重県 奈良県	淀川総合水系環境整備事業	430	8.1	R1	再評価	継続	
大阪府 奈良県	大和川総合水系環境整備事業	219	5.1	R1	再評価	継続	
兵庫県	揖保川総合水系環境整備事業	116	2.1	H28	再評価	継続	(注1)
兵庫県	加古川総合水系環境整備事業	26	5.8	H28	再評価	継続	(注1)

和歌山県	新宮川総合水系環境整備事業	37	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
和歌山県	紀の川総合水系環境整備事業	102	2.3	H29	再評価	継続	(注1)
鳥取県	千代川総合水系環境整備事業	5.0	1.5	H29	再評価	継続	
鳥取県	日野川総合水系環境整備事業	4.6	2.4	R1	再評価	継続	
岡山県	吉井川総合水系環境整備事業	7.0	3.9	H30	再評価	継続	
岡山県	旭川総合水系環境整備事業	9.3	28.8	R1	再評価	継続	
岡山県	高梁川総合水系環境整備事業	4.5	12.5	R1	再評価	継続	
広島県	太田川総合水系環境整備事業	10	14.1	H29	再評価	継続	(注1)
広島県	江の川総合水系環境整備事業	13	1.6	H28	再評価	継続	
広島県 山口県	小瀬川総合水系環境整備事業	14	1.8	H29	再評価	継続	
山口県	佐波川総合水系環境整備事業	15	2.8	H29	再評価	継続	
愛媛県	肱川総合水系環境整備事業	11	3.1	R1	再評価	継続	
愛媛県	重信川総合水系環境整備事業	59	4.9	R1	再評価	継続	
高知県	仁淀川総合水系環境整備事業	12	3.1	H29	再評価	継続	
福岡県	矢部川総合水系環境整備事業	7.9	8.3	H30	新規	—	
佐賀県	松浦川総合水系環境整備事業	17	2.9	H29	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川総合水系環境整備事業	5.8	10.5	R1	再評価	継続	
熊本県	菊池川総合水系環境整備事業	26	2.2	R1	再評価	継続	
熊本県	緑川総合水系環境整備事業	15	5.1	H29	再評価	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業	29	2.7	H30	再評価	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業	15	4.0	H28	再評価	継続	
宮崎県 鹿児島県	川内川総合水系環境整備事業	30	2.3	H28	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川総合水系環境整備事業	7.6	4.5	H29	再評価	継続	

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

(注2) 河川法に基づき、学識経験者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また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。

(注3) 現在、「球磨川治水対策協議会」において、球磨川として中期的に必要な治水安全度を確保するための治水対策の手法について検討を実施しているところであり、整備目標に対する総事業費の確定や費用対効果分析を行うことが困難である。参考として、前回評価での参考値を再掲する。(全体事業費=約620~820億円、B/C=5.9~7.7)

【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	幾春別川総合開発事業	1,150	1.2	H30	再評価	継続	
北海道	沙流川総合開発事業(平取ダム)	670	1.3	H30	再評価	継続	
秋田県	成瀬ダム建設事業	1,530	1.3	H29	再評価	継続	
秋田県	鳥海ダム建設事業	1,100	1.4	H30	再評価	継続	
群馬県	藤原・奈良俣再編ダム再生事業	17	33.3	R1	新規	-	
長野県	大町ダム等再編事業	360	9.9	R1	新規	-	
岐阜県	新丸山ダム建設事業	2,000	4.1	R1	再評価	継続	
愛知県	設楽ダム建設事業	2,400	2.1	H30	再評価	継続	
福井県	足羽川ダム建設事業	1,300	1.3	R1	再評価	継続	
滋賀県	大戸川ダム建設事業	1,163	1.1	H28	再評価	継続	
徳島県	長安口ダム改造事業	885	1.4	R1	再評価	継続	
長崎県	本明川ダム建設事業	500	1.2	H28	再評価	継続	
佐賀県	城原川ダム建設事業	485	1.3	H29	新規	-	
岩手県	北上川上流ダム再生事業	300	1.2	H30	新規	-	
福井県	九頭竜川上流ダム再生事業	310	2.3	R1	新規	-	
岡山県	旭川中上流ダム再生事業	450	2.9	R1	新規	-	

徳島県	小見野々ダム再生事業	500	1.9	R1	新規	-	
福岡県、佐賀県	筑後川水系ダム群連携事業	429	2.1	R1	再評価	継続	
宮崎県	岩瀬ダム再生事業	500	2.2	H30	新規	-	
栃木県	思川開発事業	1,850	1.2	R1	再評価	継続	
三重県	川上ダム建設事業	1,180	2.8	H28	再評価	継続	
高知県	早明浦ダム再生事業	400	3.8	H29	新規	-	
岐阜県	木曾川水系連絡導水路事業	890	1.3	H30	再評価	継続	

【直轄砂防事業】

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	十勝川直轄砂防事業	292	3.0	H29	再評価	継続	(注1)
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	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業 (十勝岳)	479	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	豊平川直轄砂防事業	382	8.8	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	樽前山直轄火山砂防事業	568	3.9	H28	再評価	継続	(注1)
山形県	赤川水系直轄砂防事業	245	9.9	H29	再評価	継続	(注1)
福島県 山形県	阿武隈川水系直轄砂防事業	366	2.8	H29	再評価	継続	(注1)
岩手県 秋田県	八幡平山系直轄砂防事業	480	1.8	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県	利根川水系直轄砂防事業 (利根川)	1,590	1.1	H28	再評価	継続	(注1)
栃木県	利根川水系直轄砂防事業 (鬼怒川)	1,019	2.4	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県 栃木県	利根川水系直轄砂防事業 (渡良瀬川)	472	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県 長野県	浅間山直轄火山砂防事業	250	3.2	H28	再評価	継続	(注1)
山梨県 長野県	富士川水系直轄砂防事業	1,448	1.2	H28	再評価	継続	(注1)
長野県	信濃川上流水系直轄砂防事業	473	1.7	H28	再評価	継続	(注1)

新潟県 長野県	信濃川下流水系直轄砂防事業	1,411	1.4	H28	再評価	継続	(注1)
富山県	常願寺川水系直轄砂防事業	854	6.7	H29	再評価	継続	(注1)
岐阜県	神通川水系直轄砂防事業	607	6.1	H30	再評価	継続	(注1)
富山県	黒部川水系直轄砂防事業	124	1.2	H28	再評価	継続	(注1)
山形県 新潟県	飯豊山系直轄砂防事業	523	3.0	H29	再評価	継続	(注1)
長野県	天竜川水系直轄砂防事業	1,587	1.8	H28	再評価	継続	(注1)
長野県 岐阜県	木曾川水系直轄砂防事業	704	1.7	H30	再評価	継続	(注1)
岐阜県	庄内川水系直轄砂防事業	273	16.2	H29	再評価	継続	(注1)
岐阜県	越美山系直轄砂防事業	611	4.3	R1	再評価	継続	
静岡県 山梨県	富士山直轄砂防事業	887	5.0	H29	再評価	継続	(注1)
奈良県 和歌山県	紀伊山系直轄砂防事業	820	1.9	H28	再評価	継続	(注1)
兵庫県	六甲山系直轄砂防事業	2,392	4.3	H28	再評価	継続	(注1)
福井県	九頭竜川水系直轄砂防事業	44	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
鳥取県	大山山系直轄砂防事業 (天神川)	179	4.0	H29	再評価	継続	(注1)
鳥取県	大山山系直轄砂防事業 (日野川)	244	2.1	H29	再評価	継続	(注1)
広島県	広島西部山系直轄砂防事業	900	6.0	H28	再評価	継続	(注1)
徳島県 高知県	吉野川水系直轄砂防事業	879	1.1	H28	再評価	継続	(注1)
熊本県	球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業	185	3.3	H29	再評価	継続	(注1)
宮崎県	大淀川水系直轄砂防事業	541	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
鹿児島県	桜島直轄砂防事業	1,268	1.9	H28	再評価	継続	(注1)
熊本県	阿蘇山直轄砂防事業	150	5.3	H29	新規	-	

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

【直轄地すべり対策事業】

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
福島県	滝坂地区直轄地すべり対策事業	268	10.0	R1	再評価	継続	
石川県	甚之助谷地区 直轄地すべり対策事業	208	3.3	H30	再評価	継続	(注1)
静岡県	由比地区直轄地すべり対策事業	428	2.8	R1	再評価	継続	
長野県	天竜川中流地区 直轄地すべり対策事業	195	3.1	H30	新規	-	
大阪府	亀の瀬地区直轄地すべり対策事業	945	31.0	H28	再評価	継続	(注1)
徳島県	善徳地区直轄地すべり対策事業	412	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
高知県	怒田・八畝地区 直轄地すべり対策事業	320	2.6	H29	再評価	継続	(注1)

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

【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	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	胆振海岸直轄海岸保全施設整備事業	629	11.9	H29	再評価	継続	(注1)
宮城県	仙台湾南部海岸直轄海岸保全施設 整備事業	520	1.2	H28	再評価	継続	
神奈川県	西湘海岸直轄海岸保全施設整備事業	181	2.0	H30	再評価	継続	(注1)
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業	353	4.6	H29	再評価	継続	(注1)
富山県	下新川海岸直轄海岸保全施設整備 事業	1,031	3.0	H30	再評価	継続	
石川県	石川海岸直轄海岸保全施設整備事業	427	1.7	H28	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	5.8	H29	再評価	継続	
静岡県	駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	554	8.1	R1	再評価	継続	(注1)
兵庫県	東播海岸直轄海岸保全施設整備事業	320	1.1	R1	再評価	継続	
鳥取県	皆生海岸直轄海岸保全施設整備事業	272	3.4	H29	再評価	継続	

高知県	高知海岸直轄海岸保全施設整備事業	987	5.5	H30	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	10.1	H29	再評価	継続	(注1)

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

【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	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	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～名寄	337	1.1	H29	再評価	継続	
北海道	北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見	1,072	1.1	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	函館・江差自動車道 (一般国道228号) 茂辺地木古内道路	788	1.1	H30	再評価	継続	
北海道	旭川十勝道路(一般国道237号) 富良野北道路	176	1.1	H30	再評価	継続	
北海道	遠軽北見道路(一般国道333号) 生田原道路	120	1.4	H29	再評価	継続	
北海道	道央圏連絡道路(一般国道337号) 長沼南幌道路	240	2.3	H30	再評価	継続	
北海道	道央圏連絡道路(一般国道337号) 中樹林道路	294	1.3	R1	再評価	継続	
北海道	一般国道5号 倶知安余市道路 (倶知安～共和)	420	1.2 (1.2)	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	一般国道5号 倶知安余市道路 (共和～余市)	1,090	1.2 (1.5)	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	一般国道12号 峰延道路	119	1.01	H29	再評価	継続	
北海道	一般国道38号 釧路新道	498	1.3	R1	再評価	継続	
北海道	一般国道39号 (北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路	480	1.2 (1.4)	H30	新規	-	(注2)
北海道	一般国道230号 定山溪拡幅	144	1.1	H30	再評価	継続	
青森県	一般国道45号 天間林道路	340	2.0	R1	再評価	継続	
青森県	一般国道101号 柏浮田道路	380	1.2 (1.2)	H29	新規	-	(注2)
青森県	一般国道103号 奥入瀬(青楓山)バイパス	230	1.1	H29	再評価	継続	
岩手県	一般国道4号 北上拡幅	180	1.4	R1	再評価	継続	
岩手県	一般国道4号 金ヶ崎拡幅	95	3.2	H28	新規	-	
岩手県	一般国道4号 北上花巻道路	70	1.5	R1	新規	-	

岩手県	一般国道106号 (宮古盛岡横断道路) 田鎖墓目道路	300	5.0 (1.002)	R1	新規	-	(注2)
宮城県	一般国道4号 仙台拡幅	363	1.4	H30	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 築館バイパス	180	1.3	H29	再評価	継続	
宮城県	一般国道108号 古川東バイパス	340	1.4	H28	再評価	継続	(注1)
秋田県	日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂 (一般国道7号 ニツ井今泉道路)	235	1.9 (0.9)	H30	再評価	継続	(注2)
秋田県	一般国道13号 河辺拡幅	180	1.3	H28	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	H29	再評価	継続	
山形県 新潟県	一般国道113号 小国道路	350	1.1	H30	新規	-	
山形県	一般国道112号 山形中山道路	250	1.6	R1	新規	-	
山形県	一般国道113号 梨郷道路	238	1.02	R1	再評価	継続	
福島県	一般国道4号 鏡石拡幅	120	2.1	R1	再評価	継続	
福島県	一般国道6号 勿来バイパス	185	1.5	R1	再評価	継続	
福島県	一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)	245	1.7	H28	再評価	継続	(注1)
福島県	一般国道121号 湯野上バイパス	275	1.1	R1	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	352	3.5	R1	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅱ期)	175	3.6	H29	再評価	継続	(注1)
茨城県	一般国道6号 千代田石岡バイパス	392	1.2	R1	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 東海拡幅	110	2.8	H30	新規	-	
茨城県	一般国道6号 大和田拡幅	121	1.3	H30	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期)	239	1.4	H28	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 結城バイパス	289	2.1	H29	再評価	継続	
茨城県	一般国道50号 下館バイパス	387	1.4	H28	再評価	継続	(注1)
茨城県	一般国道50号 協和バイパス	350	1.3	R1	新規	-	

茨城県	一般国道50号 桜川筑西IC関連 (延伸)	20	2.3	H28	再評価	継続	
茨城県	一般国道51号 潮来バイパス	31	1.4	H30	再評価	継続	
茨城県	東関東自動車道水戸線 (潮来～鉾田)	1,110	0.9	R1	再評価	継続	残事業B/C=1.5 (注3)
栃木県	一般国道4号 矢板拡幅	200	2.1	H29	再評価	継続	(注1)
栃木県	一般国道4号 矢板大田原バイパス	400	2.0	H30	新規	-	
群馬県 埼玉県	一般国道17号 上武道路	1,800	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県 埼玉県	一般国道17号 本庄道路	260	1.7	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県	一般国道17号 群馬大橋拡幅	300	1.8	H28	再評価	継続	(注1)
群馬県	一般国道17号 渋川西バイパス	215	1.4	R1	再評価	継続	
群馬県	一般国道50号 前橋笠懸道路	427	1.7	H28	再評価	継続	(注1)
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路 (八潮～松伏)	2,000	1.5	R1	新規	-	
埼玉県	一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南)	2,000	1.8	H30	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	2.6	H29	再評価	継続	(注1)
千葉県	一般国道51号 成田拡幅	240	1.5	H29	再評価	継続	(注1)
千葉県	一般国道51号 大栄拡幅	50	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
千葉県	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	5,725	1.2	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 東京湾岸道路 (千葉県区間)	1,450	4.0	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良 (蘇我地区)	265	2.0	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道464号 北千葉道路	974	1.3	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (東金茂原道路)	1,168	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
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	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道6号 新宿拡幅	337	1.4	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道14号 両国拡幅	250	1.7	H29	再評価	継続	(注1)

東京都	一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅	947	1.5	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道20号 日野バイパス (延伸)	310	1.6	H29	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス (延伸)Ⅱ期	300	6.0 (2.4)	H28	新規	-	(注2)
東京都	一般国道20号 八王子南バイパス	1,562	1.5 (1.3)	R1	再評価	継続	(注2)
東京都	一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間)	5,083	1.7 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
神奈川県	一般国道1号 新湘南バイパス	890	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備	550	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路	653	1.6	H28	再評価	継続	
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路 (伊勢原西～秦野中井)	200	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
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)	5,820	1.2	R1	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路)	4,600	1.2	R1	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路 (広瀬～桜井)	226	1.6	H30	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	H29	再評価	継続	(注1)
山梨県	一般国道138号 新屋拡幅	80	2.5	H28	再評価	継続	
山梨県	一般国道139号 都留バイパス	310	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
山梨県	中部横断自動車道(富沢～六郷)	3,154	1.2 (0.7)	R1	再評価	継続	(注2)
長野県	一般国道18号 上田バイパス(延伸)	179	2.4	H28	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	1.7 (2.0)	H30	再評価	継続	(注2)
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	126	1.7 (1.2)	H30	再評価	継続	(注2)
長野県	一般国道19号 松本拡幅	170	1.8	H29	再評価	継続	(注1)
長野県	一般国道20号 坂室バイパス	231	1.3	H28	再評価	継続	(注1)
長野県	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	464	1.3	H28	再評価	継続	(注1)
長野県	一般国道158号 松本波田道路	264	1.3	H29	再評価	継続	(注1)

長野県	一般国道158号 奈川渡改良	146	1.01	H30	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 栗ノ木道路	270	1.2	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 紫竹山道路	210	1.7	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 新発田拡幅	340	1.1	H28	再評価	継続	(注1)
新潟県	一般国道8号 白根バイパス	400	1.2	H28	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 直江津バイパス	360	2.0	H28	再評価	継続	(注1)
新潟県	一般国道8号 糸魚川東バイパス	450	1.01	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道49号 水原バイパス	350	1.4	H30	再評価	継続	
新潟県	一般国道116号 新潟西道路	300	2.9	H30	新規	—	
新潟県	一般国道253号 上越三和道路	704	1.04	H28	再評価	継続	
新潟県	一般国道253号 十日町道路	620	1.1 (0.6)	H30	新規	—	(注2)
新潟県	一般国道116号 吉田バイパス	350	1.3	R1	新規	—	
富山県	一般国道8号 豊田新屋立体	290	4.6	H29	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 六家立体	80	1.6	H30	新規	—	
富山県	一般国道41号 大沢野富山南道路	380	1.8	H28	再評価	継続	(注1)
石川県	一般国道8号 松任拡幅	120	1.2	H30	新規	—	
石川県	一般国道8号 加賀拡幅	350	1.8	H28	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 羽咋道路	145	1.1	H29	再評価	継続	(注1)
石川県	一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期)	300	1.3	H28	再評価	継続	
石川県	一般国道470号 田鶴浜七尾道路	95	1.1 (1.2)	H27	新規	—	(注2)
石川県	一般国道159号 七尾バイパス	240	1.1	R1	再評価	継続	
石川県	一般国道470号 能越自動車道 輪島道路	230	1.1 (1.2)	R1	再評価	継続	(注2)
石川県	一般国道8号(金沢外環状道路) 海側幹線(今町～鞍月)	650	1.6 (1.2)	R1	新規	—	(注2)
長野県	一般国道153号 伊駒アルプスロード	620	1.6 (1.6)	R1	新規	—	(注2)

長野県	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路	1,511	1.2 (1.2)	R1	再評価	継続	(注2)
長野県	一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	578	1.2 (1.8)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道19号 瑞浪恵那道路 (瑞浪～恵那武並)	245	1.9 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道19号 瑞浪恵那道路 (恵那工区)	170	1.9 (2.2)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道21号 可児御嵩バイパス	349	2.5	H28	再評価	継続	(注1)
岐阜県	一般国道21号 岐大バイパス	1,100	1.3	H28	再評価	継続	(注1)
岐阜県	一般国道21号 関ヶ原バイパス	440	1.1	H29	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 美濃加茂バイパス	645	1.7	H29	再評価	継続	
岐阜県	一般国道156号 岐阜東バイパス	950	2.0	H28	再評価	継続	(注1)
岐阜県 三重県	一般国道258号 大桑道路	310	2.3	H28	再評価	継続	(注1)
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関)	4,340	1.4 (2.1)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)	6,075	1.4 (1.4)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県 三重県	一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢)	1,500	1.4 (2.3)	R1	再評価	継続	(注2)
静岡県	一般国道1号 東駿河湾環状道路 (沼津岡宮～愛鷹)	230	1.6	R1	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	2,520	1.5	H28	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 富士由比バイパス	445	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
静岡県	一般国道138号 須走道路	208	2.0 (2.3)	R1	再評価	継続	(注2)
静岡県	一般国道138号 御殿場バイパス (西区間)	338	2.0 (2.3)	R1	再評価	継続	(注2)
静岡県	一般国道246号 裾野バイパス	520	1.2	H29	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅰ期)	260	1.7	H28	再評価	継続	
静岡県	一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	900	1.2 (1.1)	R1	再評価	継続	(注2)
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	1,764	1.2 (1.2)	R1	再評価	継続	(注2)
愛知県	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	2,721	1.1	R1	再評価	継続	

愛知県	一般国道41号 名濃バイパス	135	2.4	R1	再評価	継続	
愛知県	一般国道302号 名古屋環状2号線	5,769	2.2	R1	再評価	継続	
愛知県	一般国道153号 豊田西バイパス	316	4.2	H28	再評価	継続	(注1)
愛知県	一般国道153号 豊田北バイパス	409	2.4 (3.4)	R1	再評価	継続	(注2)
愛知県	一般国道155号 豊田南バイパス	841	2.4 (2.4)	R1	再評価	継続	(注2)
三重県	一般国道1号 桑名東部拡幅	513	1.2	H29	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 北勢バイパス	1,390	2.5	R1	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 関バイパス	250	1.3	H28	再評価	継続	(注1)
三重県	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	840	8.9 (2.0)	R1	新規	-	(注2)
三重県	一般国道23号 中勢道路	1,955	2.4	R1	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)	1,639	1.4 (1.8)	R1	再評価	継続	(注2)
福井県	一般国道8号 福井バイパス	940	2.2	H28	再評価	継続	
福井県	一般国道158号 大野油坂道路 (大野・大野東区間)	243	1.1 (1.7)	R1	再評価	継続	(注2)
福井県	一般国道158号 大野油坂道路 (大野東・和泉区間)	948	1.1 (1.6)	R1	再評価	継続	(注2)
福井県	一般国道158号 大野油坂道路 (和泉・油坂区間)	1,119	1.1 (0.7)	R1	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道1号 水口道路	400	2.2 (1.5)	H29	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路 I	484	2.2 (1.6)	H29	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路 II	479	2.2 (3.5)	H29	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道8号 塩津バイパス	123	1.1	H29	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 米原バイパス	700	1.1	H28	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 野洲栗東バイパス	650	1.1	R1	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 京都西立体交差	321	1.1	H29	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 福知山道路	660	1.1	H29	再評価	継続	
京都府	一般国道24号 城陽井手木津川バイパス	300	1.3	H30	新規	-	

京都府	一般国道27号 西舞鶴道路	400	1.2	H30	再評価	継続	
京都府	一般国道163号 精華拡幅	224	1.2 (1.5)	H29	再評価	継続	(注2)
京都府	一般国道312号 大宮峰山道路	160	1.6	H29	再評価	継続	
大阪府	一般国道1号 淀川左岸線延伸部	4,000	1.04	H28	新規	—	
大阪府	一般国道163号 清滝生駒道路	1,066	1.2 (1.1)	H29	再評価	継続	(注2)
兵庫県	一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部 (六甲アイランド北～駒栄)	5,000	1.02	H30	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸西バイパス	1,900	1.2	H28	再評価	継続	
兵庫県	一般国道28号 洲本バイパス	400	1.04	H30	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 神出バイパス	224	2.3	H28	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 西脇北バイパス	480	1.1	R1	再評価	継続	
兵庫県	一般国道176号 名塩道路	1,011	1.2	R1	再評価	継続	
兵庫県	一般国道483号 豊岡道路	130	1.2 (2.2)	H30	再評価	継続	(注2)
兵庫県	一般国道483号 豊岡道路(Ⅱ期)	270	1.9 (0.5)	R1	新規	継続	(注2)
兵庫県	一般国道483号 日高豊岡南道路	498	1.2 (1.1)	H30	再評価	継続	(注2)
奈良県	一般国道24号 大和北道路 (奈良北～奈良)	2,050	1.8 (1.5)	H29	新規	—	(注2)
奈良県	一般国道24号 大和北道路	850	1.7 (4.1)	H29	再評価	継続	(注2)
奈良県	一般国道24号 大和御所道路	5,800	1.6 (1.6)	H30	再評価	継続	(注2)
奈良県	一般国道25号 斑鳩バイパス	240	1.2	H28	再評価	継続	
奈良県	一般国道165号 大和高田バイパス	930	1.1	H28	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区)	300	1.1	H30	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 十津川道路(Ⅱ期)	380	1.3	R1	新規	継続	
奈良県	一般国道168号 長殿道路	160	1.1	H30	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 新宮紀宝道路	350	1.2 (0.8)	H30	再評価	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 新宮道路	300	1.4 (0.7)	H30	新規	—	(注2)

和歌山県	一般国道42号 串本太地道路	900	1.2 (0.7)	H30	再評価	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 すさみ串本道路	960	1.2 (1.1)	H30	再評価	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 田辺西バイパス	305	1.7	H29	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 有田海南道路	619	1.5 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 冷水拡幅	61	1.5 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
鳥取県	一般国道9号 北条道路	364	3.1 (2.3)	H28	新規	-	(注2)
島根県	一般国道9号 出雲・湖陵道路	273	1.8	R1	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 湖陵・多伎道路	229	2.2	R1	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 大田・静間道路	300	1.4	R1	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 静間・仁摩道路	404	1.3	R1	再評価	継続	
島根県	一般国道191号 益田西道路	330	2.0 (0.6)	R1	新規	-	(注2)
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	529	3.5	H28	再評価	継続	(注1)
岡山県	一般国道2号 笠岡バイパス	300	3.5	H28	再評価	継続	(注1)
岡山県	一般国道53号 津山南道路	220	1.1	H28	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山西バイパス (西長瀬～檜津)	330	4.7	R1	新規	-	
広島県	一般国道2号 福山道路	356	1.8	H28	再評価	継続	(注1)
広島県	一般国道2号 西広島バイパス	1,146	6.4	R1	再評価	継続	
広島県 山口県	一般国道2号 岩国・大竹道路	1,330	1.2	H28	再評価	継続	(注1)
広島県	一般国道54号 可部バイパス	736	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
広島県	一般国道375号 東広島・呉道路	1,965	1.4	R1	再評価	継続	
山口県	一般国道188号 藤生長野バイパス	320	1.6	H30	新規	-	
山口県	一般国道188号 柳井・平生バイパス	70	1.4	R1	新規	-	
徳島県	一般国道55号 桑野道路	340	1.7	H28	再評価	継続	(注1)
徳島県	一般国道55号 福井道路	366	1.1	H29	再評価	継続	(注1)

徳島県	一般国道55号 阿南道路	846	2.0	H29	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 海部野根道路	730	1.1 (0.1)	H30	新規	—	(注2)
徳島県	一般国道192号 徳島南環状道路	1,191	1.2	H28	再評価	継続	(注1)
香川県	一般国道11号 大内白鳥バイパス	309	1.03	H30	再評価	継続	
香川県	一般国道11号 豊中観音寺拡幅	203	1.1	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 新居浜バイパス	609	1.3	H29	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 津島道路	440	1.02	H30	再評価	継続	
愛媛県	一般国道196号 今治道路	726	1.01	H30	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 川之江三島バイパス	700	2.9	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 小松バイパス	183	1.5	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター東線	370	2.0 (2.4)	R1	再評価	継続	(注2)
愛媛県	一般国道56号 松山外環状道路空港線	589	2.0 (1.9)	R1	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道33号 高知西バイパス	919	1.6	H29	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 安芸道路	279	1.4	R1	再評価	継続	
高知県	一般国道493号 野根安倉道路	450	1.3 (0.4)	R1	新規	—	(注2)
福岡県	一般国道497号 今宿道路	2,746	3.8	H29	再評価	継続	(注1)
福岡県 熊本県	一般国道208号 有明海沿岸道路 (大牟田～大川)	2,555	1.8	H30	再評価	継続	
福岡県 佐賀県	一般国道208号 大川佐賀道路	898	2.1	R1	再評価	継続	
福岡県	一般国道3号 黒崎バイパス	875	1.2	R1	再評価	継続	
福岡県	一般国道3号 岡垣バイパス	67	1.8	R1	再評価	継続	
福岡県	一般国道201号 八木山バイパス	360	1.4	H30	新規	—	
福岡県	一般国道201号 香春拡幅	61	1.1	H29	再評価	継続	
福岡県	一般国道210号 浮羽バイパス	276	1.4	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	一般国道497号 伊万里道路	339	1.6	R1	再評価	継続	

佐賀県	一般国道203号 多久佐賀道路 (I期)	280	1.6	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	一般国道3号 鳥栖拡幅	77	3.3	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県 福岡県	一般国道3号 鳥栖久留米道路	304	1.8	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	一般国道34号 神埼佐賀拡幅	153	1.6	H28	再評価	継続	(注1)
佐賀県	一般国道34号 武雄バイパス	250	2.3	H29	再評価	継続	
長崎県	一般国道497号 松浦佐々道路	907	1.04	R1	再評価	継続	
長崎県	一般国道57号 森山拡幅	549	1.4	R1	再評価	継続	
長崎県	一般国道34号 大村拡幅	147	1.8	R1	再評価	継続	
熊本県	九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部	1,002	1.01	R1	再評価	継続	
熊本県 宮崎県	一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路	320	1.7 (1.2)	R1	新規	-	(注2)
熊本県 大分県	一般国道57号 竹田阿蘇道路	690	1.7 (1.3)	H30	新規	-	(注2)
熊本県	一般国道57号 滝室坂道路	347	1.2	H28	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 大津熊本道路 (合志～熊本)	530	1.4 (0.8)	R1	新規	-	(注2)
熊本県	一般国道57号 熊本宇土道路	404	1.7	H28	再評価	継続	(注1)
熊本県	一般国道57号 宇土道路	257	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
熊本県	一般国道3号 植木バイパス	308	1.8	R1	再評価	継続	
熊本県	一般国道3号 熊本北バイパス	814	4.7	H28	再評価	継続	(注1)
大分県	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	556	1.1	R1	再評価	継続	
大分県	一般国道10号 高江拡幅	110	2.3	R1	再評価	継続	
宮崎県	一般国道218号 五ヶ瀬高千穂道路	470	2.4 (1.1)	H29	新規	-	(注2)
宮崎県	一般国道218号 高千穂日之影道路	268	1.4	R1	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路	404	2.5	H30	再評価	継続	
宮崎県	一般国道10号 門川日向拡幅	314	4.2	H28	再評価	継続	(注1)
鹿児島県	一般国道3号 阿久根川内道路	1,050	1.5	R1	再評価	継続	

鹿児島県	一般国道3号 鹿児島東西道路	938	1.2	H30	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道220号 古江バイパス	170	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
沖縄県	一般国道58号 恩納バイパス	395	2.0 (2.0)	R1	再評価	継続	(注2)
沖縄県	一般国道58号 恩納南バイパス	392	2.0 (2.3)	R1	再評価	継続	(注2)
沖縄県	一般国道58号 名護東道路	962	1.1	H29	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 読谷道路	620	3.2	H28	再評価	継続	(注1)
神奈川県	第二東海自動車道 横浜名古屋線 (海老名南JCT～秦野)	6,874	1.6	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県 静岡県	第二東海自動車道 横浜名古屋線 (秦野～御殿場JCT)	5,571	2.8	H29	再評価	継続	(注1)
三重県 滋賀県	近畿自動車道 名古屋神戸線 (亀山西JCT～大津JCT)	5,876	3.8	H30	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)	5,887	2.0	R1	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JCT)	7,318	1.7	R1	再評価	継続	
長崎県	九州横断自動車道 長崎大分線 (長崎～長崎多良見)	1,048	1.6	H28	再評価	継続	

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

(注2) 上段のB/Cの値は事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、下段()書きB/Cの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析の結果。

(注3) 事業内容の見直し等を図り、広域ネットワークや災害時等の整備効果、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
北海道	一般国道40号 音威子府バイパス	1,287	H29	再評価	継続	
北海道	一般国道278号 尾札部道路	221	R1	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 高屋道路	217	R1	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 綾戸バイパス	157	H28	再評価	継続	
福島県 新潟県	一般国道289号 八十里越	695	H30	再評価	継続	
新潟県	一般国道113号 鷹ノ巣道路	220	H30	再評価	継続	
新潟県	一般国道253号 八箇峠道路	543	R1	再評価	継続	
富山県	一般国道41号 猪谷楡原道路	390	R1	再評価	継続	
福井県	一般国道161号 愛発除雪拡幅	81	H28	再評価	継続	
福井県	一般国道417号 冠山峠道路	300	R1	再評価	継続	
兵庫県	一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	187	H28	再評価	継続	
鳥取県 広島県	一般国道183号 鍵掛峠道路	223	H28	再評価	継続	
広島県	一般国道185号 安芸津バイパス	185	H28	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 牟岐バイパス	81	H28	再評価	継続	
高知県	一般国道33号 越知道路(2工区)	170	R1	再評価	継続	

(案)

【都市公園等事業】

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	2.1	H29	再評価	継続	
神奈川県	明治記念大磯邸園	120	6.1	R1	再評価	継続	(注1)
新潟県	国営越後丘陵公園	555	2.7	H29	再評価	継続	
岐阜県 愛知県 三重県	国営木曾三川公園	822	4.3	H29	再評価	継続	
京都府 大阪府	淀川河川公園	418	9.7	H29	再評価	継続	
兵庫県	国営明石海峡公園	958	1.7	H28	再評価	継続	
奈良県	国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	929	1.6	H28	再評価	継続	(注2)
福岡県	海の中道海浜公園	935	2.4	H29	再評価	継続	
沖縄県	国営沖縄記念公園	1,365	7.8	H29	再評価	継続	

(注1)全体事業費については、地方公共団体が整備する区域を含む。

(注2)前回評価時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られないことなどから、前回評価の費用対効果分析の結果を用いている。

令和3年度予算に向けた個別公共事業評価書

個別公共事業の評価書（その2）

—令和2年度—

令和3年1月29日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）及び令和2年度国土交通省事後評価実施計画（令和2年9月25日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

（参考資料）

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

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

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和3年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所です予算決定された事業を含め、再評価221件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、新規事業採択時評価及び完了後の事後評価並びに補助事業等については、令和2年度末までに評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

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

事業名 ()内は本評価書のうち一部の事業評価において便益の計上に利用した方法を示す。*	評価項目		評価を行う過程において使用した資料等	担当部局	
	費用便益分析				費用便益分析以外の主な評価項目
	便益	費用			
海岸事業 (代替法)	・浸水防護便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度	・国勢調査メッシュ統計	港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業費 ・維持管理費	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・パーソントリップ調査	道路局
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等	・建設費 ・管理運営費 ・維持管理費	・地域経済への影響 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法)	・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値	・用地費 ・施設費 ・維持管理費	・生態系ネットワーク拠点としての機能 ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・造園技術や地域の歴史文化の伝承	・国勢調査結果	都市局

事業名	評価の方法	評価の視点等	評価を行う過程において使用した資料等	担当部局
官庁営繕事業	評価対象事業について、右のような要素ごとに、評価指標により評点方式で評価するとともに、その他の要素も含め総合的に評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 		官庁営繕部

※便益把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

効用関数法

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

令和3年度予算に向けた再評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
河川事業	直轄事業等	0	0	0	23	34	57	57	0	0	0
ダム事業	直轄事業等	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
砂防事業等	直轄事業等	0	0	0	8	2	10	10	0	0	0
海岸事業	直轄事業等	0	1	0	1	1	3	3	0	0	0
道路・街路事業	直轄事業等	2	4	0	11	96	113	113	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	0	0	3	19	22	22	0	0	0
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0
合計		2	5	0	46	155	208	207	0	0	1

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算措置が公表された事業（令和2年9月、12月に評価結果を公表済の事業の再掲）

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
ダム事業	直轄事業等	0	0	2	3	5	10	10	0	0	0
合計		0	0	2	3	5	10	10	0	0	0

【その他施設費】

○名古屋第4地方合同庁舎事業は、政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算措置が公表された事業（令和2年9月に評価結果を公表済の事業の再掲）

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
官庁営繕事業	0	0	0	2	1	3	3	0	0	0
合計	0	0	0	2	1	3	3	0	0	0

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
総計	2	5	2	51	161	221	220	0	0	1

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和3年度予算に向けた再評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
網走川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	60	306	59	5.2	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会情勢等の変化 ・網走川流域は主に畑作として、てんさい、小麦、ばれいしょ、タマネギ等の生産が盛んに行われており、特にてんさい、ばれいしょの生産は全国シェア10%以上となっている。また、網走湖のシジミ及びワカサギは全道一の水揚げを誇り、全国的にも有名な産地として、地元水産物のブランド化に向けた取組が進められている。しかし、近年も度々洪水被害が発生していることや、戦後最大規模の洪水に対する安全が確保されていない地域もあり、本事業の投資効果も十分に確保されていることから、引き続き河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・当面の整備として、網走川下流域において、戦後最大規模である平成4年9月洪水を安全に流下させることを目標に流下断面不足の解消、河川防災ステーションの整備等を進める。 ・河道掘削等を着実に進捗しており、引き続き整備を進める。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・非出水期の樋門改築によるコスト縮減と掘削残土の堤防盛土流用によるコスト縮減を実施している。 ・網走川水系河川整備計画検討時では、河道改修による治水対策のほか、遊水地や雨水貯留浸透施設等を組み合わせた治水対策案を複数検討した。事業進捗等に伴う事業費の増加を考慮したが、河道掘削案はコスト面等での優位性に変化がないことを確認した。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	
馬淵川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	90	433	135	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後5年間が経過している事業のため、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・馬淵川の流域沿川市町村の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は若干の増加傾向にある。 ・また、農業産出額は若干の減少傾向だが、製造品出荷額は近年増加傾向にあり、治水対策の必要性に大きな変化はない。 ・馬淵川沿川には、八戸市街地や工業地帯があり、資産が集積している。また、国道45号、104号、454号、JR八戸線等の基幹交通ネットワークが存在している。 ・馬淵川において洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要となっている。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて ・令和2年現在、河川整備計画の残メニューは一日市地区の河道掘削と堤防整備を残すのみとなっており、事業期間である令和7年度までに実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点について ・河道掘削残土については、災害時に必要となる土砂の備蓄として堤防側帯盛土に利用している他、受入可能な他事業への流用についても検討し、有効活用を図る。 ・堤防除草によって発生した刈草や掘削工事等で発生した伐採木については、一般に無償提供し有効活用を図り、コスト縮減に努める。 ・堤防除草に大型遠隔操作式草刈り機を使用することにより、コストの縮減に努める。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
岩木川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	464	3,558	539	6.6	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・岩木川の流域沿川市町村の人口は減少傾向にあるものの、世帯数は若干の増加傾向にある。 ・農業生産額については、横ばいで推移しているが、製造品出荷額は近年増加傾向にあり、治水対策の必要性に大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて ・当面の整備（今後概ね7年間として）では、堤防の量的、質的整備・中流部5km区間の河道掘削が完了し、五所川原市街地で2.400m³/sの河道を確保するとともに、中流部でおおむね2,300m³/sの河道を確保する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点について ・河道掘削残土については、築堤材料への流用、受入可能な他事業への流用についても検討し、有効活用を図る。 ・河道内の樹木管理による伐採によって発生した伐採木については、有効活用の観点より、地域の方々に無償で提供し、処分経費等のコスト削減を図る。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断する。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		
北上川上流直轄河川改修事業(一関遊水地) 東北地方整備局	再々評価	2,700	12,579	6,486	1.9	<p>・再評価実施後5年間が経過している事業のため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・一関遊水地周辺には、一関市街地等の資産の集積する地域、物流・交通ネットワーク、要配慮者施設等の重要施設が存在している。 ・一関遊水地が整備されていなかった場合において洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害の発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要となっている。</p> <p>②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて ・令和2年現在、事業の残メニューは、第1遊水地～第3遊水地の小堤及び水門、磐井川の築堤等を残すのみとなっており、事業期間である令和8年度までに実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案の可能性について ・河道掘削により発生した土砂は、堤防整備や堤防強化などへ有効活用を図り、コスト削減に努める。 ・代替案立案の可能性については、実現性や経済性を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
米代川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	324	6,589	500	13.2	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後5年が経過している事業のため、再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・米代川の流域沿川市町村の人口は昭和55年以降減少傾向にあるものの、世帯数は横ばいの傾向にある。 ・産業別就業者数の構成は、地域の基幹産業である第一次産業の割合は、昭和60年から平成27年にかけて減少傾向にある。 ・流域市町村の工業団地への企業進出や工場増設により製造品出荷額が増えている。 ・米代川沿川には、能代市街地や能代工業団地があり、資産が集積している。また、国道7号、103号、105号、JR五能線、奥羽本線等の基幹交通ネットワークが存在している。 ・米代川において洪水が発生すると、これら重要施設が浸水し甚大な被害が発生が想定されることから、治水安全度を向上させることが必要となっている。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年現在、河川整備計画の残事業メニューは、鷹巣地区の河道掘削と堤防量の整備を残すのみとなっており、事業期間である令和7年度までに実施する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点について <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削により発生する土砂を堤防整備等に流用するとともに、他事業と調整しながら有効活用を図っている。 ・河道内の樹木を、地域の協力のもと公募伐採とし、伐採費用のコスト縮減を図っている。また、従来は処分していた伐採木を地域の方に、無償提供することにより、処分費等のコスト縮減を図っている。 ・代替案立案の可能性については、社会的影響、環境への影響、及び事業費等を考慮し、現計画が最も妥当と判断している。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		
最上川直轄河川改修事業 東北地方整備局	再々評価	1,599	23,211	2,288	10.1	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年が経過した時点で再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・整備計画策定後、約15年が経過しており人口は若干の減少傾向にあるが、ほぼ横ばいで推移している。 ・世帯数は若干の増加傾向、農業生産額・製造品出荷額、就業者数は平成12年頃をピークに減少傾向にある。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・現在は、下流部の山寺地区の堤防整備（質的整備）、中流部の島島地区の堤防整備（量的整備）、上流部の兼野目地区の堤防整備（量的整備）、須川地区の河道掘削、柳川地区の樋門改築を実施している。 ・当面の整備（概ね6年間）としては、背後資産が大きい市街地を優先的に、築堤による無堤部・弱小堤の解消等を完了し、平成9年6月洪水規模の洪水に対して家屋の浸水被害解消を図る。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点について <ul style="list-style-type: none"> ・河道整備では、河道掘削による発生土砂を堤防整備等へ有効活用するとともに他事業と調整しながらコスト削減に努める。 ・河道内に生い茂った樹木を伐採してくれた方々へ無償提供している。従来は廃棄物として処分していたものを有効活用していただくことにより処分費等のコスト削減を図っている。 ・河川改修等の当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進歩等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
久慈川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	380	1,653	244	6.8	<p>河川整備基本方針規模の洪水において久慈川左岸7.5kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約1,700人から約900人に、電力停止による影響人口は約1,500人から約500人に低減。</p>	<p>・令和2年7月に公表された久慈川水系河川整備計画(変更案)をもって再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・久慈川流域は、福島県・栃木県・茨城県の3県にまたがり、下流域には工業地帯や重要港湾を有する日立市など、人口・資産が集積している下流域を洪水から防御するため、引き続き久慈川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業進捗の見込みについて ・今後の実施の目的・進捗の見通しについては、特に大きな支障はなし。今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組みとともに引き続き一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻浩之)		
小貝川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	256	3,203	143	22.4	<p>河川整備基本方針規模の洪水において小貝川左岸20.2kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約5,900人から約2,800人に、電力停止による影響人口は約6,100人から約2,300人に低減される。</p>	<p>・令和2年1月に公表された利根川水系小貝川河川整備計画(変更案)をもって再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・小貝川流域は栃木県と茨城県を流れ、近年は工業団地を造成するなど製造業や鉱工業が増加し、交通はJR常磐線、JR水戸線、つくばエクスプレス、常磐自動車道等が交差し、下流部ではベッドタウンとして人口が増加し、流域は人口・資産が下流部に集積している地域であり、小貝川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・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。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組みとともに引き続き一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻浩之)		
那珂川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	1,317	3,113	833	3.7	<p>・河川整備基本方針規模の洪水において、那珂川左岸15.5kmで破堤した場合、事業実施により最大孤立者数は約3,000人から約1,000人に、電力停止による影響人口は約4,000人から約600人に低減される。</p>	<p>・令和2年7月に公表された那珂川水系河川整備計画(変更案)をもって再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・那珂川流域は、福島県・栃木県・茨城県3県にまたがり、下流部には茨城県の県庁所在地である水戸市があり茨城県中央域における社会・経済・文化の基盤を成すとともに、JR東北新幹線等の鉄道網、東北縦貫自動車道・常磐自動車道や国道4号、6号等の主要道路が整備され、地域の基幹をなす交通の要所となっており、那珂川直轄河川改修事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・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。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ICT技術の活用等、生産性の向上に取り組みとともに引き続き一層のコスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻浩之)		
荒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	その他	6,850	124,746	5,187	24.0	<p>・河川整備基本方針規模の洪水において堤防が決壊した場合、事業実施により最大孤立者数(避難率40%として算出)は約1,412千人から1,224千人に、電力停止による影響人口は約2,164千人から1,870千人に低減される。</p>	<p>・令和2年7月に公表された荒川水系河川整備計画(変更案)をもって再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・荒川流域は、埼玉県、東京都にまたがり、流域に約1,020万人もの人口を抱えるとともに、その浸水想定区域には政令指定都市のさいたま市や東京特別区等の主要都市を有するとともに、東北新幹線や上越新幹線を含むJR各線、東北縦貫自動車道や関東自動車道等の高速道路や国道、6号線等の主要幹線が集中している地域である。特に下流域には人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和2年7月に公表された荒川水系河川整備計画(変更案)に則り、氾濫域の資産の集積状況、土地利用の状況等を総合的に勘案し、適正な本支川、上下流及び左右岸バランスを確保しつつ、段階的かつ着実に整備を進め、洪水等による災害に対し、治水安全度の向上を早期に図る。 ・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。 ・事業の実施にあたっては、水質、動植物の生息・生育・繁殖環境、景観、観水に配慮する等、総合的な視点で推進する。 ・社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・新技術の開発や活用の可能性を検討するとともに、河道掘削等により発生する土砂を堤防の整備等へ有効利用する等、コスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
利根川・江戸川直轄河川 改修事業(江戸川高規格 堤防整備事業(高谷Ⅱ期 地区)) 関東地方整備局	その他	3.5	3.6	【内訳】 被害防止便益:3.6億円 残存価値:0.01億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:2戸 年平均浸水軽減面積:0.03ha	2.7	【内訳】 建設費:2.7億円 維持管理費:0億円	1.3	高規格堤防整備に伴い、事業再評価を実施 ・江戸川左岸0.5kmで超過洪水(1/1000規模)が起こった場合、最大孤立者数(避難率40%)は約3.4万人、電力停止による影響人口は約3.1万人と想定されるが、事業実施により事業実施箇所 の決壊による被害は解消される。 ・浸水しない高台としても利用が可能となり、地域防災力の向上に資するものとなる。 ①事業の必要性等に関する視点(事業の投資効果) 江戸川下流域では、沿川の低平な土地に資産が集中しているため氾濫被害ポテンシャルが大きく、ひとたび堤防が決壊すれば壊滅的な被害が発生する。このため、計画規模を上回るような洪水が発生したとしても、堤防の決壊を防止し、被害を最小限にすることが求められている。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みの視点 現在、市川市(共同事業者)および各関係機関との調整は順調に進んでおり、特に大きな支障はない。また、現在、測量・地質調査・設計を鋭意進めており、今後も関係機関との調整を十分に行い、進めていく。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 共同事業者との一体施工による盛土量の最適化や他事業の建設発生土受け入れ等、コスト削減の可能性を探りながら、今後も更なるコスト削減の視点に立ち、事業を進めていく方針である。	継続	水管理・国土保 全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
荒川下流特定構造物改 築事業(京成本線荒川橋 梁架替) 関東地方整備局	再々評価	364	7,345	【内訳】 被害防止便益:7,345億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,577戸 年平均浸水軽減面積:20ha	333	【内訳】 建設費 333億円 維持管理費 0億円	22.0	・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 荒川流域の関係市町村における総人口、総世帯数等、沿川の状況に大きな変化はありませんが、鉄道、高速道路や国道等の幹幹が集中しており、特に下流部は人口・資産が集中し日本経済の中核機能を有しており、氾濫した場合には全国に影響が及ぶことが想定される重要な地域。 ・本事業は、荒川下流部において堤防の高さ不足解消を図る事業であり、災害発生防止又は軽減の必要性は高い。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、鉄道事業者の協力を得て、鉄道構造物等の詳細設計、用地買収を実施している。 ・今後も、事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・鉄道事業者の協力を得て、発生土を築堤工事に利用し有効活用する等引き続き一層のコスト削減を図る。	継続	水管理・国土保 全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
富士川直轄河川改修事 業 関東地方整備局	その他	353	2,033	【内訳】 被害防止便益:2,031億 残存価値 :2.2億 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:343戸 年平均浸水軽減面積:39ha	436	【内訳】 建設費 431億円 維持管理費 4.6億円	4.7	・社会経済情勢の急激な変化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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。 ・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。 ②事業進捗の見込みについて ・河川整備計画の点検を経て、計画変更も含めて内容の検討を進めていくこととしている。 ・継続事業箇所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。 ・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に行い、実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能 ・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、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保 全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
荒川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	108	1,801	【内訳】 便益:約1,801億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:91戸 年平均浸水軽減面積:110ha	149	【内訳】 建設費:約127億円 維持管理費:約22億円	12.1	・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施 【事業投資効果】 ・河道掘削等により、整備計画流量7,500m ³ /sを流下させた場合の想定氾濫被害が全て解消される。 【事業の進捗の見込み】 ・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきた。しかし河道断面不足により流下能力が不足しているため、現在は河道掘削を重点的に実施しているが、未だ治水に対応しなければならぬ箇所がある。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 【コスト削減等】 ・平成24年度(2012年度)より、国と県が連携し、河川事業(河道掘削)において発生した土砂を、海岸整備事業(養浜)に有効活用しており、コスト削減を図っている。 ・河道内樹木について、公募による伐採を行うことで、コスト削減を図っている。	継続	水管理・国土保 全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
姫川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	75	518	52	9.9	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒しして、前回再評価実施後、3年間に経過した時点で再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・流域市町村の総人口は減少傾向であるが、世帯数は横ばい傾向である。 ・姫川港貨物取扱量は、増加傾向を示している。 ・日本海側の産業基盤となる主要交通網として、日本海ひすいライン、北陸自動車道、一般国道8号・148号が通過している。北陸新幹線糸魚川駅が平成27年(2015年)3月に開業し、今後の更なる地域開発が期待される。 ・世界ジオパーク認定(平成21年(2009年)8月)や北陸新幹線糸魚川駅の開業により、観光入込客数は増加している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・姫川水系河川整備計画では、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を優先して進めている。 ・当面の事業では、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を進めており、西中地区(左岸3.4k~4.0k)は令和4年度(2022年度)に完了予定である。 ・令和2年度末(2020年度末)の大臣管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の堤防整備状況は約61.9%である。 ・これまで、危険箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防・河岸の侵食対策等(急流河川対策)を重点的に実施しているが、流下能力が不足している箇所もあり、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河道内に繁茂していた樹木については、伐採後に地元の方々に無償配布を実施し、処分費の軽減に努め、コストを削減している。 ・護岸の摩耗対策として硬度の高い現地材を用いるなど、発生材の有効活用によるコストの削減に取り組んでいる。 ・ICT技術を活用し、生産性向上や担い手確保に取り組んでいる。 ・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト削減や環境負荷低減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		
庄川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	389	12,132	353	34.4	<p>・再評価実施後一定期間が経過したことにより再評価を実施</p> <p>庄川直轄河川事業の被害軽減効果(貨幣換算が困難な効果等による評価) 災害時要配慮者数 事業実施前:約17,000人 事業実施後:15,000人 最大孤立者数[避難率40%] 事業実施前:約18,000人 利賀ダム整備後:15,000人 電力の停止による影響人口(人) 事業実施前:約42,000人 利賀ダム整備後:37,000人</p> <p>【事業投資効果】 ・堤防整備や急流河川対策等により、平成16年10月洪水と同規模の洪水(雄神地点:4,200m³/s)を流下させた場合の想定氾濫被害が、被災人口で7,180人、床上浸水戸数で3,342戸、浸水面積で約14km²解消される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・これまで、危険箇所から順次事業の進捗を図ってきている。現在は、流下能力の向上と急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、堤防整備、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 ・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。</p> <p>【コスト削減等】 ・護岸基礎の材料としてコンクリート二次製品の活用をすることにより、工期短縮・コスト削減を図っている。 ・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト削減を図っている。 ・新技術、施工計画の見直し等代替案の検討により、一層のコスト削減や環境負荷低減を図っていく。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
梯川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	410	10,649	264	40.4	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・梯川流域の関係市町村の人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向にある。 ・北陸新幹線（金沢～敦賀間）が令和4年度（2022年度）に開業予定。 ・梯川想定氾濫区域内の小松市は、大手建設機械メーカーの工場が立地する等、産業拠点が集積している県内でも重要な都市の一つであり、従業者数（工業）、工業製品出荷額も増加傾向にある。小松空港や北陸自動車道・国道8号・JR北陸本線などの交通網が発達し、今後さらに発展が見込まれる重要なエリア。 <p>【事業の進捗状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和46年(1971年)に一級河川に指定。以後、国の直轄事業として河川改修に着手。 ・直轄化以降、分水路整備、河道掘削、堤防拡幅・築堤・護岸整備等を実施。 ・令和2年度末(2020年度末)（予定）の大臣管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は50.1%。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、流下能力の向上のため、危険な箇所から順次、堤防整備や分水路の整備を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しななければならない箇所がある。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削により発生した土砂は、堤防拡幅・築堤の盛土材として有効活用することで土砂処理費のコスト縮減を図っていく。 ・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。 ・ICT技術を活用し、生産性向上、担い手確保に取り組んでいく。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	
木曾川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	670	37,566	813	46.2	<p>河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水（昭和58年9月洪水）と同規模（基準地点【大山】：12,500m³/s）の洪水により浸水が発生した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・想定死者数は614人、最大孤立者数は約22万人と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。 ・機能低下する主要医療施設は18施設、社会福祉施設は450施設と推定されるが、河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。 ・途絶する主要道路は国道1号、国道21号、国道22号、国道23号、国道41号等、途絶する主要鉄道はJR東海道本線、近鉄名古屋線、名鉄名古屋本線等である。河川改修と洪水調節施設の整備を実施することで解消される。 ・水害廃棄物の発生量は約46万tと推定されるが、整備を実施することで解消される。 <p>【内訳】 建設費 768億円 維持管理費 45億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 5,053戸 年平均浸水軽減面積： 1,011ha</p> <p>【内訳】 被害防止便益： 37,554億円 残存価値： 12億円</p> <p>【内訳】 被害防止便益： 10,647億円 残存価値： 2億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数： 2,616戸 年平均浸水軽減面積： 578ha</p> <p>【事業の進捗の見直し】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画の変更（地震・津波対策について具体的な整備目標を明記等）により再評価を実施 <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木曾川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降やや減少しているが、製造品出荷額は増加している。流域の土地利用状況については大きな変化はない。 <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木曾川では、昭和58年9月洪水を安全に流下させるため、河口部の高潮堤及び堤防整備を重点的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約53%である。 ・起地区の堤防はバラベツト形状の特殊堤で、堤防高(0.3m程度)及び断面不足となっている。また、築堤後45年経過し老朽化も進行している。治水安全度の向上のため、平成29年度より堤防を改修している。 ・現在、天端部は県道129号として車道及び歩道として利用されており、関係機関と調整を進めながら事業進めていく。 <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"> ・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、コスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考え。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
長良川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	1,174	31,145	1,497	20.8	<p>河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水(平成16年10月洪水)と同規模(基準地点【忠節】:7,700m³/s)の洪水により浸水が発生した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画の変更(遊水地整備について事業箇所・整備方針を明記、地震・津波対策について具体的な整備目標を明記等)により再評価を実施 <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長良川流域内は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年前後、概ね横ばいとなっている。流域の土地利用状況、製造品出荷額についても大きな変化はない。 <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長良川では、平成16年10月洪水を安全に流下させるため、本川中下流域の河道掘削、堤防強化等を進めており、河川整備計画で計上された直轄河川改修事業の進捗率は、事業費ベースで約33%となっている。 ・昭和56年度より着工した犀川遊水地事業は、平成30年度、天王川の分水路整備が完成した。現在は、五六川地区の整備を行っている。五六川地区の改修内容は、牛牧排水機場・牛牧樋門・牛牧排水樋門の新設、五六川及び起証田川の切り替え、野白新田樋管の改修、現排水機場の撤去等であり、令和6年度完成を目指す。 <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"> ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用により、コスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考えられる。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	
揖斐川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	1,243	68,892	1,695	40.7	<p>河川整備計画の目標としている観測史上最大規模の洪水(昭和50年8月洪水、平成14年7月洪水)と同規模(基準地点【万石】:3,900m³/s)の洪水により浸水が発生した場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画の変更(地震・津波対策について具体的な整備目標を明記等)により再評価を実施 <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・揖斐川流域は、高速道路及び主要国道、新幹線等の交通機関の拠点を抱え、国土の東西を結ぶ交通の要衝となっている。洪水浸水想定区域内には人口及び資産が集中しており、治水上極めて重要な地域となっている。 ・流域市町村の人口は、河川整備計画が策定された平成20年以降やや減少しているが、製造品出荷額は増加している。流域の土地利用状況については大きな変化はない。 <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・揖斐川では、昭和50年8月洪水及び平成14年7月洪水を安全に流下させるため、河川改修を集中的に進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は事業費ベースで約51%である。 ・揖斐川右岸田鶴地区の堤防は、一部バラベツト形状の特殊堤で、背後地に民家が密集している。また、整備から50年以上が経過しており、老朽化及び不同沈下の影響により、堤防機能が著しく低下している。 ・揖斐川右岸田鶴地区は、この特殊堤区間を残し概成しているところであり、平成27年度より工事を進めている。 <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"> ・事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用により、コスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、策定時点の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考えられる。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
天竜川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	699	60.821	1,128	53.9	<p>河川整備計画の目標規模の大雨(戦後最大規模相当)が降ったことにより浸水が発生した場合</p> <p>【鹿島下流】 ・想定死者数は約75人、最大孤立者数は約12万人と推定されるが、整備を実施することで概ね解消される。 ・機能低下する医療施設数は198施設、社会福祉施設数は144施設と推定されるが、整備を実施することで解消される。 ・途絶する主要道路は国道1号・国道150号・国道152号、途絶する主要鉄道は遠州鉄道と推定されるが、整備を実施することで解消される。</p> <p>【鹿島上流】 ・想定死者数は約100人、最大孤立者数は約1,600人と推定されるが、整備を実施することで概ね解消される。 ・機能低下する医療施設数は12施設、社会福祉施設数は7施設と推定されるが、整備を実施することで解消される。 ・途絶する主要道路は国道153号、途絶する主要鉄道はJR飯田線と推定されるが、整備を実施することで解消される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・治川市町村の人口は近年横ばいの傾向である。 ・天竜川の流域には、国道1号、東名高速道路、新東名高速道路、中央自動車道、JR東海道新幹線等、日本の経済産業の根幹をなす主要な交通が集中している他、平成26年10月には、中央新幹線の工事実施計画が認可されるなど、交通の要衝となっている。 ・上流域では諏訪湖・伊那市周辺に精密機械や電気等製造業の工業団地が形成され、国内有数の企業が立地する。下流域では浜松市を中心に、軽自動車やオートバイ等、我が国を代表するものづくり地域となっていることから、社会、経済を支える重要な河川となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み ・河川整備計画策定以降、水位低下(樹木伐開・河道掘削)や堤防強化(堤防整備・浸透対策・扇頂部対策)を実施しており、河川改修事業の進捗率は、事業費ベースで約64%(R2年度末時点)となっている。 平成28年度から令和元年度までに、上流域では主に狭く部(鷺沢峡)の拡幅工事、大久保橋下流の右岸堤防の引き上げおよび護岸整備、下流域では樹木の再繁茂対策を実施した。 ・当面の段階的な整備としては、下流域では昭和58.9洪水対応(12,000m3/s対応の河道)に向けた河道掘削及び樹木伐採と、谷山地区、中部地区の特殊堤整備、扇頂部対策を実施する。上流域では太田切川合流点付近の水位低下対策、堤防整備(宮田地区)、伊那地区の水位低下対策(河道掘削、橋梁補強)等を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 事業実施の各段階において、工法の工夫や新技術の採用などによるコスト縮減や工期短縮等に努める。 河道掘削により発生した土砂については、関係機関との連携を図るなど、積極的なコスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり、現時点においては河川整備計画における河川改修が最も妥当であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	
鈴鹿川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	471	28,090	402	69.8	<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</p> <p>・想定死者数は約260人、最大孤立者数は約2,260人と推定されるが、整備を実施することで人的被害は解消される。 ・機能低下する主要医療施設は3施設、社会福祉施設は23施設と推定されるが、整備を実施することで社会機能低下被害は解消される。 ・途絶する主要道路は国道1号、国道23号、国道25号であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。 ・水害廃棄物の発生量は約6.3万tであり、整備を実施することで解消される。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・近年、鈴鹿川流域市町村の人口・世帯数は増加傾向にある。 ・四日市市には石油化学コンビナートが、鈴鹿市には自動車製造工場、亀山市には電子部品製造工場が立地し、今後も発展が期待されている地域である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込み ・整備目標流量を安全に流下させるため、堤防整備、護岸整備、河道掘削、樹木伐採を重点的に進めている。河川整備計画(平成28年12月策定)に基づく事業の進捗率は、事業費ベースで約10%程度となっている。 ・鈴鹿川第1・第2頭首工は、著しく治水上の支障となっており、改築の必要がある。改築にあたっては、関係機関と連携・調整を図りながら事業を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・河道掘削の建設発生土を国や地方自治体の公共事業と連携して有効活用することで、残土処分場への運搬・処分費を縮減する等、積極的なコスト縮減に努める。 ・河川整備計画は、現在の流域における社会経済状況、自然環境の状況、河道状況を踏まえて策定したものであり河川整備計画における河川改修が最も適切であると考えられる。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	
千代川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	110	1,159	143	8.1	<p>・昭和54年10月洪水と同規模の洪水が発生した場合、千代川流域で想定死者数が14人(避難率40%)、電力の停止による影響人口が19,051人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。</p>	<p>・河床掘削区間の現地条件の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・流域内の人口、世帯数に大きな変化は見られない。 ・主要病院の改築、市役所の新庁舎整備など、鳥取市中心部の都市機能の充実が図られているほか、流域内での企業立地が促進されている。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・整備計画策定後3年が経過している。 ・事業は順調に進捗しており、関係機関や地域からの要望、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・今後河道掘削が主な工種となることから、関係機関等との事業調整により建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								費用の内訳
天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	128	3,944	【内訳】 被害防止便益：3,941億円 残存価値：2.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 386世帯 年平均浸水軽減面積 96ha	155	【内訳】 建設費：150億円 維持管理費：5.3億円	25.4	・前回評価後一定期間（5年）が経過したことに伴い再評価を実施 ・昭和34年伊勢湾台風洪水と同規模の洪水が発生した場合、天神川流域で想定死者数が40人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が8,968人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・山陰自動車道及び地域高規格道路が建設中であり、流域の工業団地ではIT関連産業の振興が期待されている。 ・近年でも洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・整備計画策定後20年が経過している。 ・事業は順調に進捗しており、関係機関や地域からの要望、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・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により建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	121	2,853	【内訳】 被害防止便益：2,852億円 残存価値：1.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 447世帯 年平均浸水軽減面積 89ha	94	【内訳】 建設費：90億円 維持管理費：3.8億円	30.5	・前回評価後一定期間（5年）が経過したことに伴い再評価を実施 ・昭和20年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合、日野川流域で浸水人口が9,360人、電力の停止による影響人口が2,485人と想定されるが、事業実施により被害は軽減される。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・流域市町の人口は近年横ばい傾向。世帯数は一部増加傾向。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・整備計画策定後5年が経過している。 ・事業は順調に進捗しており、地域住民からは引き続いての河川改修事業を切望されている。関係機関並びに地域との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・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により建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
江の川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	664	2,370	【内訳】 被害防止便益：2,365億円 残存価値：4.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 245世帯 年平均浸水軽減面積 115ha	500	【内訳】 建設費：473億円 維持管理費：26億円	4.7	・前回評価後一定期間（5年）が経過したことに伴い再評価を実施 ・昭和47年7月洪水と同規模の洪水相当の洪水が発生した場合、江の川流域で、想定死者数が381人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が5,098人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・流域内人口、世帯ともに減少傾向であり、さらに高齢化率が上昇しており災害弱者の割合が高くなっている。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・整備計画策定後5年が経過している。 ・近年（H30、R2）においても洪水被害を受けており、治水事業の要望が強いことから、事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・河道掘削等により発生した土砂を築堤材料として有効活用するとともに、新技術・新工法を活用しコスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
芦田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	208	1,235	【内訳】 被害防止便益：1,234億円 残存価値：0.36億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 432世帯 年平均浸水軽減面積 33ha	108	【内訳】 建設費：104億円 維持管理費：4.6億円	11.4	・令和2年12月に「芦田川水系河川整備計画」を変更したことに伴い再評価を実施 ・平成30年7月豪雨と同規模の洪水が発生した場合、芦田川流域で、想定死者数が23人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が12,615人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・流域都市では、幹線道路の改築による沿道型商業施設の集積や、大学の開学など、備後地方における行政、経済の中心地としてさらなる発展が望まれている。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・芦田川水系の関係市で「芦田川改修促進期成同盟会」を組織し、治水事業の促進を強く要望され、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・新技術・新工法を活用し、掘削土については、築堤材料や資材備蓄場所等の整備に活用するとともに、関係機関等との事業調整により建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
太田川直轄河川改修事業 中国地方整備局	その他	553	1,383	【内訳】 被害防止便益：1,379億円 残存価値：4.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数 285世帯 年平均浸水軽減面積 21ha	331	【内訳】 建設費：327億円 維持管理費：3.8億円	4.2	・令和2年11月に「太田川水系河川整備計画」を変更したことに伴い再評価を実施 ・1/100確率相当の洪水が発生した場合、太田川流域で、想定死者数が266人（避難率40%）、電力の停止による影響人口が84,670人と想定されるが、事業実施により被害は軽減される。	①事業を巡る社会情勢等の変化 ・流域内人口・世帯数は増加傾向にあり、重要な施設として国道や高速道路などの幹線交通網やJR山陽本線、広島市役所などの公共施設を有している。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・平成30年7月豪雨を踏まえた治水対策の促進として、地域住民からは引き続き河川改修事業を要望されており、関係機関等との協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・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により建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局	再々評価	115	357	73	4.9	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年9月洪水と同規模の洪水及び1/100確率相当の高潮が発生した場合、小瀬川流域で浸水人口が5,693人、電力の停止による影響人口が60人と想定されるが、事業実施により被害は解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・前回評価後一定期間（5年）が経過したことに伴い再評価を実施 ①事業を巡る社会情勢等の変化 ・周辺市町の経済を支える重要産業が集積しており、流域関連市町の製造品出荷額は増加傾向。 ②事業進捗状況、進捗の見込み ・整備計画策定後5年が経過している。 ・事業は順調に進捗しており、関係機関や地域からの要望、協力体制も構築されていることから、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性 ・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により建設発生土の有効利用を図り、コスト削減に努める。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		
重信川直轄河川改修事業 四国地方整備局	その他	198	668	191	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、事業実施により避難率40%とした場合の最大孤立者数が約21,900人から0人に、電力停止影響人口が約27,400人から0人になるなど、影響が解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・堤防漏水対策の工法の精査に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・重信川は、氾濫域の資産の増大から想定氾濫区域内人口約34万人、被害額約6,970億円と破壊時の想定被害が甚大になることが想定される。 ・また、最近でも局所的な深掘れにより河岸崩壊、護岸崩壊の災害が頻発する状況にあり、H29年洪水では漏水被害が多発しており漏水対策が必要。露堤氾濫防止対策、耐震対策等も必要である。 ・沿川の市町では人口が増加。製造品出荷額、事業所従業員数は横ばい傾向である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗見込みについて ・量的対策である橋梁改築等は平成29年度末に完成。 ・局所洗掘対策においても令和2年度末に完成見込み。 ・堤防漏水対策は当面の整備として被害ポテンシャルの高い下流右岸を優先区間として整備し、その他区間も順次、整備する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・堤防漏水対策の工法について堤内側の地下水利用を考慮すると地下水流の疎外となる遮水矢板が採用できないことから堤内基盤排水工法を採用。しかし、堤内基盤排水工法が試験的工法であるため、慎重なモニタリングを継続的に行う必要がある。 	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局	再々評価	156	2,974	154	19.3	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・資産集積地区の下流部は川幅が狭く、堤防断面不足区間が残り、中流部に比べ治水安全度が相対的に低く、治水対策が必要。 ・上流部では頭首工による洪水低下阻害や河床低下進行区間が存在し、上流堰込河道区間は、著しく川幅が狭く、近年も溢水氾濫が発生するなど、洪水低下断面が不足している状況であり、治水対策が必要。 ・想定氾濫域内には丸亀市街があり、人口・資産が集積。四国と本州を結ぶ交通の要衝。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・当面は、下流部の河道掘削、引堤を実施したのち、下流部の堤防整備等を行い、下流部の治水安全度の向上を図る。その後、上流部と堰込河道部の量的整備を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・各事業の設計・実施段階で、施工方法の工夫による工法変更、掘削土の有効活用、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。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)		
六角川直轄河川改修事業 九州地方整備局	その他	695	4,278	583	7.3	<p>・令和2年7月に河川整備計画の変更を行ったため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・六角川では、近年、平成2年7月、平成21年7月、平成24年7月、平成28年6月、平成30年7月、令和元年8月と、洪水による基大な浸水被害が発生している。 ・六角川流域に位置する武雄、小城、多久市における人口は、ほぼ横ばいで推移。 ・六角川流域内の武雄市内では、内水対策により内水被害が大幅に軽減されたため、市街化の進展とあいまって、市民病院や商業施設等が整備され、地域の更なる活性化が期待される。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・六角川および牛津川において、令和元年8月洪水に対して、外水氾濫の防止、市役所・町役場、消防署、警察署、指定避難所等の重要施設の浸水被害解消を図るため、遊水地整備、分水路整備、河道掘削、排水ポンプ増設等を実施中。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削による発生土については、築堤などに有効活用するなどし、処分費の縮減に取り組んでいる。 ・当面実施予定の事業については、その手法、施設等は妥当なものと考えているが、将来における社会・経済、自然環境、河道の状況等の変化や新たな知見・技術の進捗等により、必要に応じて適宜見直す可能性もある。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
馬淵川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	8.8	137	16	8.7	<ul style="list-style-type: none"> ・整備済みの水辺整備箇所においては、環境学習や水生生物の観察、地域住民の散策などに利用されている。 ・整備済みの自然再生事業においては、左岸魚道の新設により、底生魚や遊泳魚などの遊泳力が異なる様々な魚種の遡上が確認されている他、右岸魚道の改良により、多くの遊泳魚と未確認であった底生魚の遡上が確認されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生分野の事業期間変更により事業計画を変更することから再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済の水辺整備箇所については、環境学習や水生生物の観察などに利用されており、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。 ・整備済の自然再生箇所については、馬淵大堰の魚道改良により、様々な魚種の遡上が確認され、遡上数も増加していることから、事業に対する関心が高まってきており、引き続き「馬淵大堰魚道検討委員会」の指導・助言を得ながら、モニタリング・分析評価を実施し、魚類の生息・生育環境の連続性を確認する必要がある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画2箇所のうち1箇所が完成し、進捗状況は全体の90.9%（事業費率）である。 ・自然再生は、平成17年度に事業に着手し、平成28年度に整備が完了している。整備完了後もモニタリング・分析評価を進め、令和6年度に完了する予定である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・自然再生事業では、ワンド部土砂撤去に伴う発生土砂を側帯盛土や仮設工事に利用している他、維持管理において、地域住民により清掃活動に協力をいただいている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。 	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	
岩木川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	32	336	70	4.8	<ul style="list-style-type: none"> ・整備済の水辺整備箇所においては、スポーツや水生生物調査・河川体験学習・水遊び、花火大会などのイベントが開催されており、多くの人に利用されている。 ・整備中の自然再生事業においては、芦野堰魚道の改良により、アユ・ウグイの幼魚やハゼ科等の遊泳力の弱い魚種の遡上が継続して確認されている他、浅場（瀬）再生の改善策により、アユ・ウグイの産卵が継続して確認されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自然再生分野の整備内容の変更により事業計画を変更することから再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済の水辺整備箇所については、地元自治体等が主催するイベントや沿川の住民・団体によるスポーツ・レクリエーション等に利用されており、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。 ・整備中の自然再生箇所については、芦野堰の魚道改良により遊泳力の弱い小型魚の遡上が確認されている他、浅場（瀬）再生の改善策により、アユ・ウグイの産卵が継続的に確認され、整備効果が確認されているため、さらに追加の浅場（瀬）再生の改善策を行い、多様な産卵場の再生を図り、魚がすみやすい川づくりを推進する必要があるとの声が高まってきている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画10箇所のうち9箇所が完成し、進捗状況は全体の91.3%（事業費率）である。 ・自然再生は、平成18年度に事業に着手し、令和5年度の整備完を目指している。また、整備完了後もモニタリング・分析評価を進め、令和10年度に完了する予定である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・自然再生事業では、浅場（瀬）再生の改善策において、掘削土量と埋戻し土量を同量とすることで残土を発生させないことによるコスト削減に努めている他、維持管理において、河川協力団体や利害関係住民により清掃活動に協力をいただいている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。 	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
北上川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	115	767	226	3.4	<p>・整備済の水辺整備箇所においては、船着場、親水護岸、散策路等の整備により、様々なイベントが開催され、水辺空間が観光資源として有効に活用され、地域の活性化、観光振興に寄与している。</p> <p>・整備済の北上川上流部自然再生においては、レキ河原や湿地環境に生息する指標種や重要種が、整備完了後は継続的に確認されており、良好な河川環境が維持される。</p> <p>・整備済の北上川下流部自然再生においては、輪波洗堰新設魚道の整備により、年によっては1万個体近いアユを確認するなど魚類の遡上を確認している。</p> <p>・整備中の盛岡地区かわまちづくりにおいては、盛岡市が進めるまちづくりの取組と連携した水辺整備により、地域住民によるイベント開催や憩いの場などとして利活用されている。</p> <p>・整備中の石巻地区かわまちづくりにおいては、石巻市が進める「まちなか再生計画」の取組と一体となった水辺空間を形成することにより、観光振興並に地域交流の促進等が期待される。</p> <p>・整備予定の一関地区かわまちづくりにおいては、坂路や親水護岸等の整備により、河川空間の回遊性向上、水辺の学習や体験機能の充足化、地域活性化や観光振興が期待される。</p> <p>・整備予定の西和賀町かわまちづくりにおいては、親水護岸や管理通路の整備により、イベントや交流・憩いの場としての利活用他、陸上・水上からの広域的な地域活性化や観光振興が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水辺整備事業については、河川整備計画の基本理念等を踏まえ、河川空間の適正な保全と利用を図るため、計画的に整備を実施してきており、これまで整備した地区では、利用者が増加し、河川清掃活動など地域との協力的体制も構築されるなど、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。</p> <p>・自然再生事業については、レキ河原の再生により、レキ河原に依存する生物の保全が確認され、魚道改良では、これまで遡上の確認できなかった魚種が確認されるなど、事業の効果が認められており、環境学習での利用など河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画26箇所のうち20箇所が完成し、進捗状況は全体の85.1%（事業費率）である。</p> <p>・北上川上流部自然再生は、平成19年度に事業に着手し、平成29年度に整備が完了している。整備完了後はモニタリングを進め、令和4年度に完了する予定である。</p> <p>・北上川下流部自然再生は、平成19年度に事業に着手し、平成30年度に整備が完了している。整備完了後はモニタリングを進め、令和5年度に完了する予定である。</p> <p>・盛岡地区かわまちづくりは、平成21年度に事業に着手し、令和2年度に整備完了する予定である。整備完了後も、モニタリング・分析評価等を実施し、令和7年度に完了する予定である。</p> <p>・石巻地区かわまちづくりは、平成26年度に事業に着手し、令和2年度に整備完了する予定である。整備完了後も、モニタリング・分析評価等を実施し、令和7年度に完了する予定である。</p> <p>・一関地区かわまちづくりは、令和3年度より事業着手し、令和7年度に整備完了を目指している。整備完了後も、モニタリング・分析評価等を実施し、令和12年度に完了する予定である。</p> <p>・西和賀町かわまちづくりは、令和3年度より事業着手し、令和7年度に整備完了を目指している。整備完了後も、モニタリング・分析評価等を実施し、令和12年度に完了する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・事業に使用する盛土材は他事業で発生する土砂の活用によりコスト削減に努めている他、維持管理において、地域団体により清掃活動に協力をいただいている。</p> <p>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	
名取川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	27	593	64	9.2	<p>・整備済の水辺整備箇所において、水辺空間の整備により、環境学習等様々なイベントが開催され、地域の活性化に寄与している。</p> <p>・整備済の水環境整備においては、導水によって生態系の保全が図られ、良好な景観も保全されるなど、環境維持に寄与している。</p> <p>・整備中の閉上地区かわまちづくりにおいては、水辺空間を利用した「なり夏まつり」の復活や、「ゆりあげ港朝市」「サイクルスポーツセンター」などの観光拠点との周遊性向上、日常の散策などにより、かつての水辺のにぎわいを取り戻すとともに、市内外から交流人口の増大が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の変更により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済の水辺整備箇所については、日常的な親水活動やイベント、総合学習の場として利用されている他、地区町内会や市民団体等による積極的な維持管理が実施されており、地域との協力的体制が構築され、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。</p> <p>・整備済の水環境整備については、導水によって湯水時でも生態系や景観が保全されており、地域の河川愛護の意識が高まってきている。</p> <p>・整備中の閉上地区かわまちづくりについては、東日本大震災により、壊滅的な被害を受けた閉上地区において、かつての賑わいを取り戻すために名取市が取り組んでいる様々な施策と連携しながら、一体的な環境整備事業を実施しており、より一層の賑わいの創出に向けて更なる利活用を求める声が高まりを受け、計画内容の変更を行っている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画7箇所のうち6箇所が完成し、進捗状況は全体の91.6%（事業費率）である。</p> <p>・閉上地区かわまちづくりは、平成27年度に事業に着手し、令和5年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和10年度までの期間は、モニタリング・分析評価等を実施する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・事業に使用する盛土材は他事業で発生する土砂を活用し、建設資材は現場発生品を再利用することによりコスト削減に努めている他、維持管理において、地域団体により清掃活動に協力をいただいている。</p> <p>・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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							
阿武隈川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	その他	13	177	16	11.1	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済のふくしま荒川かわまちづくりについては、日常的な親水活動やイベントの場として利用されている他、地区町内会や市民団体等による積極的な維持管理が実施されており、地域の協力体制が構築され、河川利用及び河川愛護の意識が高まっている。 ・整備中の桑折地区かわまちづくりについては、こおり桃源郷を望む阿武隈川を軸に、まちとかわを結ぶ多様な交流活動の展開、近隣市町からのアクセス・連携を強化するため、桑折地区において、「まち」と「かわ」の回遊・体験空間形成の整備が求められており、事業に対する関心が高まってきている。 ・整備予定の玉川村乙字ヶ滝かわまちづくりについては、乙字ヶ滝を核とする交流拠点の形成、村内外の各観光拠点を結ぶネットワークを形成するため、乙字ヶ滝地区において「まち」と「かわ」が融合した良好な空間形成の整備が求められており、事業に対する期待が高まってきている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画4箇所のうち2箇所が完成し、進捗状況は全体の46.7%（事業費率）である。 ・桑折地区かわまちづくりは、令和元年度に事業に着手し、令和5年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和10年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。 ・玉川地区乙字ヶ滝かわまちづくりは、令和3年度より事業着手し、令和7年度の整備完了を目指している。また、整備完了後も、令和12年度までの期間は、モニタリング、分析評価等を実施する予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・他事業などで発生した伐採木を散策路のウッドチップ敷設等に有効活用することによりコスト削減に努めている他、維持管理において、地域団体により清掃活動に協力をいただいている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		
利根川総合水系環境整備事業(利根川・江戸川環境整備) 関東地方整備局	再々評価	135	1,913	197	9.7	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>(水環境) ・ポンプ設置や浚渫等の実施により、水質が改善されている。</p> <p>(自然再生) ・ヨシ原・干潟の保全・再生を実施することで、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生が期待される。 ・魚道の整備を実施することで、魚類の移動環境の改善が期待される。</p> <p>(水辺整備) 完了箇所については、主に地元住民に環境学習や散策等で利用されている。 ・江戸川環境整備については、坂路・階段の整備を実施することにより、利用者の利便性向上が期待される。</p>	<p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・利根川および江戸川は、流域住民にとって、水道水等の貴重な水源であるとともに、自然環境が残り、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間であり、利根川および江戸川の水質改善、自然環境の保全・再生や、鳥川を含め誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる施設整備の必要性はますます高まっている。 ・本事業を推進することにより、利根川及び江戸川、鳥川の持つ水と緑豊かな河川環境への親しみがさらに生まれ、河川空間がより身近なものとなることで、地元自治体や住民からの期待は高まると考えられ、本事業の必要性は変わりなく、事業投資効果も見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水環境は、H29年度全地区完了している。 ・自然再生は、5地区のうち、3地区完了、2地区整備中である。 ・水辺整備は、9地区のうち、8地区完了、1地区が整備中である。 ・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。 ・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、運営の主体となる協議会、関係機関や地元関係者等との調整を十分図り、利用計画・維持管理計画の策定など、更なる利用促進に向けて取組みを進めます。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・維持管理については、地元自治体や市民との協働によりコスト削減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬川環境整備) 関東地方整備局	その他	111	563	303	1.9	<p>(水環境) ・浄化施設等の整備により、水質が改善されている。</p> <p>(水辺整備) ・完了箇所については、主に地元住民に環境学習や散策等で利用されている。</p> <p>・渡良瀬川環境整備については、地域における水辺の交流拠点として、管理用通路や平場整備等を実施することにより、地域活性化が期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・渡良瀬川は、市街地における貴重な水辺空間となっています。広い河川敷はスポーツ広場等の利用の他、散策等の憩いの場所として親しまれており、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる整備の必要性が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水環境は、H16年度全事業完了している。 ・水辺整備は、3地区のうち、2地区完了、1地区が整備中である。 ・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。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関や地元関係者等との調整を十分に実行いたします。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・地元自治体や市民との協働による維持管理等、地域と連携しながら一層のコスト削減に努めます。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	
利根川総合水系環境整備事業(中川・綾瀬川環境整備) 関東地方整備局	その他	345	1,487	896	1.7	<p>(水環境) ・綾瀬川について、流域全体を含めた水質改善の取組みの結果、環境基準を達成している。</p> <p>(水辺整備) ・完了した綾瀬川の水辺整備については、主に地元住民に環境学習や散策等で利用されている。</p> <p>・中川の水辺整備(中川やしお水辺の案校)については、従前の環境学習、自然体験活動への利用とともに、新たに整備する管理用通路による防災教育への寄与も期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・中川・綾瀬川は流域の都市化等に伴う水質悪化が社会問題であったが、清流ルネッサンス等の取り組みにより平成26年度において水質基準を年間を通じ下回る状況となった。水質改善が進捗してきたことと足並みをそろえるように、自然環境、水辺環境への期待は年々高まってきている。</p> <p>・中川・綾瀬川の水辺は、市街地において貴重な水辺空間と認識され、日常の散策等の憩いの場所として親しまれている他、河川敷など広大な敷地は広場等の利用空間となっている。水辺の案校は誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる場所としてイベント開催時の中心地として利用されるなど、拠点としての効果もあがりはじめ、地域住民からの期待の声が高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水環境は、H21年度全地区完了している。 ・水辺整備は、綾瀬川については全地区完了、中川については整備中である。 ・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。 ・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、運営の主体となる協議会、関係機関や地元関係者等との調整を十分図り、利用計画・維持管理計画の策定など、更なる利用促進に向けて取組みを進めます。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・地元自治体や市民との協働による維持管理等、地域と連携しながら一層のコスト削減に努めます。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	
黒部川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	再々評価	19	47	26	1.8	<p>(自然再生: 礫河原再生等) ・礫河原等の整備を実施することで、多様な動植物の生息・生育環境の保全・再生が期待される。</p> <p>・洪水時、猛禽類に対する避難場所が確保され、魚類への影響を低減に期待される。</p> <p>(自然再生: やすらぎ水路) ・平常時には、本川との段差の解消や流れの緩やかなワンドを整備し、仔魚、稚魚の生育環境の保全・再生が確保されている。</p> <p>・洪水時には、本川と支川の連続性の改善により魚類の露境内が避難場所として確保され、魚類への影響を低減している。</p> <p>(水環境整備) ・水環境改善の取組みにより、魚類に必要な水深・流速の確保、瀬切れがないことから、多様な動植物の生息・生育環境の保全が確保されている。</p>	<p>・再評価実施後一定期間(5年間)が経過により再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・黒部川自然再生事業の進捗に対しては、着手時点と変わらず地元の強い要望があり、また、河川愛護活動も積極的に行われている。居住人口等の社会的変化もない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和2年度末時点(予定)で、事業全体の進捗状況は81%、自然再生事業の進捗状況は50%である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河床掘削で発生する土砂の築堤材への活用や河道内樹木を伐採後に無償配布する等コスト削減を図っており、今後も施工段階やモニタリング調査等において効率化を図り、更なるコスト削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
神通川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局	その他	43	183	40	4.6	(自然再生) ・隠れ場、稚魚の成育場の整備を実施することで、多様な動植物の生息環境及び稚魚の成育環境の保全・再生が期待される。	・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・神通川自然再生事業の進捗に対しては、着手時点と変化無し、また、富山市長等の強い要望があり、地域住民・市民団体等と連携した取り組みも積極的に進められている。居住人口等の社会的変化もない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・令和2年度末時点（予定）で、神通川総合水系環境整備事業全体の進捗状況は約43%である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・環境DNA調査等の新技術を取り入れたモニタリングの実施により、作業の省力化を図りコスト削減に努める。 ・幼魚の生育・生息場の整備や維持管理にあたって、関係機関や地元大学などの教育機関との協働作業することにより、コスト削減に努めている。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		
天竜川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	35	159	62	2.6	(水辺整備事業) (西鹿島水辺整備) ・堤防傾斜が急なため、安全性も考慮して傾斜を緩やかにしたこと、堤防法面等が利活用しやすくなり、花火大会などイベントの場として活発に利用されている。 ・本地区の河川敷は、スポーツ・レクリエーションの場となる拠点として利活用が期待されている。 ・また、環境学習の場等として活用されている。 (自然再生事業) (天竜川自然再生) ・磯河原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持されている。 ・ツツザキヤマジノギクの観察会や地域住民と協働による外来植物駆除等の維持管理が継続して実施され、ツツザキヤマジノギクの個体数が回復した。	・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 (水辺整備事業) ・当該地区では、堤防には階段が整備されておらず、河川敷に草が生い茂り、水辺へ安全に近づきにくい状況であった。 ・周辺の天竜区と浜北区付近には、緑地・広場が不足していた。 (天竜川自然再生) ・洪水調節施設の整備による流況の安定化等により、樹林化が進行し、天竜川らしい砂礫河原の自然環境や景観が消失しつつある。 ・外来植物の侵入が著しい。 ・イカルチドリ等の繁殖の場や在来のツツザキヤマジノギク等、河原植物の生育・繁殖場等の環境が失われてきている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・行政・住民・NPO等が協働して河川空間の利活用や環境保全への取組を進めており、事業実施にあたっての支障はない。 ○地域住民との意見交換会による意見取組の実施。(意見交換会) ○各種検討会による市民、行政、学識経験者が協働した対策の実施。(学識経験者の指導による外来植物の駆除体験など) ○地域と一体となった環境保全活動の実施。(地域住民参加による樹木伐採、自然観察会など) ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・工区内で伐採する樹木の処分において、薪ストーブ等で再利用可能な伐採木を地元の方々へ配布し、処分費を削減している。 ・事業予定区間において、河川協力団体や地元住民のボランティア協力を得て河川木を伐採し、維持管理費の削減につながっている。 ・平成27年度より河道内樹木伐採の協力者を公募により募集しており、令和元年度は8カ所、15団体が作業を実施している。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
狩野川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	再々評価	22	162	32	5.1	<p>(自然再生事業) (柿田川自然再生) ・「外来植物の駆除」によって外来植物の生育面積は抑制され、群度減少。 ・オオカワヂシャの生育面積(密度(高))は1/3に減少。ミシマバイカモの生育面積(密度(高))は、2.3倍に増加。 ・環境学習の場等として活用されている。</p> <p>(水辺整備事業) (塚本地区水辺整備) ・狩野川の水辺を安全・快適に利用できるようになり、地域住民の憩いの場やイベントで活用され、利用者数が増加。 ・川の駅(河川防災ステーション)と連携し、高水敷でのマルシェやイベント等で活用されている。 ・散策やサイクリングの拠点として、道の駅とも連携し、今後さらなる利用の活性化が期待される。 (神島地区水辺整備) ・河川敷や水辺を安全に利用できるようになることから、親水空間として多くの利用が期待される。 ・狩野川の自然を活かした自転車オフロードコースの整備により、隣接した道の駅(伊豆のへそ)と連携したサイクリング拠点として活性化が期待される。</p>	<p>・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 (柿田川自然再生) ・オオカワヂシャ(特定外来生物)等の外来種の増加により、ミシマバイカモなどの在来植物の生育環境が減少してきている。 ・河道内に堆積した土砂により、在来水生植物の生育環境やアユの産卵場となる環境が減少してきている。 (塚本地区水辺整備) ・堤防には階段や坂路が整備されておらず、高水敷には草や樹木が繁茂し、水辺を安全に利用することが出来ない状況にあった。 (神島地区水辺整備) ・堤防には階段や坂路が整備されておらず、河川敷には草や樹木が繁茂し、水辺を安全に利用することが出来ない状況にある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・地域と連携した取り組みによって関係者と合意形成を図りながら進めているため、事業の実施にあたっての支障はない。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・柿田川の外來種駆除において、ボランティア活動とともに実施。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局	その他	36	209	45	4.5	<p>(自然再生事業) (矢作川河口部自然再生) ・多様な生物の生息・生育場が広がることにより生息する生物種が増加傾向を示し、多様な生態系が再生されてきている。 ・施工後、出水変動はあるが、干潟を利用する底生動物の種類やヤマトシジミの個体数が増加している。 ・施工後、ヨシ原に依存するカニ類等の増加傾向を維持している。またオオシキリや、カヤネズミの巣が確認されている。 ・地域住民、大学と連携したヨシ植えを実施しており、矢作川での環境学習・自然体験の場として利用されることも期待される。</p> <p>(水辺整備事業) (大門地区水辺整備) ・整備されたオープンスペースが、様々なスポーツレクリエーション、散策等に利用されており、整備後は、水辺空間の利用者数が増加している。 ・良好な景観や水辺に親しみやすい環境となり、川とふれあいの場となっている。 (白浜地区水辺整備) ・自然豊かな矢作川の河川空間の整備と豊田市が進めるまちづくりと連携することにより、良好な空間形成が図られ、まちの活性化が期待される。 ・散策路や河川敷、ゆるやかな水辺が整備され、安心して川に近づけ、散策や休息の場として利用することができる。 ・水辺の利活用や環境学習イベントの場などとしても活用が期待される。</p>	<p>・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性が生じた事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 (矢作川河口部自然再生) ・干潟やヨシ原の減少により、かつての豊かな生物の生息環境が少なくなり、生物の多様性が喪失。 (大門地区水辺整備) ・階段等がなく、水辺へ安全に近づくことができない。 (白浜地区水辺整備) ・一部河川敷や水際に樹木が繁茂し、安全に利用することができない。 ・河岸の勾配が急で、水際の安全な利用ができない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・自然再生は、「矢作川自然再生検討会」で学識者、有識者からの意見を踏まえて進めるとともに、地域住民との協働によるヨシ植えを実施しており、地域と連携して進めている。 ・白浜水辺整備は、「矢作川河川環境活性化プラン」に基づき、まちと水辺が一体となった魅力ある空間づくりの検討を進めている。また、矢作川利用調整協議会等を実施し、地域の意見を取り入れながら、利活用の提案・検討を進めている。 ・自然再生は、干潟再生の養浜材料として河川掘削やヨシ原再生による掘削土を利用することや、ヨシ原再生において地域協働によるヨシ植えを実施している。 ・水辺整備は、地元団体と連携した地域協働による樹木伐採・維持管理を実施している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	
九頭竜川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	36	154	37	4.1	<p>【必要性的観点】 ・地域と連携し九頭竜川流域が一体となって総合的な自然再生の取り組みを進めていくため、『福井県流域環境ネットワーク協議会』が平成27年度に組織されている。 ・九頭竜川流域では、平成23年にコウノトリの受け入れが行われ、4年連続 (H27～H30) でコウノトリの放鳥が実施された他、令和元年には九頭竜川下流右岸に位置する坂井市内においてコウノトリの営巣及び4羽の幼鳥の巣立ちが確認され、令和2年7月には新聞等でコウノトリの巣立ち等に関する報道があり環境保全への気運が高まっている。 ・この他、サクラマス・レストレーション等の活動により九頭竜川の環境に対する意識が高まっている。</p> <p>【有効性の観点】 ・水際環境の保全・再生により、三宅・小野地区でヨシやマコモの面積が拡大し維持されており、オオシキライなどの水辺の鳥類による利用頻度が増加している。 ・砂礫河原再生により、自然裸地は増加傾向にあり、チドリ類の繁殖つがい数も増加している。今後、砂礫河原再生の追加実施により、さらなる効果が期待される。 ・支川水路連続性再生により、芳野川において、魚類の種類数が増え、回遊魚が継続して確認されている。</p>	<p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・九頭竜川水系では、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生を目的とした自然再生整備が求められている。 ・費用便益比 (B/C) は、事業全体で4.1、残事業で4.5 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本事業は平成19年度に着手し、令和16年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 ・全体事業費約36億円に対し、約50%の進捗 (令和2年3月末時点) ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・これまで掘削によって生じた建設発生土は、高水敷の休耕田の敷均しや堤防構築工事の築堤材料に活用させることでコスト削減に努めてきており、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削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 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
円山川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局	その他	72	125	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：125億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生の効果による便益) 支払い意思額：569円/月・世帯 受益世帯数：59,879世帯</p>	97	<p>【内訳】 建設費：95億円 維持管理費：2.4億円</p>	1.3	<p>【必要性の観点】 ・行政・住民の連携協働によるコウノトリ野生復帰事業により、地域活性化・経済効果が生まれ、地域では環境の保全・再生等への取り組みの進展に対する機運が高まっている。 ・加陽湿地の整備を契機にラムサール登録湿地が560haから1,094haに拡張された。 ・野外のコウノトリ個体数は、225羽まで増加するとともに、県外での繁殖も広がっている。 【有効性の観点】 ・魚道整備の効果を確認するために行った遡上調査の結果、多くの魚類が魚道を利用して遡上していることを確認している。 ・流域との連続性の改善により、魚類等が約170haの水田につながるネットワーク（水路）の行き来が可能となる。 ・湿地再生を実施した箇所は、未整備の箇所と比較して、コウノトリの飛来回数が多いことを確認している。 ・湿地を再生した箇所の断面形状見直しにより、魚類の種数、個体数ともに増加していることを確認している。 ・加陽湿地でも、未整備の箇所と比較して、魚類の種数、個体数ともに増加傾向であることを確認している。 ・湿地再生（中郷地区）を実施することで、目標とする湿地面積（昭和初期の湿地面積）を概ね達成し、コウノトリの利用環境拡大が期待される。 ・多様な流れの再生・創出により、魚類をはじめとした多様な生物の生息・生育・繁殖環境を再生・創出が期待される。</p>	<p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・円山川水系では、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生・創出、地域と連携した河川環境の復元が求められている。 ・費用便益比（B/C）は、事業全体で1.3、残事業で1.3 ②事業の進捗状況、事業の見込みについて ・本事業は平成15年度に着手し、令和16年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 ・全体事業費約72億円に対し、約72%の進捗（令和2年3月末時点） ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、工事に伴う発生土について、表土の利用や他現場流用調整によるコスト縮減に努めてきており、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (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 計	担当課 (担当課長名)			
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C		
			便益の内訳及び主な根拠							費用の内訳	
斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	187	362	279	1.3	<p>【水辺整備】 《夕日ヶ丘箇所水辺整備》 ・親水護岸や河川管理用通路の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなり、公園等と一体となった水辺の利用ができるようになる。 ・また、河川管理用通路の整備により、効率的な河川管理が図られる。 《米子港箇所水辺整備》 ・親水護岸の整備により水面に近づきやすくなり、ポート・カヌーなどのスポーツやイベント等で水面利用がしやすくなる。 《木次箇所水辺整備》 ・河川管理用通路等の整備により、堤防や河川敷を容易に移動でき、桜並木と一体となり回遊性が生まれる。 ・広場の整備により、交流の拠点となる多目的な利用ができ、賑わいが創出される。 《松江市役所前箇所水辺整備》 ・発生広場や河川管理用通路、親水護岸、親水広場(入江)の整備により、水辺で散策、イベント、休憩のほか、安全に水に親しむことができるようになる。 ・水辺とまちを結ぶ地域の交流拠点となり、まちの魅力向上につながる。</p> <p>【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・浅場整備により、土砂の流出を防止する突堤・消波工設置、土砂を投入により浅場を造成し、消波工や浅場により、波を減衰させることで、湖岸域の透明度の向上を図るとともに、自然浄化機能の向上を図る。 ・覆砂により、土砂を湖底に投入し、栄養塩(窒素・りん)の溶出抑制と泥の巻き上げ抑制による透明度の向上を図る。</p>	<p>【内訳】 建設費：276億円 維持管理費：3.0億円</p>	<p>【水辺整備】 《夕日ヶ丘箇所水辺整備》 ・親水護岸や河川管理用通路の整備を行うことにより、水辺に近づきやすくなり、公園等と一体となった水辺の利用ができるようになる。 ・また、河川管理用通路の整備により、効率的な河川管理が図られる。 《米子港箇所水辺整備》 ・親水護岸の整備により水面に近づきやすくなり、ポート・カヌーなどのスポーツやイベント等で水面利用がしやすくなる。 《木次箇所水辺整備》 ・河川管理用通路等の整備により、堤防や河川敷を容易に移動でき、桜並木と一体となり回遊性が生まれる。 ・広場の整備により、交流の拠点となる多目的な利用ができ、賑わいが創出される。 《松江市役所前箇所水辺整備》 ・発生広場や河川管理用通路、親水護岸、親水広場(入江)の整備により、水辺で散策、イベント、休憩のほか、安全に水に親しむことができるようになる。 ・水辺とまちを結ぶ地域の交流拠点となり、まちの魅力向上につながる。</p> <p>【水環境】 《中海・宍道湖水環境整備》 ・浅場整備により、土砂の流出を防止する突堤・消波工設置、土砂を投入により浅場を造成し、消波工や浅場により、波を減衰させることで、湖岸域の透明度の向上を図るとともに、自然浄化機能の向上を図る。 ・覆砂により、土砂を湖底に投入し、栄養塩(窒素・りん)の溶出抑制と泥の巻き上げ抑制による透明度の向上を図る。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業箇所周辺の松江市、出雲市、安来市、雲南市、米子市、境港市等の人口・世帯数に大きな変化はみられない。 ・松江市役所前箇所では、平成30年6月に「ミズベリング松江協議会」を設立し、宍道湖・大橋川かわまちづくり計画を作成し、令和2年3月に「かわまちづくり支援制度」への登録を行った。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備は、夕日ヶ丘箇所、米子港箇所、木次箇所水辺整備を実施しており、新たに松江市役所前箇所の整備を予定している。 ・水環境整備は、中海・宍道湖において実施している。 【水辺整備事業】 《松江市役所前箇所水辺整備》 松江市から申請された「宍道湖・大橋川かわまちづくり計画(令和2年3月登録)」により事業を進めていく予定であり、今後の事業進捗を図る上で、支障は確認されていない。 《夕日ヶ丘箇所水辺整備》 親水護岸、河川管理用通路の整備が完了しており、利用状況等のモニタリングを実施している。 《米子港箇所水辺整備》 親水護岸、河川管理用通路の整備を本年度より順次実施しており、支障は確認されていない。 《木次箇所水辺整備》 河川管理用通路、高水敷整正、休憩施設等(市)の整備を本年度より順次実施しており、支障は確認されていない。 【水環境整備事業】 《中海・宍道湖水環境整備》 浅場整備、覆砂の施工とあわせて、現地の状況や効果についてモニタリングを実施している。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・中海・宍道湖水環境整備は、斐伊川の維持掘削で発生する土砂等の建設発生土を浅場整備、覆砂材料として利用し、コスト削減を行った。 ・水環境整備にあたっては、除草作業や清掃など地域住民との協力体制を確立することによりコストの削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)
芦田川総合水系環境整備事業 中国地方整備局	その他	25	252	49	5.1	<p>【水環境】 《芦田川下流水環境整備(瀬戸川合流部植生浄化・芦田川下流部植生浄化)》 ・河川の水質(BOD)は環境基準を概ね満たし、今後も下水道整備等の進捗によって、更に改善される予定。アクションプランの目標値(T-P除去率10%)も概ね達成している。 【自然再生】 《芦田川自然再生(芦田川河口堰・芦田川中上流部)》 ・芦田川河口堰では、平成12年度に魚道の設置が完了し、ウナギ、アユなどの回遊魚や、モズガニなどの回遊性動物が移動(遡上)している。 ・今後、中上流部の遡上環境を改善することで、中上流部まで移動(遡上)範囲が広がり、生態系が保全される。 【水辺整備】 《千代田(ちよだ)箇所水辺整備》 ・水辺整備を実施し、安全にスポーツ等を楽しむことができるようになった。また、アクセスが向上したことで、多目的広場に多くの利用者が見られるようになった。 ・川沿いの回遊性が向上し、河川管理用通路を使用したスポーツイベントの開催も期待される。</p>	<p>【内訳】 建設費：46億円 維持管理費：3.7億円</p>	<p>【水環境】 《芦田川下流水環境整備(瀬戸川合流部植生浄化・芦田川下流部植生浄化)》 ・河川の水質(BOD)は環境基準を概ね満たし、今後も下水道整備等の進捗によって、更に改善される予定。アクションプランの目標値(T-P除去率10%)も概ね達成している。 【自然再生】 《芦田川自然再生(芦田川河口堰・芦田川中上流部)》 ・芦田川河口堰では、平成12年度に魚道の設置が完了し、ウナギ、アユなどの回遊魚や、モズガニなどの回遊性動物が移動(遡上)している。 ・今後、中上流部の遡上環境を改善することで、中上流部まで移動(遡上)範囲が広がり、生態系が保全される。 【水辺整備】 《千代田(ちよだ)箇所水辺整備》 ・水辺整備を実施し、安全にスポーツ等を楽しむことができるようになった。また、アクセスが向上したことで、多目的広場に多くの利用者が見られるようになった。 ・川沿いの回遊性が向上し、河川管理用通路を使用したスポーツイベントの開催も期待される。</p>	<p>・水環境整備分野の完了箇所評価を行うため、再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・事業箇所周辺の福山市、尾道市、府中市等の人口・世帯数に大きな変化はみられない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水環境整備事業では、芦田川下流水環境整備事業を実施しており、八田原ダム曝気循環施設は平成23年度に事業が完了している。 ・自然再生事業では、芦田川中上流部自然再生事業を実施している。 ・水辺整備事業では、千代田箇所水辺整備事業を実施している。 《芦田川下流水環境整備事業》 ・瀬戸川合流部の植生浄化は平成23年度に完成。芦田川下流部(草戸地区)の植生浄化についても平成27年度に完成し、その後のモニタリング調査で効果が確認されており、今年度の完了箇所評価で事業完了予定である。 《芦田川中上流部自然再生事業》 ・回遊魚の遡上環境の改善に対する地元住民からの意見もあり、今後事業を進捗する上で支障はない。 《千代田箇所水辺整備事業》 ・令和元年度に整備が完成しており、今後は利用状況等のモニタリング調査を行い、令和6年度に完了箇所評価を実施予定である。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・河道の掘削土を盛土等へ流用することによりコストの削減を図る。 ・整備後の除草作業、清掃及びヨシの刈り取りなどは、地元住民等と協力体制を確立することによりコストの削減に努める。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
那賀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	41	90	36	2.5	<p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 (那賀川かわまちづくり) ・「かわまちづくり」支援制度を活用し、那賀町と連携して地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めている。ダム周辺の地域資源の活用や、利用者数の増加が期待される。 (桑野川かわまちづくり) ・事業箇所の清掃・維持活動を各機関が分担して実施しており、日常の維持管理の効率性が向上している。阿南市および小松島市の方々に広く認知され利用されている。 (自然再生) ・アユの産卵場となる瀬環境やナベツルのねぐらとなる浅瀬環境、湿地環境、干潟環境などの保全・再生が期待される。これまで那賀川流域の小学校で実施されている環境学習に加えて、自然再生に関する勉強会・出前講座等を実施することで、地域が主体となった自主活動の促進が期待される。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて (那賀川かわまちづくり) ・令和3年度に工事完成予定。 (桑野川かわまちづくり) ・平成24年度に工事完成。 (自然再生) ・令和3年度から事業実施予定、令和27年度完了予定。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について (那賀川かわまちづくり) ・改造事業の跡地を有効活用することでコスト縮減を図る。 (自然再生) ・関連工事と連携した自然再生を行う等によって、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 高村 裕平)	
渡川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	57	148	69	2.1	<p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・高度経済成長期以降における地域の開発並びに宅地化、市街化の進行により、かつてあった四万十川の良好な自然環境が失われつつある。 ・四万十川における貴重な水産資源であるアユ及びスジアオノリの漁獲量も近年激減し、アカメなどの魚類の仔稚魚の生息場であるコアママも近年減少。 ・四万十川・中筋川流域には昭和47年から冬季にツル類の渡来・越冬の記録があるが、近年の宅地化、市街化の進行によってツル類が渡来・越冬できる湿地環境が減少。 ・現在も残る自然を保全し、良好な自然環境へと再生するとともに、人と自然とが共生できていた昭和40年代の四万十川の原風景の保全・再生を目指す。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて (ツルの里づくり) ・ツル類の越冬地環境整備のため事業計画を変更し、令和3年度からねぐら整備、魚類の繁殖拠点等の新規整備を実施。効果を検証しつつ段階的に整備を進める。 (アユの瀬づくり) ・砂州の切り下げは一時休止し、モニタリング調査を継続。モニタリング調査結果を踏まえて今後の事業展開を検討するとともに、河畔林の維持管理(樹木伐採)による産卵場の維持に努める。 (魚のゆりかごづくり) ・「コアママ場の再生」は整備を一時休止し、モニタリング調査を継続。河口環境の状況及びモニタリング調査結果を踏まえて今後の事業展開を検討。「スジアオノリ」の再生は令和2年度に整備完了したため、モニタリング調査を継続。モニタリング調査結果を踏まえて今後の事業展開を検討する。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・地域住民と協働連携して維持管理を実施し、コストを縮減。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
吉野川総合水系環境整備事業 四国地方整備局	その他	126	1,193	245	4.9	<p>(水環境整備)</p> <p>【早明浦ダム水環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダム周辺の森林に広く植樹することにより、流域の水源涵養機能が向上する。 ・渓流工の整備により、整備前は流出していた堆積土砂を捕捉し、ダム湖への流出が抑制される。 <p>(水辺整備)</p> <p>【三庄地区かわまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の「ぶぶるパーク」を活かした空間利用により、水辺利用の促進に寄与している。 ・自治体や地域住民が企画する様々なイベントが行われ、利用者が増加傾向にある。 <p>【早明浦ダム水辺整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダム湖の周辺整備、ダム湖進入坂路の整備により、夏期を中心に自治体やNPOが企画するイベント、地元学校による総合学習の場としての利活用が増えている。 ・早明浦ダムの整備箇所では、地域が主催し、様々なイベントが実施され、行政、地域住民、観光客が参加している。(自然再生) <p>【旧吉野川自然再生】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昭和30年頃の自然環境を再生するために、フンド・湿地の保全・再生等の整備を行い、多様な動植物の生息・生育・繁殖環境の回復に努めることで、かつて旧吉野川で生息していたであろう生物に適した環境の創出が図られる。 ・「吉野川流域コウノトリ・ソルの舞う生態系ネットワーク推進協議会」の指標種であるコウノトリのさらなる飛来や定着が促進され、餌場環境としてだけでなく新たな営巣地にもなることが期待でき、コウノトリの安定的な生息を支える生態系ネットワークの一点ともなり得ると考えられる。 	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コウノトリにおける巣作りが2015年から行われ、2017年には兵庫県豊岡市周辺以外では、全国初の野外繁殖に成功し、2020年まで4年連続で成功、また、今年10月には、鳴門市周辺で最大38羽のコウノトリが確認されている。今後コウノトリの定着に向け、地域からも自然再生(湿地再生)に期待がされている。 ・ダム周辺では、地域活力の衰退が見られるとともに、近年の環境問題への関心の高まりによる環境保全に配慮した利水安全度向上の必要性から、水源地域としての魅力ある生活基盤の創出および都市部への積極的な情報発信と交流事業の推進が重要な課題である。 ・早明浦ダム周辺地域における振興計画では、さめうら湖や吉野川などの水辺を活用、拠点化することによる観光振興、地域間交流、地域活性化等が重要な施策として位置づけられているが、その基盤となる水辺整備施設が現在の利用実態や利活用計画にそぐわない等の課題がある。 <p>②事業の進捗状況、事業の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早明浦ダム水環境整備は、対策工については平成30年度に完了。 ・三庄地区かわまちづくりは、対策工については令和元年度に完了。 ・早明浦ダム水辺整備は、周辺地域自治体等と連携した「早明浦ダム周辺地区かわまちづくり」計画を取り込み、事業を継続し令和10年度に完了予定。 ・旧吉野川自然再生は、令和2年度より事業着手。令和11年度に完了予定。 <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・プレキャスト製品の活用等により、コスト縮減を図る。 ・早明浦ダム水辺整備事業で設置した施設について周辺自治体と維持管理協定を予定しており、地元住民と維持管理協定する仕組みづくりについて検討し、コストの縮減を図る。 	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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				
遠賀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	54	683	85	8.0	<p>(自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然再生事業により、魚道の改良、樋門樋管の落差解消を実施した結果、多様な魚類の遡上、生息場、横断性の確保が図られている。また、河川環境学習等が実施されており、人と生物とのふれあいの場として利用されている。 ・現在整備を進めている遠賀川エコロジカルネットワーク再生についても同様の効果が期待できる。 <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習や花火大会のイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている田川地区、今後整備を進める中間地区についても同様の効果が期待できる。 	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・中間地区は、平成27年に登録された世界遺産「遠賀川水源池ポンス」を巡る観光客や、なかまフットパス等の河川敷で行われる様々なイベントや釣り・スポーツを楽しむ市民の方々に広く利用されている。しかし、エリア全体を一体的に活用するためには、河川敷の通路を安全に周遊出来ない等、拠点間の回遊性に課題がある。また、現状の護岸や水辺に近づきにくい、河川敷へのアクセス路が無いこと等から、安全な水辺の利用が困難な状態である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の見込みについて ・自然再生は、中島自然再生、遠賀川河口堰魚道改良を実施しており、平成30年度までに完了している。 ・水辺整備は、芦屋地区ほか6地区で実施されており、平成23年度までに5箇所が完了している。 田川地区では、引き続き「田川の宝！彦山川を創る会」を継続的に開催し、整備や維持管理等の役割分担等について活発な議論を行う予定であり、順調な事業進捗が見込まれる。 中間地区では自治会、NPO法人、商工会、学校関係者、関係行政機関及び河川管理者により構成される「遠賀川かわまちづくり推進協議会」、「遠賀川かわまちづくり作業部会」を平成30年度に設立し、整備内容や利活用、維持管理方法等に関する検討を進め、社会実験「月見で乾杯！in遠賀川」や維持管理に関する協議が継続的に進められており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)
筑後川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	63	380	140	2.7	<p>(水環境整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水環境整備事業により、荒廃地において植栽を行った結果、貯水池周辺で良好な樹林帯が形成された。また、松原ダム貯水池では、水質浄化施設の運用後、アオコの発生日数も軽減し、良好な環境となっている。 <p>(水辺整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水辺整備事業により、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能と、日常的な散策やスポーツ、環境学習等に利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 ・現在整備を進めている久留米市街部地区、今後整備を進める大石地区についても同様の効果が期待できる。 	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大石地区では、第2次うきは市総合計画(H28.3策定)において、筑後川をうきは市の恵まれた自然景観、優れた地域資源と位置づけ、筑後川を観光資源の一つとして活用・保全しながら、温泉等の地域資源も生かした「にぎわいのあるまちづくり」に取り組みしており、事業対象範囲は、水際の散策、大石分水路でのスポーツや「風あげ大会」などのイベント、筑後川での環境学習等に利用されているが、通路幅が狭く散策や水際のアクセスが難しい箇所があり、また高水敷の凸凹によりイベントや学習等の安全な利用が困難な状態である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の見込みについて ・水環境整備事業の松原・下釜ダムは、平成25年度に完了している。 ・水辺整備事業は城島地区ほか4箇所を実施されており、平成22年度までに3箇所が完了している。久留米市街部地区では、平成26年8月より地元住民、地元自治体等で構成する「筑後川(宮ノ陣校区)かわまちづくり協議会」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。 ・大石地区では、平成30年度に設立された「大石かわまちづくり協議会」等により、整備箇所の利活用方法や維持管理の役割分担等について今後も議論していく予定であり、順調な進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
本明川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	16	45	26	1.8	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・令和4年度新幹線早開業に向け、管理用通路の整備も含め、早開業前整備等、新幹線開業効果を最大限に引き出すための様々な取り組みが行われるなか、「駅前公園」は早開業利用者等を本明川へ導く玄関口として期待され、「本明川」と一体となった新たな賑わいの拠点整備のニーズが高まっているが、駅前公園と本明川は、急勾配の護岸やコンクリートの堤防(パラペット)で分断され、水辺に親しみにくく、賑わいの創出が図れない状況である。 ・近年の洪水の発生状況等を踏まえ、洪水時に河川内に流入、堆積した塵芥及び流木の集積、搬出等、維持管理機能の強化が必要となっているが、天満・永昌地区では坂路等が狭く大規模な塵芥等を搬出等を行える場所がない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備事業は仲沖・新地地区ほか1箇所まで実施されており、平成22年度までに1箇所が完了している。天満・永昌地区では、平成24年4月より地域住民や諫早市、国土交通省等により構成された「本明川河川利用懇談会」が継続的に開催されるなど、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コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		
白川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	その他	22	263	34	7.7	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・白川橋から明午橋間(右岸)は一部を除き白川沿いに管理用通路を兼ねた自転車歩行者専用道路(愛称:白川ちやりんぼみち)が整備されており、サイクリングや散歩、通勤通学等日常的な利用がされている。近年白川夜市の開催などイベントも開催され、イベントや市街部周辺施設へのアクセス道路など、地域の方々や観光客などに様々な形で利用されている。しかし、長六橋から新代橋区間(右岸)においては、河岸部に樹木等が繁茂し、河岸部に管理用通路がなく、河川管理に支障をきたしている。また、市街部上下流へのアクセスは、現在国道3号線沿いに整備された白川ちやりんぼみちを利用しているが、より安全で快適に利用するため、河岸部に管理用通路を兼ねた白川ちやりんぼみちの整備が望まれている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備事業は、本荘・慶徳地区ほか3地区で実施されており、令和2年度までに3地区が完了している。熊本市街部では、地元住民代表や学校関係者、熊本市、熊本市街部では、地元住民代表や学校関係者、熊本県、熊本市、国土交通省により構成された「熊本市街部かわまちづくり協議会」などの住民意見交換会により、整備箇所の利活用方法や維持管理の役割分担等について議論していく予定であり、地域の協力体制のもと事業を進めていくこととなり、今後も順調な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		
大淀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局	再々評価	12	379	32	11.8	<p>・再評価実施後、5年間の経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大淀川河畔にある「川の駅」周辺地域は、都城市の「都市計画マスタープラン」等において、大淀川の良好な自然環境や周辺の歴史・文化資源を活かしたまちづくりを進めていくことが位置付けられているが、「川の駅公園」が賑わっている一方で、隣接する大淀川では草本の繁茂や河川敷から水際の落着きなどにより安全にカヌー利用や親水利用がしにくい状況である。そのため、川の駅利用者などから、大淀川と一体となった利用が望まれている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水環境整備事業の水流川は平成27年度に完了している。 ・水辺整備事業は大淀川上下流地区ほか1箇所まで実施されており、平成21年度までに1箇所が完了している。 ・都城地区では、平成26年11月より地域住民、学識者、地元自治体(都城市、宮崎県)、河川管理者(国土交通省)が参加する「都城かわまちづくり検討会」が開催され、また平成27年度より実践組織となる「みやこんしよかわまち会議」を立ち上げ、整備内容や利活用・維持管理計画等について活発な議論を行っている。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 高村 裕平)		

【砂防事業等】
（直轄砂防事業）

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		費用の内訳						
最上川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	814	2,113	659	3.2	<p>・最上川水系直轄砂防流域は上流域には天童市、下流域には酒田市が位置する。また、国道7号などの重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地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とともに、過去には大規模な崩壊等が発生しているなど、下流河道の不安定化を招く要因が多い。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では想定死者数約252人、最大孤立者数約29,424人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約244人に低減、最大孤立者数は約21,755人に低減される。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間で経過した時点で再評価を実施</p> <p>【事業の投資効果】</p> <p>・山形県の社会経済活動を担う重要な交通網、最上川沿川に主要な市街地を抱えており、土砂・洪水氾濫被害を防止・軽減する必要がある。</p> <p>【事業進捗の見込みの視点】</p> <p>・今後概ね30年間の整備として、上流部の荒廃地対策を推進し、重要な交通網、最上川沿川にある主要市街地への土砂・洪水氾濫の防止・軽減を図り、流域の安全性を向上させる。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・現地発生材とセメントを混合して堤体内部材に使用することで、建設コストを抑制。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 伊藤仁志）		
姫川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	646	1,650	737	2.2	<p>・流域内で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H22年）における想定死者数は36人（避難率40%）、災害時要配慮者数は474人と推定される。</p> <p>・姫川水系直轄砂防事業の推進により、中期的な目標の完了後（R10年以降）は、想定死者数は26人（避難率40%）、災害時要配慮者数は356人であり、事業効果として人的被害が大幅に減少することが見込まれる。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間で経過した時点で再評価を実施</p> <p>【事業の投資効果】</p> <p>・姫川水系直轄砂防事業の中期的な計画が完了した場合、基準点下流および流域内の土砂洪水氾濫範囲が縮小することで被害を受ける人家等が減少するとともに、国道148号・JR大系線への被害が解消するなどの効果が認められる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>・これまで実施してきた砂防事業により地域の安全性は確実に向上してきた。</p> <p>・地元住民から引き続き砂防事業推進の要望がなされるなど、砂防事業が高く評価されている。</p> <p>・流域内の資産および重要交通網の分布、流域の治水安全度、流域内の保全対象に対する効果等を総合的に勘案し、中期的な目標に対する施設整備を効率的に実施する。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・新粗石コンクリート工法、掘削残土の低減、摩擦対策の省力化などにより、工事におけるコスト縮減を図っている。</p> <p>・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し事業を進めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 伊藤仁志）		
手取川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	417	1,294	365	3.5	<p>・砂防基準点より下流で土砂・洪水氾濫が発生した場合、中期的な目標の着手時（H22年）における想定死者数は36人（避難率40%）、災害時要配慮者数は約44,500人と想定される。</p> <p>・手取川水系直轄砂防事業の推進により、中期的な目標の完了後（R21年以降）は、想定死者数は0人（避難率40%）、災害時要配慮者数は約7,400人であり、事業効果として人的被害が大幅に減少することが見込まれる。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間で経過した時点で再評価を実施</p> <p>【事業の投資効果】</p> <p>・全体計画における整備対象土砂に対して、中期的な目標の砂防堰堤等の整備が完了した場合、最大流動深が減少し被害が軽減される。</p> <p>・土石流危険渓流において砂防堰堤等を整備することにより土石流の想定被害が解消される。</p> <p>【事業進捗の見込みの視点】</p> <p>・流域における安全と安心を早期に向上させるために、事業効果の高い砂防設備の重点的な整備を推進する。</p> <p>・流域の関係市町からは、平成11年や平成16年の土石流災害だけでなく、今後も大規模な土砂災害が発生する恐れがあることから、砂防事業の促進が強く要望されている。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>・新粗石コンクリート工法や掘削残土の低減、そして摩擦対策の省力化などにより、工事におけるコスト縮減を図っている。</p> <p>・設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性を検討し事業を進めている。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 （課長 伊藤仁志）		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億 円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (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 計	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
安倍川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	248	693	200	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域には、静岡県を中心とする静岡市街地が位置する。また、国道1号、国道150号、JR東海道本線、JR東海道新幹線、東名高速道路等の重要交通網や幹線道路が分布し、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。 ・本流域は、糸魚川-静岡構造線の西側に位置し、並行する2本の断層(十枚山構造線、笹山構造線)があり、日本三大崩れのひとつである大谷崩に代表される崩壊地や重荒廃地が多数存在し、土石流や土砂洪水氾濫の危険性が高い。 ・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では想定死者数約10人最大孤立者数約23,263人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約9人に低減、最大孤立者数は約21,304人に低減される。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施 <ol style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・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静岡市街地等の主要部に甚大な被害が発生し、社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念され砂防設備の整備が必要である。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> ・残存型枠の使用によるコスト削減、ICTによる作業の効率化に努めている。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)		
狩野川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	233	1,134	196	5.8	<ul style="list-style-type: none"> ・本流域には、伊豆市、伊豆の国市の市街地が位置する。また、国道136号、国道414号、伊豆箱根鉄道駿豆線等の重要交通網や幹線道路が分布し、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。 ・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。 ・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、整備前では、想定死者数約418人、最大孤立者数約9,724人と想定されるが、整備を実施することで想定死者数は約414人に低減、最大孤立者数は約9,683人に低減される。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年間が経過した時点で再評価を実施 <ol style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・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である。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗 ③コスト削減や代替案立案等の可能性の視点 <ul style="list-style-type: none"> ・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、コスト削減に努めている。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)		

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 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益: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	160	889	112	8.0	<p>・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、人口・資産が集中した名張市街地、宇陀市街地等が位置する。近畿日本鉄道大阪線、国道165号等の重要交通網が分布し、土砂災害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。</p> <p>・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土砂流出に伴う土砂・洪水氾濫等の災害が発生している。</p> <p>・砂防事業による様々な効果のうち、貨幣換算が困難な土砂・洪水氾濫による『人的被害』について、『水害の被害指標分析の手引（H25試行版）』に準じて施設整備による被害軽減効果を算定したところ、管内に既往最大の被害をもたらした伊勢湾台風と同程度の降雨事業着手時の想定死者数は約50人（避難率0%）、最大孤立者数は約1,490人（避難率0%）と推定されるが、事業完了時の想定死者数は約20人（避難率0%）、最大孤立者数は約300人（避難率0%）に減少する。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)	
重信川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	147	212	129	1.6	<p>・本流域は松山平野に位置し、愛媛県全体の約4割もの人たちが生活していることから、経済的に重要な地域である。特に重信川下流に位置する松山市は、県庁所在地として愛媛県の政治・経済を担い、高度な土地利用がなされており、上流に位置する東温市では新興住宅や事業所が建設され人口と資産が集積している。また、四国の大動脈である松山自動車道や国道11号が土石流危険渓流の危険区域内を通過しており、土石流により被災した場合には、人流や物流など大きな社会的影響を及ぼす可能性が高い。</p> <p>・中期的な計画の規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、浸水区域内の人口が約5,000人、浸水区域内の要配慮者数が約1,800人と想定されるが、事業の実施により概ね解消される。</p> <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)	

(直轄地すべり対策事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
月山地区 直轄地すべり対策事業 東北地方整備局	その他	329	579	272	2.1	<p>・月山地区は、火山岩層からなる脆弱な地質かつ特別豪雪地帯で過去の融雪期に幾度も地すべりによる甚大な被害が発生している。</p> <p>・地区内には、重要な交通網である国道112号が通過する他、治水利水上重要な役割を果たす月山ダム、寒河江ダムがある。</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、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>地すべり防止区域の拡大により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月山地区直轄地すべり対策事業は、西村山郡志津地区、鶴岡市田妻地区の集落や温泉等観光施設、重要交通網(国道112号、自動車専用道など)の保全及び水利ダム機能の保持(寒河江ダム、月山ダム)を目的として実施している。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐用年数が約50年と長い波形集水管を採用し、設計VEの導入などでコスト削減に取り組んでいる。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)	
諫原地区 直轄地すべり対策事業 関東地方整備局	再々評価	368	818	467	1.8	<p>・本地区内には複数の集落が存在するとともに、藤岡市と神流町を結ぶ緊急輸送路に指定される国道462号や発電施設等が位置している。また、地すべり直下を流れる神流川の流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布し、災害発生時に地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地区は、過去に幾度も地すべりが活発化し、人家や道路等に多数の被害が発生している。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p>	<p>再評価実施後、5年間に経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区内には複数の集落が存在し、下流域には藤岡市・高崎市の市街地が分布している。また、緊急輸送路に指定されている国道462号などの重要交通網が分布しており、地すべりにより大きな被害が発生した場合、地域の社会・経済活動に深刻な影響を及ぼすものと懸念されることから地すべり対策設備の整備が必要。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗。 <p>【コスト削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・耐腐食性に優れた恒久集排水ポーリング保孔管を採用することでライフサイクルコストを削減するなどのコスト削減を図っている。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)	
此田地区 直轄地すべり対策事業 中部地方整備局	その他	102	292	222	1.3	<p>・本地区は、飯田市此田地区、下流域には飯田市南信濃中心地が位置する。また、国道152号・418号などの重要交通網が分布し、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。</p> <p>・本地区は破碎・変成作用を強く受けており地質は脆弱であり、粘土化しやすく、地すべりに伴う土砂災害等の危険性が高い。</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、地すべり対策事業を継続する必要がある。</p>	<p>浅い深度の地すべりに対する対策の追加に伴い、総事業費及び事業期間の変更が生じたため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地すべり崩落により、天然ダムが形成され、上流側の湛水、及び下流側の決壊による人家、公共施設等の被害が想定されるため、地すべり防止施設の整備が必要である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業開始以降、着実に進捗 <p>【コスト削減や代替案立案等の可能性の視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従来使用されてきた塩ビ管を恒久集排水ポーリング保孔管にすることで、材料の耐用年数が向上、ライフサイクルコストを削減する。 ・設計段階からCIMの導入を積極的に進めており、設計から施工、将来の管理において、3次元データで一体的に管理することにより、コスト削減に努めている。 	継続	水管理・国土保全局 砂防部 保全課 (課長 伊藤仁志)	

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です予算措置が公表された事業（令和2年9月、12月に評価結果を公表済の事業の再掲）、および現在評価手続き中の事業

【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							
雨竜川ダム再生事業 北海道開発局	準備計画 段階	198	408	191	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、雨竜川流域では、最大孤立者数(避難率0%)は、約820人と想定されるが、事業実施により約490人に軽減される。 ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、雨竜川流域では、交通途絶により影響を受ける交通量は、約2,800台と想定されるが、事業実施により約1,500台に軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・準備・計画段階で一定期間（3年間）が経過している事業のため再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・氾濫のおそれがある区域を含む市町の総人口、総世帯数は、平成27年から令和元年にかけてやや減少している。 ・水田及び畑の面積は平成27年から令和元年にかけてほぼ横ばいで大きな変化はない。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度に新規事業採択時評価を実施し、平成30年度からは雨竜第二ダムの堤体健全性の総合点検や周辺地質調査を実施している。 ・今後も引き続き、発電事業者の協力のもと調査を進め、事業の進捗を図るとともに、実施計画調査段階で概略設計まで進め、令和8年度の事業完了に向けて事業を進める。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度に実施した新規事業採択時評価においては、「洪水調節」をダム再生案（雨竜川ダム再生事業）とそれ以外の代替案とで複数評価している。その結果、総合的な評価としては、コストや時間的な観点から見た実現性等の面の評価軸から、ダム案（雨竜川ダム再生事業）が優位と評価しており、現時点においてもコスト面での優位性には変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えないことを確認している。 ・今後は、堤体及び基礎地盤の安定性、かさ上げ工事への影響等についての検討結果を踏まえ、工法の工夫や新たな技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	
鳴瀬川総合開発事業 東北地方整備局	その他	1,450	1,389	1,032	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、鳴瀬川総合開発事業の完成により、浸水区域内の避難行動要支援者数は99%(10,500人)、想定死者数(避難率40%)は100%(58人)の軽減が期待できる。 ・さらに、電力の停止による影響人口は99%(15,866人)の軽減が期待できる。また、事業の実施により、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、JR東北本線、JR陸羽東線、JR石巻線、国道4号、108号、346号、457号の交通途絶の防止が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本計画の策定に伴い、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・鳴瀬川流域内市町村の総人口は、平成12年をピークに緩やかな減少傾向で推移している一方、総世帯数は、緩やかな増加傾向で推移している。 ・農業生産額は、近年は横ばいで推移している。 ・製造品出荷額は、仙台北部中核工業団地への工場進出により平成24年から平成29年にかけて急激に増加（約1.7倍）している。 ②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・鳴瀬川総合開発事業は、平成29年度に建設段階に移行後、環境影響評価手続きを踏まえ、今後、特定多目的ダム法に基づく「基本計画」を作成する。 ・引き続き、ダム本体及び付替道路等の調査・設計や用地調査等を継続し、用地補償および工事等に着手する予定であり、計画的な事業進捗を図って行く。 ③コスト縮減や代替案立案の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・鳴瀬川総合開発事業では、堤体上下流面勾配や、堤体材料採取地の見直し等によるコスト縮減を図る。 ・また、最新の知見、新技術やICT技術を活用した設計・計画・施工等を設計段階から盛り込み、品質確保及びコスト縮減ができるよう、引き続き工夫していく。 ・平成25年度に実施した鳴瀬川総合開発事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案と評価している。 ・今回の鳴瀬川総合開発事業基本計画の総事業費の変更においても、治水（洪水調節）、新規利水、流水の正常な機能の維持の目的別の総合評価では、「現計画案」が最も有利とのダム検証時の評価を覆すものではない。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
霞ヶ浦導水事業 関東地方整備局	再々評価	2,395	4,414	3,049	1.4	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・霞ヶ浦の水質は、COD_{6.8}mg/l（H30年平均値）であり、環境基準COD_{3.0}mg/lを上回っている。 ・茨城県・千葉県・栃木県は湖沼水質保全計画を策定し、各関係者が連携し水質改善に取り組んでいるが、未だ計画目標（COD₅mg/l前年）を達成できていない。 ・桜川・千波湖では、桜川清流ルネッサンスⅡを策定し水質改善等を実施しているが、依然として夏季においては水質目標値を超過する月があり、また、アオコによる悪臭発生・悪臭の発生等、親水性が損なわれている。 ・平成6年以降、取水制限に至った濁水が、利根川では8回、那珂川では3回発生。 ・茨城県内（県央・県南・東西・鹿行地域の合計）の人口は約230万人。近年横ばいで推移しており、世帯数は増加傾向。 ・霞ヶ浦導水事業建設促進協議会（会長茨城県知事）により、霞ヶ浦導水事業の促進を求める要望が毎年行われている。</p> <p>②事業の進捗状況・事業の進捗の見込みについて ・地権者をはじめ地元関係者との調整状況や現場条件等の変更を踏まえ、工程を精査した結果、事業期間が延長。（工期：令和5年度（平成35年度）→令和12年度までの予定） ・引き続き、那珂導水路および高浜樋管等の工事を推進。 ・那珂川の関係漁協が霞ヶ浦導水事業の那珂樋管工事差し止めを求めた訴訟は、平成30年4月に和解が成立し、和解案項に基づき魚類生態調査や水質調査、有識者委員会の検討に基づく魚類迷入試験などを進めていく。 ・関係自治体からは、早期完成を望む声大きい。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・国、関係自治体、利水者からなる「霞ヶ浦導水事業のコスト管理等に関する連絡協議会」において、事業の進捗状況や事業監理等に関する情報交換等を行い、コスト削減に努めていく。 ・平成26年度に実施した霞ヶ浦導水事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき「水質浄化」「新規利水」及び「流水の正常な機能の維持」について目的別の総合評価を行った結果、最も有利な案はいずれも「現計画案（霞ヶ浦導水事業）」となり総合的な評価として、「現計画案（霞ヶ浦導水事業）」が優位と評価。 ・上記評価について、今回の霞ヶ浦導水事業計画の変更に伴う、建設費の見直しを考慮したとしても、「現計画案（霞ヶ浦導水事業）」が優位と評価。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		
利賀ダム建設事業 北陸地方整備局	その他	1,640	2,140	1,825	1.2	<p>・ダム本体座取り確定、地質情報の充実等による事業費の変更、及び令和元年度に転流工進入路となる河床進入トンネル工事に現地着手したことで事業工期を確定できたことによる事業工期変更により再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・庄川流域の関係市町村における総人口は横ばい傾向にあり、沿川の状況に大きな変化はない。 ・庄川流域の水田・畑面積は経年的に減少傾向にあるが、近年は横ばい傾向となっている。 ・日本海側の産業基盤となる主要交通網として、あいの風とやま鉄道、北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道、一般国道8号が通過している。また、北陸新幹線および高岡砺波スマートICの開通により、今後の更なる地域開発が期待されている。 ・平成10年3月に建設省（現国土交通省）と富山県において、「利賀ダム工事業用道路と一般国道471号利賀バイパスの合併施工に関する基本協定」を締結し、平成30年に一部供用開始しており、現在も事業は継続中である。 ・工業用水として利賀ダム建設事業に参画している富山県に対して、平成20年3月に基本計画変更について意見聴取した際、参画内容に変更が無い旨確認し、それ以降も変更の申し出はない。なお、ダム事業の検証に係る検討においては、参画継続の意思があるか等について確認することになっており、平成28年3月に参画継続の意思があることを確認している。</p> <p>②事業の進捗状況・事業の進捗見込みについて ・ダム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。 ・令和元年度に転流工進入路となる河床進入トンネル工事に着手したことで、事業工期を確定することができたため、工期を現計画の令和4年度から令和13年度に見直した。また、第7回利賀ダム建設事業監理委員会では事業進捗の観点から利賀ダム基本計画（第2回）変更内容について妥当であると提言を頂いている。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・「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、代替の比較検討を含め、検証に係る検討を行い、ダム事業の検証に関する対応方針を「継続」決定している。今回の利賀ダムの総事業費の変更を考慮しても、現計画（利賀ダム案）と代替案とのコスト面での優劣に変化はない。 ・予定している利賀ダム基本計画（第2回）変更において、トンネル等掘削スリのダム本体骨材への転用や選択取水設備の簡素化などコスト削減を図っている。 ・第7回利賀ダム建設事業監理委員会では事業監理の観点から利賀ダム基本計画（第2回）変更内容について妥当であると提言を頂いている。今後も工法の工夫や新技術の積極的な採用等より一層コスト削減に努めるとともに、利賀ダム建設事業監理委員会に諮りながら適切に事業進捗、事業監理を行って行く。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
天竜川ダム再編事業 中部地方整備局	再々評価	790	2,656	893	3.0	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿州市町村の人口は近年横ばいの傾向であり、大きな変化はない。 ・流域内は、東名高速道路、国道1号、JR東海道新幹線等、東西を結ぶ、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。さらに平成24年4月から新東名高速道路が開通し、平成26年10月には中央新幹線の工事実施計画が認可されるなど、新たな交通網の整備も進んでいる。 ・こうした状況のもと、浜松市並びにその周辺地域を含む浜松地域は、自動車産業、オートバイ産業、楽器産業が盛んであり、日本有数の「ものづくりのまち」として発展している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・天竜川ダム再編事業は平成21年4月に建設事業着手し、堆砂対策工法として吸引工法の施設計画を検討したが、実証実験の結果、流木等のゴミにより吸引部の目詰まりが頻発するなど適用が困難であることを平成25年2月に確認した。 ・佐久間ダムでの適用性が高い堆砂対策工法の検討を進め、平成27年10月より学識経験者により審議を行った結果、浚渫船にて掘削した土砂をベルトコンベアで佐久間ダムの下まで運び、出水時に土砂を下流河川に流出させる工法を令和2年2月決定した。 ・令和2年度から堆砂対策施設の設計に反映させるために置土の調査等を進めるとともに、洪水調節に必要な施設の調査・設計を実施する。 ・令和元年度までの予算執行約119億円（進捗率約15%）貯水池堆砂対策施設の検討（実証実験、置土、モニタリング調査） ・本事業の工期は令和3年度までであるが、これまで堆砂対策の検討に時間を要したため、令和3年度までに事業を完成させることは困難な状況となっている。 ・今後、本事業を完成させるために必要な施設及び期間は以下のとおりであり、本事業の工期を10年延伸する。 ・増設放流設備・堆砂対策施設の設計、管理棟整備：3年 ・増設放流設備・堆砂対策施設の整備：3年（試験湛水を含む） ・なお、近年、全国各地において気候変動による集中豪雨等により甚大な被害が頻発しており、本事業の必要性、重要性が高まっている。本事業についても気候変動によって外力が増加した場合を想定し、その場合でも可能な限り手戻りが少なくなるよう検討を行う必要がある。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・堆砂対策工法に対して、新技術適用によるコスト削減について検討を実施する予定である。 ・今後も新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。 ・天竜川水系河川整備計画（平成21年7月）において、洪水を安全に流下させることが出来る対策案として3案を比較し、天竜川の社会経済上の重要性、財政の制約、治水事業の早期かつ広範囲な効果発現、現在の技術レベルでの環境負荷等、並びに急激な海岸侵食の抑制効果等を勘案し、河道整備を行うとともに天竜川ダム再編事業の実施を採用している。なお、現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)		

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					B/C
三峰川総合開発事業 中部地方整備局	その他	543	【内訳】 被害防止便益：937億円 残存価値：19億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：72戸 年平均浸水軽減面積：17ha	1210 (残事業 =1.0)	【内訳】 建設費 1,132億円 維持管理費 78億円	0.8 (残事業 =1.2)	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年台風第19号による事業箇所被災等とその対応及び人件費や資材価格の上昇により総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・天竜川上流域は、伊那市、駒ヶ根市、飯田市などの主要都市を中心に、天竜川沿いに伊那谷とよばれる生活圏が形成されており、中央自動車道、国道153号、JR飯田線等主要な交通が集中している。 ・令和9年には、この地域にリニア中央新幹線が開業する予定で、人口の増加や産業・観光の発展に期待が寄せられている。 ・三峰川、天竜川上流の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む3市3町4村の人口は、ほぼ横ばいの傾向。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年3月末までに、事業費約497億円を投資（進捗率約95%：事業費ベース）。 ＜全体事業の進捗状況＞ ・平成17年に土砂バイパス施設（土砂バイパストンネル、分派堰、貯砂ダム）が完成するとともに、堆砂掘削約200万m³を完了している。 ・令和元年5月には利水容量の一部振替が完了している。 ＜貯水池堆砂対策（ストックヤード施設）＞ ・平成27年から整備に着手しており、今年度はストックヤード本体を建設しているところ。 ・ダム下流の環境に配慮した運用方法等について、「湖内堆砂対策施設モニタリング委員会」で助言を得ながら検討を行っている。 引き続き、ストックヤード施設の整備を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度でストックヤード施設概成予定。 ・試験運用を実施したうえで、ダム下流への環境負荷の軽減に配慮する運用計画を策定する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・設計段階におけるコスト削減（約0.4億円減額） ストックヤードに設置する観測機器について、モニタリング内容の検討を行い土匠計及び間隙水圧計等の配置を見直し。 ・学識者等の委員で構成する「中部地方整備局事業費等監理委員会三峰川総合開発事業部会」を平成20年度に設置し、各年度の事業内容、コスト削減等について意見をいただいている。 ・引き続き、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努める。 ・天竜川水系河川整備計画（平成21年7月）において、洪水を安全に流下させることが出来る対策案として3案を比較し、天竜川の社会経済上の重要性、財政の制約、治水事業の早期かつ広範囲な効果発現、並びに現在の技術レベルでの環境負荷の大小等を評価して、河道整備と合わせて既設ダムの洪水調節機能の強化により水位低下を図る案を採用している。 ・現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。 <p>費用便益分析結果は基準値未満であるものの、天竜川上流域の洪水氾濫防御及び美和ダムの機能の保全・洪水調節を目的とした本事業の必要性、重要性に変化はなく、残事業に対する費用対効果は確保されており、また、流域委員会・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ると、事業内容の見直しを図るとともに、事業継続することが妥当である。</p>	継続	水管理・国土安全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
矢作ダム再生事業 中部地方整備局	準備計画 段階	390	604	272	2.2	<p>・事業実施前後で、河川整備計画規模において、災害時要援護者数が約5,800人減、想定死者数(避難率40%)が69人減、最大孤立者数(避難率40%)が約10,700人減、電力の停止による影響人口が約14,600人減と想定される。</p> <p>・事業実施前後で、河川整備計画規模において、災害時要援護者数が約5,800人減、想定死者数(避難率40%)が69人減、最大孤立者数(避難率40%)が約10,700人減、電力の停止による影響人口が約14,600人減と想定される。</p>	<p>・準備・計画段階で一定期間(3年間)が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・矢作川流域の関係自治体は、8市2町2村からなり、平成27年時点で約140万人となっており、豊田市等における製造業の発展に伴い、年々増加傾向にある。 ・豊田市は、愛知県内の主要都市であり、愛知県の工業出荷額の約3割を占めるなど、県内の社会、経済活動等に大きな役割を果たす重要な地域である。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成29年度に矢作ダム再生事業(実施計画調査)の新規事業採択時評価を実施、平成30年度から実施計画調査に着手し、調査・検討を実施中である。 ・実施計画調査では、これまでに洪水調節計画の検討、放流設備の配置検討、地形地質調査及び環境調査計画(案)の作成等を実施。 ・引き続き関係機関と調整を図り、最適な増設放流設備の検討等を実施しているところである。 ・令和2年3月末まで 執行済み額約3億円、進捗率1%。 ・本事業の実施においては、矢作川の治水安全度の向上のために、放流能力を増強することの重要性に鑑み、最適な増設放流設備等について、検討している。 ・事業の推進に対する地元からの強い要望もあることから、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。 ・なお、近年、全国各地において、気候変動による集中豪雨等により甚大な被害が頻発しており、本事業の必要性、重要性が高まっている。本事業についても、気候変動によって外力が増加した場合を想定し、その場合でも可能な限り手戻りが少なくなるよう検討を行う必要がある。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・実施計画調査では、新設放流トンネル建設へ向けた概略設計・詳細設計及び建設発生土の残土処分等において、新技術や新工法の採用等により、コスト削減に努める。 ・矢作川水系河川整備計画(H21.7策定)で位置付けられた「矢作ダム放流設備増強」による洪水調節効果と同等の効果を発揮し、洪水を安全に流下させることのできる対策案として、3案を比較し、矢作川の社会経済上の重要性、財政的制約、治水事業の早期発現、並びに現在の技術レベルでの環境負荷の大小等を総合的に評価して、河道整備とあわせた既設ダム放流設備増強により、水位低下を図る案を採用している。 ・現時点においてもコスト面での優劣に変化はなく、総合的な評価結果には影響を与えない。</p>	継続	水管理・国土保 全局 治水課 (課長 藤巻 浩 之)	
天ヶ瀬ダム再開発事業 近畿地方整備局	その他	660	816	802	1.02	<p>・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、淀川流域では、以下のような被害が想定されるが、事業実施により、解消される。 ①仮に避難率0%とした場合の想定死者数は約8,600人、最大孤立者数は約95万人と推定される。 ②電力の停止による影響利用者数は約82万人と推定される。 ③役所、消防署、警察署の防災拠点施設が浸水被害を受け、防災拠点施設31箇所の機能低下が推定される。 ④主要幹道および地下鉄18路線で交通途絶の発生が推定される。 ⑤主要道路19路線で交通途絶の発生が推定される。 ⑥地下街で浸水被害が発生し、影響利用者数は約48万人と推定される。</p> <p>・放流能力増強により、琵琶湖に貯留された洪水は速やかに下流へ放流され、琵琶湖の水位が早期に低下し、その結果琵琶湖沿岸の浸水面積の減少や浸水時間が短縮される。</p>	<p>・現場条件等の変更や、労務単価や資材単価の上昇などの社会的要因により総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水道用水として参画している京都府に対して、令和元年12月に「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画」の変更について照会した際、異存なしの回答があった。また、計画取水量についても変更はない。 ・発電として参画している関西電力株式会社に対して、令和元年12月に「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画」の変更について照会した際、異存なしの回答があった。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 現在、トンネル式放流設備を継続して実施している。令和元年度末時点で事業費約515億円を投資しており、進捗率約78%(660億円に対する率)。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ＜コスト削減＞ ・学識経験者等の委員で構成する、「淀川水系ダム事業費等監理委員会」を令和元年8月に設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減策等について意見を頂いている。 ・ゲート室上部について、必要最小限の形状に見直すことによりコスト削減を図った。 ・減勢池部の覆工構造について、隅角部を円形化に見直すことで必要な鉄筋量を軽減してコスト削減を図った。 ＜代替案立案の可能性＞ ・代替案の検討については、学識者による技術検討会で既存施設の有効活用品、天ヶ瀬ダム本体のゲート増設案について検討した結果、機能面等の制約条件によって採用不可となっている。 ・「天ヶ瀬ダムの建設(再開発)に関する基本計画変更」(第4回)の事業費を変更した場合においても同様に制約条件によって既存施設の有効活用品、ダム本体のゲート増設案は採用不可となるため、現在実施しているトンネル式放流設備が優位と判断している。</p>	継続	水管理・国土保 全局 治水課 (課長 藤巻 浩 之)	

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 計	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
山鳥坂ダム建設事業 四国地方整備局	その他	850	1,421	1,118	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画目標である平成30年7月豪雨と同規模の洪水が発生した場合、事業実施前には災害時要援護者が約6,700人、最大孤立者数(避難率40%)が約10,000人、ガス停止による影響人口が約12,300人と想定されるが、事業実施により、災害時要援護者数が約3,700人、最大孤立者数(避難率40%)が約5,300人、ガス停止による影響人口が約3,500人に減少する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年12月、河川整備計画の変更を行っており、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の必要が生じた事業に該当するものと捉え、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・流域内の人口は減少傾向、世帯数は横ばい傾向である。事業所数・従業者数は減少傾向であるが、製品出荷額は、1,500億円以上の高い水準を維持しており、氾濫区域内には、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が立地している。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度末までの事業費約382億円、進捗率約45%(事業費ベース) ・引き続き付帯県道工事、工事用道路工事及び用地補償等を実施。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・付帯県道工事については、当初予定していた橋梁構造から構造変更の検討を行い、約199百万円のコスト削減となることに加え、現道の制約を受けずに施工可能となり工期短縮が図れた。また、工事用道路についても、ルート変更等の検討を行い、約368百万円のコスト削減と工期短縮を図れた。 ・工事工程の進捗状況やコスト削減対策の実施状況に関して、監理の充実を図るため、学識経験者等からご意見を聴く場として、「ダム事業費等監理委員会」を設置し、平成20年度から令和元年8月現在までに計11回開催している。引き続き、「ダム事業費等監理委員会」を開催し、学識経験者等からコスト削減に関するご意見をいただき、工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト削減に努めていくこととする。 ・平成24年度に実施した山鳥坂ダム建設事業の検証に際して、治水対策・流水の正常な機能の維持対策の目的別に、ダムに変わる代替案の総合評価を実施した。その結果、目的別の総合評価において、山鳥坂ダム案が有利との結果を得ている。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	
立野ダム建設事業 九州地方整備局	再々評価	1,160	3,951	2,094	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・整備計画規模の洪水が発生した場合、立野ダム建設により、国道3号等の主要な道路の途絶区間が解消される。 ・基本方針規模の洪水が発生した場合、立野ダム建設により、国道3号等の主要な道路の途絶区間の一部が解消される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・想定氾濫区域内の人口の推移はほぼ横ばい。 ・令和元年9月には市街地再開発事業によるバスターミナルや大型商業施設が完成し、今後更に市街地の再開発が進む。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 立野ダム建設事業は、平成30年9月から本体基礎掘削を開始。事業費ベースで約62%〔724億円/約1,160億円〕(令和2年3月末)の事業進捗で、今年度から本体コンクリート打設を予定しており、令和4年度に完了する見込み。 ③コスト削減や代替案立案の可能性について <ul style="list-style-type: none"> 立野ダム建設事業では、これまでも新技術を活用するなどのコスト削減を図り、ダム事業を進めている。今後実施予定(実施中)の工事においても、CIM等のIT技術の積極的活用により、事業の効率化に努めるなど引き続き更なるコスト削減を図っていく。 ・平成24年度に実施した立野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、現計画案(立野ダム案)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し、最も有利な案は、現計画案(ダム案)と評価している。 ・今回の立野ダムの総事業費の変更を考慮しても、現計画案(立野ダム案)と代替案とのコスト面での優劣に変化はなく、「現計画案(立野ダム案)」が最も有利であり、ダム検証時の評価を覆すものではない。 	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	
川辺川ダム建設事業 九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

【海岸事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
津松阪港海岸 直轄海岸保全 施設整備事業 中部地方整備局	その他	160	2,062	183	11.2	<ul style="list-style-type: none"> ・地域医療の拠点である三重大学病院等の医療活動を継続できる。 ・背後企業を防護するとともに、主要交通施設の機能を維持することにより、企業活動および物流機能を確保することができる。 ・海岸利用に配慮した整備による利便性・快適性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・現場条件の不一致等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により地域住民の安全・安心を確保できる。 ・浸水防護により国、三重県の行政活動や地域医療の拠点である三重大学病院等の医療活動を継続できる。 ・浸水防護により国道23号、JR紀勢本線、近鉄名古屋線といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流・人流を継続できる。 ・背後地には電気部品製造工場（国内シェア80%）や自動車部品製造工場（国内シェア40%）など裾野の広い企業が多く立地しており、浸水防護により国内外で構築されたサプライチェーンの安定維持に貢献できる。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・現在の進捗率は79%（令和2年度末時点事業費ベース）であり、令和5年度には完成する見込みである。 ・地元からは安全・安心確保のため海岸堤防の早期完成を要望されている。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続きコスト縮減を念頭におき、適正工法の選定や現場発生材の有効利用を図る。 	継続	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)		

<p>高知港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 四国地方整備局</p>	<p>長期間継続 中</p>	<p>640</p>	<p>4,864</p>	<p>【内訳】 浸水防護便益: 4,864億円 【主な根拠】 浸水面積: 1,445ha 浸水戸数: 36,593戸</p>	<p>557</p>	<p>【内訳】 建設費: 511億円 維持管理費: 46億円</p>	<p>8.7</p> <p>①人的被害の低減 事業を実施することにより、災害時における死者数を低減することができる。</p> <p>②経済・産業機能の維持等 事業を実施することでL1津波による背後地への浸水被害を防止。L2津波では背後地への浸水被害を低減することが可能となり、企業が受ける被害リスクを低減することができる。このような環境向上によって、経済・産業活動を維持・発展させることが期待できる。</p> <p>③行政・防災機能や物流機能等の継続 L1津波からの浸水防護により、発災時の国、県、市の行政・防災機能の維持やエネルギー供給拠点の機能の確保ができる。 また、国道や鉄道といった主要交通施設の機能を維持し、それを利用した物流の継続により災害時における迅速な復旧活動等が可能となる。</p> <p>④津波浸水被害の軽減 発生頻度の高い津波(L1津波)を越える津波に対しても、浸水面積等を低減するとともに、津波の到達時間を遅らせることで避難時間を稼ぐことができ、人的被害が軽減できる。(L2津波では湾口付近で5分、湾奥付近で90分の遅延効果が期待できる。)</p>	<p>・事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・想定浸水区域内の資産数は、世帯数、事業所従業員数について増加している。</p> <p>②事業進捗の見込み ・令和2年度末時点の進捗率は24%。 ・残事業においても令和13年度完成に向けて着実な事業進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減等 ・構造物設計におけるコスト縮減及び施工における新技術・新工法の積極的活用により着実なコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)</p>
<p>下関港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>260</p>	<p>3,739</p>	<p>【内訳】 高潮防護便益: 3,739億円 【主な根拠】 浸水防護面積: 251ha 浸水戸数: 1,915戸 (50年確率)</p>	<p>280</p>	<p>【内訳】 建設費: 266億円 管理運営費: 14億円</p>	<p>13.3</p> <p>・老朽化護岸の更新による防護機能の強化 ・幹線道路への越波軽減による安全・安心の確保 ・海岸利用に配慮した整備による利便性・快適性の向上</p>	<p>・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・台風襲来等に伴う高潮により発生する浸水災害から、地域住民の生命・財産を防護すること、立地企業の経済的損失を回避することが可能となる。</p> <p>②事業進捗の見込み ・現在の進捗率は55%(令和2年度末時点)であり、令和10年度の完了を予定している。</p> <p>③コスト縮減等 ・水門の合理化によりコストを縮減。今後とも、可能な限りコスト縮減への取組みに努める。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)</p>

【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		費用の内訳						
北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路 北海道開発局	その他	2,392	4,348	3,939	1.1 (0.8) (※2)	<p>①災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>②重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。</p>	<p>・軟弱地盤対策工及び範囲の見直し、不良土対策の追加等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694kmの高速自動車国道である。 ・本別～釧路は、高速ネットワークの拡充による釧路圏と道央・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした、延長65.0kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：約96%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策工及び範囲の見直し、不良土対策の追加等による変更。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・技術課 (課長 前佛 和秀)		
一般国道44号 (北海道横断自動車道 根室線) 尾幌糸魚沢道路 北海道開発局	その他	650			1.1 (1.1) (※2)	<p>①災害時の輸送ルート強化 ・災害発生時の避難先の確保や救急活動及び被災地外からの救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>②重要港湾釧路港の流通利便性向上 ・釧路港～十勝方面や、釧路港～根室方面の所要時間が短縮されるなど、釧路港取扱貨物の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③主要な観光地への利便性向上 ・道内外からの所要時間が短縮され、釧路地域の更なる観光活性化が期待される。</p> <p>④水産品の流通利便性向上 ・道内各地のみならず苫小牧港から全国各地へ出荷される水産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・釧路地域の市町村から釧路市への救急搬送時間の短縮や、血液製剤の安定した輸送ルートの確保が可能となり、救急搬送及び血液製剤輸送の安定性向上が期待される。</p>	<p>・北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道44号は、釧路市を起点とし、釧路町、厚岸町を経由し、根室市に至る延長約124kmの幹線道路である。 ・尾幌糸魚沢道路は、津波浸水被害などの災害時の救急活動等においても機能する信頼性の高い道路ネットワークの構築、物流効率化や観光周遊性の向上等の支援を目的とした、延長24.7kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：約1%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更は無いが、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・技術課 (課長 前佛 和秀)		
日高自動車道 (一般国道235号) 厚賀静内道路 北海道開発局	その他	678	888	682	1.3	<p>①畜産品の流通利便性向上 ・迅速かつ一定速度で走行できる安定性の高い輸送ルートが確保されることにより、軽種馬の流通利便性向上が期待される。</p> <p>②農産品の流通利便性向上 ・日高自動車道の延伸による速達性・安定性の高い輸送ルートの確保は、農産品の出荷拡大や地域雇用増進にも寄与していることから、更なる農産品の流通利便性向上が期待される。</p> <p>③水産品の流通利便性向上 ・速達性及び安定性の高い輸送ルートが確保され、道内外へ出荷される水産品の更なる流通利便性の向上が期待される。</p> <p>④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迅速かつ効率的な道路啓開が可能となり、緊急時の避難や迅速な救急搬送、救援物資等の輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>⑤救急搬送の安定性向上 ・苫小牧市等の医療施設までの所要時間が短縮されるなど、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>⑥観光地への移動利便性向上 ・日高管内や十勝地域の観光地との連携強化が図られるなど、主要観光地への移動利便性向上が期待される。</p> <p>⑦移住・交流人口の拡大による地方創生 ・速達性及び定時性の高い道路ネットワークが確保されることで、移住・交流人口が拡大し、地方創生の支援が期待される。</p>	<p>・法面保護工や軟弱地盤対策工等の見直しに伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</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、清河町に至る延長約120kmの自動車専用道路である。 ・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、日高厚賀インターチェンジから静内インターチェンジ（仮称）に至る延長16.2kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約52%（うち用地進捗率約59%）</p> <p>【コスト削減等】 ・法面保護工や軟弱地盤対策工等の見直しによる変更。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・技術課 (課長 前佛 和秀)		

<p>帯広・広尾自動車道 (一般国道236号) 大樹広尾道路(忠類大樹～豊似) 北海道開発局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>200</p>	<p>420</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：361億円 走行経費減少便益：46億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,000～5,600台/日</p>	<p>386</p>	<p>【内訳】 事業費：305億円 維持管理費：81億円</p>	<p>1.1 (0.9) (※2)</p>	<p>①重要港湾十勝港の利便性向上 ・生産地と十勝港の連携が強化され、物流の効率化・利便性向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・並行現道区間からの交通転換が見込まれ、隣接区間同様に死傷事故が減少するなど、道路交通の安全性向上が期待される。 ③救急搬送・地域医療の安定性向上 ・救急搬送や通院時間が短縮し、救急医療の速達性や地域医療の安定性向上が期待される。 ④宅配サービスの効率化・日常生活の利便性向上 ・帯広市との所要時間が短縮し帯広市への1時間カバークロスを増加、また、宅配の契約世帯数の急増に適切に対応する配送体制の効率化と住民生活の利便性向上が期待される。 ⑤観光地への移動利便性向上 ・移動時間の短縮が図られることで観光の周遊性が向上し、増加傾向にある日帰り観光を支援するなど、観光の活性化が期待される。</p>	<p>・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・帯広・広尾自動車道は、芽室町を起点とし、広尾町に至る延長約87kmの自動車専用道路である。 ・大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)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十勝港等への物流効率化等の支援を目的とした、忠類大樹インターチェンジから豊似インターチェンジ(仮称)に至る延長15.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約11%(うち用地進捗率約38%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道275号 江別北道路 北海道開発局</p>	<p>再々評価</p>	<p>210</p>	<p>257</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：236億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：4.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,000～29,200台/日</p>	<p>233</p>	<p>【内訳】 事業費：219億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・交通混雑を緩和し、定時性の確保や利便性向上が期待される。 ②道路交通の安全性向上 ・4車線から2車線への車線減少によるボトルネック区間を解消し、走行環境が向上するなど道路交通の安全性向上が期待される。 ③重要港湾への利便性向上 ・安定した輸送ルートを確認し、重要港湾石狩湾新港への利便性向上が期待される。 ④食品雑貨等の流通利便性向上 ・円滑な交通を確保し、食品雑貨等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 ・交通混雑の緩和を図り、高次医療機関への救急搬送の速達性及び安定性向上が期待される。 ⑥観光地への利便性向上 ・定時性を確保し、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ⑦冬期間の走行環境の安全性向上 ・防雪対策により地吹雪発生時の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>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道275号は、札幌市を起点とし、浜頓町に至る延長約281kmの幹線道路である。 ・江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑の緩和や交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長3.5kmの4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約78%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更は無いが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道452号 盤の沢道路 北海道開発局</p>	<p>その他</p>	<p>242</p>	<p>521</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：494億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,500台/日</p>	<p>515</p>	<p>【内訳】 事業費：460億円 維持管理費：55億円</p>	<p>1.01</p>	<p>①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。 ②拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。 ③新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑤物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。 ⑥合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。 ⑦救急搬送・一般通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される。</p>	<p>・地すべり対策の見直しに伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</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。 ・盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の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ベに至る延長18.5kmの事業である 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約25%(うち用地進捗率約70%) 【コスト削減等】 ・地すべり対策の見直しによる変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

一般国道452号 五稜道路 北海道開発局	その他	254	521	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：494億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,500台/日</p>	515	<p>【内訳】 事業費：460億円 維持管理費：55億円</p>	1.01	<p>①通行不能区間の解消 ・上川中部圏と中空知圏を結ぶ新たなルートが形成され、所要時間短縮が図られることによる移住・定住促進や交流人口拡大などが期待される。</p> <p>②拠点空港への利便性向上 ・旭川空港1時間到達圏市町村人口が更に1.5万人増加するなど、周辺市町村から旭川空港への利便性向上が期待される。</p> <p>③新たな周遊ルートの形成を支援 ・芦別市と富良野・美瑛観光圏及び旭川空港を結ぶ新たな周遊ルートの形成を支援することで、芦別市を含む周辺市町村の観光入込客数増加が期待される。</p> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・富良野市と高度救急医療機関等の交通拠点を結ぶネットワークが形成されるなど、災害時の緊急輸送ルートの強化が期待される。</p> <p>⑤物流効率化により地域産業を支援 ・工業団地と旭川空港とのアクセスが容易となることで、販路拡大や空港民営化と相まった物流効率化が期待される。</p> <p>⑥合宿誘致による地域活性化の支援 ・新千歳空港や旭川空港からのアクセス利便性が向上することで、合宿受入増加や多様な交流人口増加に伴う地域活性化が期待される。</p> <p>⑦救急搬送・一般通院の安定性向上 ・芦別市から旭川市の高次医療施設への新たな安定性の高い搬送ルートが確保され複数のネットワークが形成されるなど、救急搬送及び一般通院の安定性向上が期待される。</p>	<p>・地すべり対策の見直しに伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</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。 ・盤の沢道路・五稜道路は、芦別市と美瑛町間の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ベに至る延長18.5kmの事業である 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約14%（うち用地進捗率約95%） 【コスト削減等】 ・地すべり対策の見直しによる変更。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・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局	その他	390	703	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：596億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：7.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,200台/日</p>	672	<p>【内訳】 事業費：618億円 維持管理費：53億円</p>	1.05	<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 (渋滞損失時間：35.6万人時間/年、渋滞損失削減率：約7割削減)</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (奥州市水沢真城地区～岩手医科大学附属病院 現況56分⇒将来53分)</p> <p>③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</p> <p>他12項目に該当</p>	<p>・支持層変更に伴う橋梁構造の変更のため総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は東京都中央区から青森県青森市に至る延長約836.4kmの主要な幹線道路である。 ・水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢真城字東大深沢から佐倉河字十字字に至る延長9.6kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率約74%（うち用地進捗率約81%） 【コスト削減等】 ・橋梁支保材料の見直しを行うことでコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道46号 盛岡西バイパス 東北地方整備局	その他	453	1,117	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：996億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,900台/日</p>	842	<p>【内訳】 事業費：790億円 維持管理費：52億円</p>	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 (渋滞損失時間：218.4万人時間/年、渋滞損失削減率：約6割削減)</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (盛岡市前湯地区～岩手医科大学附属病院 現況37分⇒将来34分)</p> <p>③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道46号が緊急輸送道路（第1次路線）に指定</p> <p>他13項目に該当</p>	<p>・道路橋方書改定の対応に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道46号は、岩手県盛岡市から秋田県秋田市に至る延長約101.8kmの主要な幹線道路である。 ・盛岡西バイパスは岩手県盛岡市永井第一地割字高屋から盛岡市上厨川字前湯に至る延長7.8kmの4車線（一部6車線）道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和59年度 ・事業進捗率約77%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・防草対策の見直しを行うことでコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道45号 (三陸沿岸道路) 待浜～階上 東北地方整備局	その他	1,135	6,569	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,620億円 走行経費減少便益：811億円 交通事故減少便益：137億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日</p>	6,472	<p>【内訳】 事業費：6,046億円 維持管理費：426億円</p>	1.01 (0.5) (※2)	<p>①災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成 ・三陸沿岸道路は、津波浸水管所を回避しており、迂回路として機能に期待</p> <p>②安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上（宮古市[田老総合事務所]～県立久慈病院 現況80分⇒将来54分)</p> <p>③周遊観光の活性化を支援 ・三陸沿岸地域の観光地へのアクセシビリティ・周遊性が向上</p> <p>④アクセシビリティ向上による物流効率化や更なる企業誘致を支援 ・三陸沿岸道路整備によるアクセシビリティ向上を見越した、三陸沿岸地域へ大手物流会社が立地・操業開始や冬期の安定した輸送ルートが確立</p>	<p>・IC構造の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三陸沿岸道路 宮古～八戸は、岩手県宮古市から青森県八戸市に至る延長約132kmの復興道路である。 待浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率83%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・植生工の工法変更を行うことでコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

一般国道45号 (三陸沿岸道路) 歌津～本吉 東北地方整備局	その他	723	5,946	【内訳】 走行時間短縮便益：4,898億円 走行経費減少便益：781億円 交通事故減少便益：267億円 【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日	5,620	【内訳】 事業費：5,256億円 維持管理費：364億円	1.1 (1.3) (※2)	①災害時のリダンダンシー確保 ②安定した救命搬送の確保 ・三次医療施設への迅速性が確保されるとともに、安定した救命搬送を確保（気仙沼市立病院～石巻赤十字病院 R1年度末：62分→全線開通時：59分） ③地域産業振興の後押し ・新設IC周辺の水産加工団地等の整備と併せて、地域産業のさらなる振興を後押し ④広域観光の振興を支援 ・内陸部を含めた広域周遊観光ルートを形成するとともに、滞在時間が増加し、地域の観光活性化を支援	・IC構造の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号（三陸沿岸道路 釜米IC～釜石JCT）は、宮城県釜米市から岩手県釜石市に至る約111kmの復興道路である。 ・三陸沿岸道路（歌津～本吉）は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町から宮城県気仙沼市へ至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約99%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・人道橋を公道橋へ集約することで、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道4号 大街道路 東北地方整備局	長期間継続中	79	143	【内訳】 走行時間短縮便益：131億円 走行経費減少便益：9.9億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 26,900台/日	83	【内訳】 事業費：68億円 維持管理費：15億円	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：47.7万人・時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線の整備により、大街村から圏域中心都市の大崎市へのアクセス向上が見込まれる。 (大街村～大崎市 現況：31分→整備後：29分) ③災害への備え ・宮城県緊急輸送道路における、第1次緊急輸送道路ネットワークに位置づけ。 他5項目に該当	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【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836.4kmの主要な幹線道路である。 大街道路は宮城県黒川郡大街村大街孤木から大街村駒場字藤崎に至る延長約4.5kmの4車線事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率約13%（うち用地進捗率約3%） 【コスト縮減等】 ・側道の縦断計画見直しを行うことでコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号遊佐象潟道路) 東北地方整備局	その他	575		【内訳】 走行時間短縮便益：834億円 走行経費減少便益：234億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量 10,200台/日	992	【内訳】 事業費：858億円 維持管理費：134億円	1.1 (1.4) (※2)	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：14.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減) ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況41分→将来36分) ③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である酒田みなと～遊佐区間の効果も含む 他11項目に該当	・岩質の変化による工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・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322kmの高規格幹線道路である。 ・遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率約24%（うち用地進捗率約42%） 【コスト縮減等】 ・事業調整による盛土材料の変更を行うことでコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐) 東北地方整備局	その他	360	1,117	【内訳】 走行時間短縮便益：834億円 走行経費減少便益：234億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量 10,200台/日	992	【内訳】 事業費：858億円 維持管理費：134億円	1.1 (1.3) (※2)	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：5.6万人時間/年、渋滞損失時間：約8割削減) ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上 (にかほ市～酒田港 現況：41分→整備後：36分) ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である遊佐象潟道路区間の効果も含む 他10項目に該当	・盛土材改良の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【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322kmの高規格幹線道路である。 ・日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で山形県酒田市藤塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率約78%（うち用地進捗率約73%） 【コスト縮減等】 ・法面保護工形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号横堀道路) 東北地方整備局	その他	145				1.1 (0.9) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：2.7万人時間/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 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (湯沢市内～平鹿総合病院(横手市) 現況：37分⇒整備後：36分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p>※整備は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む</p> <p>他9項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁形式の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・横堀道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、秋田県湯沢市下院内～秋田県湯沢市桑崎に至る延長3.7kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率約36% (うち用地進捗率約23%) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雪崩予防柵の形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)	
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号真室川雄勝道路) 東北地方整備局	その他	247				1.1 (1.01) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：1.3万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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 (秋田県南地域から首都圏への特産品(イチゴ、しいたけ)出荷) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・山形県緊急輸送道路ネットワーク計画及び秋田県地域防災計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p>※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む</p> <p>他8項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道 新庄～横手の一体評価事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・真室川雄勝道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡真室川町大字及位～秋田県湯沢市上院内に至る延長7.2kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率約3% (うち用地進捗率約1%) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)	
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号泉田道路) 東北地方整備局	その他	246	1,088	【内訳】 走行時間短縮便益：849億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：44億円	961	【内訳】 事業費：813億円 維持管理費：148億円	1.1 (1.1) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：19.9万人時間/年、渋滞損失削減率：8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：81分⇒整備後：70分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p>※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む</p> <p>他9項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・盛土材料の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・泉田道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県新庄市十日町～山形県新庄市大字昭和に至る延長8.2kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率約63% (うち用地進捗率100%) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路側の側溝形式の見直しを行うことでコスト縮減を図っている。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号新庄金山道路) 東北地方整備局	その他	175		【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日			1.1 (1.4) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：6.8万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (金山町～県立中央病院 現況：81分⇒整備後：70分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p>※整備後は一体評価区間である新庄～横手区間の効果も含む</p> <p>他10項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道 新庄～横手の一体評価事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・新庄金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県新庄市大字昭和～山形県最上郡金山町大字朴山に至る延長5.8kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率約11% (うち用地進捗率約11%) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号金山道路) 東北地方整備局	その他	130					1.1 (1.3) (※2)	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：1.6万人時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減) ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・農林水産品（イチゴ、しいたけ）の、秋田県南地域から首都圏への流通の利便性向上 ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である新庄～横手間の効果も含む <p>他8項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東北中央自動車道 新庄～横手の一体評価事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・金山道路は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県最上郡金山町大字朴山～山形県最上郡金山町大字飛ノ森に至る延長3.5kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率約3%（うち用地進捗率0%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
東北中央自動車道 東根～尾花沢 東北地方整備局	その他	888	1,291	【内訳】 走行時間短縮便益：801億円 走行経費減少便益：380億円 交通事故減少便益：109億円	1,180	【内訳】 事業費：1,053億円 維持管理費：128億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：55.8万人時間/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 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 (尾花沢市～県立中央病院 現況：39分⇒将来：32分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ <p>他10項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地質の変化による工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・東根～尾花沢間は、東北中央自動車道の一部を構成する道路で、山形県東根市～山形県尾花沢市に至る延長23.0kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率約98%（うち用地進捗率100%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路側防護柵の見直しを行うことでコスト削減を図っている。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道4号 伊達拡幅 東北地方整備局	その他	215	544	【内訳】 走行時間短縮便益：501億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：16億円	447	【内訳】 事業費：410億円 維持管理費：36億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間：28.9万人・時間/年、渋滞損失削減率：約7割削減) ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 (国見町～福島市 現況32分⇒将来30分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送路第1次確保路線に位置づけ <p>他13項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境に配慮した施工方法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長約836.4kmの主要な幹線道路である。 ・伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町大字石母田字上野に至る延長9.1kmの4車線道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：昭和56年度 ・事業進捗率約96%（うち用地進捗率約95%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業調整による残土運搬の見直しを行うことでコスト削減を図っている。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道49号 北好間改良 東北地方整備局	その他	50	61	【内訳】 走行時間短縮便益：43億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：2.7億円	54	【内訳】 事業費：45億円 維持管理費：8.9億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 (渋滞損失時間：2.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減) ②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成 (広域道路整備計画(福島県)において広域道路(地域形成型)の位置づけあり) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・福島県防災会議により福島県地域防災計画における緊急輸送路第1次確保路線に位置づけ <p>他9項目に該当</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収難航による事業工程精査結果より事業期間を変更することにより、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約248kmの主要幹線道路である。 ・北好間改良は、福島県いわき市好間町北好間字清水から福島県いわき市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長2.2kmの2車線道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率約33%（うち用地進捗率約55%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・擁壁高の変更を行うことでコスト削減を図っている。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

<p>一般国道6号 牛久土浦バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>370</p>	<p>1,278</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,166億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,000～42,300台/日</p>	<p>1,046</p>	<p>【内訳】 事業費：964億円 維持管理費：82億円</p>	<p>1.2 (1.6) (※2)</p>	<p>①圏央道へのアクセス強化 ・土浦市にある食品加工工場では、国道6号（現道）及び常磐道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。 ・牛久土浦バイパスの整備により、国道6号利用時の所要時間が短縮されるとともに、圏央道つくば牛久10へのアクセス性も向上し、製品出荷能力の向上に寄与。 ②救急医療活動の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター一病院（第3次救急医療）の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の迅速性が向上。 ・信号連担による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなど、緊急車両の揺れが減少し、患者への負担が軽減。</p>	<p>・交差形式の変更と河川協議結果に基づく横断函渠の追加による総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田園地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道6号（現道）の渋滞解消や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.2kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：90%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅲ期） 関東地方整備局</p>	<p>一定期間 未着工</p>	<p>380</p>	<p>1,046</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,166億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,000～42,300台/日</p>	<p>1,046</p>	<p>【内訳】 事業費：964億円 維持管理費：82億円</p>	<p>1.2 (1.5) (※2)</p>	<p>①圏央道へのアクセス強化 ・土浦市にある食品加工工場では、国道6号（現道）及び常磐道を介して関東各地の店舗や、他地方の各拠点へ製品を出荷。 ・牛久土浦バイパスの整備により、国道6号利用時の所要時間が短縮されるとともに、圏央道つくば牛久10へのアクセス性も向上し、製品出荷能力の向上に寄与。 ②救急医療活動の支援 ・牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から筑波メディカルセンター一病院（第3次救急医療）の所要時間が約9分短縮し、救急搬送の迅速性が向上。 ・信号連担による速度低下や緊急走行時の追い越しによる横揺れなど、緊急車両の揺れが減少し、患者への負担が軽減。</p>	<p>・事業採択後3年が経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道6号は、東京都中央区から柏市、土浦市、水戸市などを通過し、仙台市に至る延長約375kmの主要幹線道路である。牛久土浦バイパスは、国道408号、学園西大通り、学園東大通りといった幹線道路と交差し、田園地帯の平野部を通過する道路であり、一般国道6号（現道）の渋滞解消や地域活性化の支援、圏央道へのアクセス道路としても機能する延長5.5kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：1%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄） 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>13,218</p>	<p>26,383</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：24,327億円 走行経費減少便益：1,579億円 交通事故減少便益：477億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,900～34,500台/日</p>	<p>17,820</p>	<p>【内訳】 事業費：16,708億円 維持管理費：1,113億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①企業活動、地域づくり支援 ・圏央道沿線の3県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」（埼玉県）、「茨城圏央道産業コンプレックス基本計画」（茨城県）、「成田空港・圏央道沿線地域基本計画」（千葉県）に基づき産業集積を図るための基盤づくりを推進。 ・茨城県の工場立地面積は平成30年度から2年連続全国第1位。 ②高速ネットワークの形成 ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちのひとつで、近年は国内外のLCC（LowCost Carrier（格安航空会社））が参入し、国内線の着陸回数・乗降客数が増加。 ・成田空港へのアクセス向上により、成田空港と北関東方面（群馬・栃木）を結ぶ高速バスの約7割が都心経由等から圏央道ルートに経路を変更（47/68便）。 ・成田空港と関東各地の世界遺産等へのインバウンド観光の促進に期待。</p>	<p>・道の駅「発酵の里こうざき」と一体となった休憩施設（神崎PA（仮称））の整備による総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、都心から半径およそ40km～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・圏央道（川島～大栄）は、その一部区間を形成する延長111.9kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率72%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀） 高速道路課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道4号 西那須野道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>205</p>	<p>363</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：353億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：0.76億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,700～28,700台/日</p>	<p>235</p>	<p>【内訳】 事業費：217億円 維持管理費：18億円</p>	<p>1.5</p> <p>①交通混雑の緩和 ・西那須野道路に並行する一般国道4号（現道）区間は、主要渋滞箇所にて特定されており、特に三島北交差点周辺での速度低下が顕著。 ・西那須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・西那須野道路に並行する一般国道4号（現道）区間の死傷事故率は、54.3件/徳台kmとなっており、栃木県平均（26.9件/徳台km）の約2倍と高い。 ・一般国道4号（現道）の事故類型は追突による事故が多く、全体の6割を占める。 ・西那須野道路の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域開発の活性化 ・沿線地域には、製造品出荷額等が3,000億円以上の規模を誇る野崎工業団地が立地している。 ・周辺工業団地は概ね企業立地が進んでおり、西那須野道路の整備により、周辺道路の渋滞緩和による高速道路の西那須野原ICへのアクセス向上などにより、さらなる地域発展が期待される。</p> <p>④魅力ある観光地の形成 ・商業施設、温泉地等の魅力ある観光施設が立地する那須エリアへの日帰り観光客は8割以上が5回以上のリピーターである。 ・観光地のアクセス性が向上により、アクセス・周遊性が向上し、魅力ある観光地の形成を支援する。</p> <p>⑤農林水産品の利便性向上 ・那須地域は、県内でも農産・畜産品の盛んな地域であり、那須塩原市の生乳は全国4位の産出額を誇る。 ・西那須野道路の整備により、卸売市場（宇都宮市、関東都心）へ新鮮な農林水産品の流通利便性の向上が期待され、地域ブランドを支えることが期待される。</p> <p>⑥中核医療施設へのアクセス向上 ・西那須野道路の整備により、中核医療施設（2次医療施設：那須中央病院）へのアクセスが向上し、病院からの30分圏域人口が約1.2万人、30分圏域面積が約4,260km²増加し、地域医療を支える道路として期待される。</p>	<p>・舗装の打ち換え、調整池の追加、水路の付け替え等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森市に至る主要幹線道路である。 ・西那須野道路は、栃木県那須塩原市街地の交通混雑の緩和と交通安全の確保、並びに地域開発の活性化等に寄与する延長4.6kmのバイパス及び現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率85%（うち用地進捗率93%） 【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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道17号 高松立体 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>120</p>	<p>293</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：259億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：4.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 57,800～51,600台/日</p>	<p>214</p>	<p>【内訳】 事業費：199億円 維持管理費：15億円</p>	<p>1.4</p> <p>①交通混雑の緩和 ・当該区間渋川側において、国道18号と354号高崎方面からの合流があるため、国道17号の君が代橋東付近で1車線規制を行っており、朝夕通勤時間帯に車線数減少地点で渋滞が発生。今後、拡幅区間の整備及び1車線規制が解除されることにより、国道17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 ・事故類型別では、交通渋滞に起因した追突事故が区間全体で7割以上発生している。立体区間では、開通前後で死傷事故率は約1割減少している。拡幅区間の整備により、車線規制が解除され、交通輻輳や渋滞が緩和し、追突事故の減少が期待される。</p> <p>③歩行者や自転車の利便性・安全性向上 ・歩道が未整備の区間は、歩行者は側道へ迂回し、自転車は側道または本線の路肩を通行している。また、幅員が狭小な区間では、利用者のずれ違い時に余裕がなく、安全性の確保が不十分であることから早期整備が必要。</p>	<p>・用地取得の難航等により事業期間を4年延伸するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道17号は東京都中央区を起点として、さいたま市、高崎市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmに主要幹線道路である。高松立体は、国道17号の高崎市中心市街地付近の混雑緩和および歩道整備による利便性・安全性の向上を目的とした延長1.6kmの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率95%（うち用地進捗率92%） 【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道18号 高崎安中拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>422</p>	<p>1,032</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：877億円 走行経費減少便益：138億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,000~46,400台/日</p>	<p>974</p>	<p>【内訳】 事業費：946億円 維持管理費：29億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・下野尻交差点～城下交差点の2車線区間で速度低下が発生。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、混雑緩和が見込まれる。 ②安全性の向上 ・当該区間では、交通混雑が一因とされる追突事故が多発。 ・高崎安中拡幅の整備により、交通混雑の緩和が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③救急医療の支援 ・高崎安中拡幅は、平成7年度より順次開通。安中市街から高崎総合医療センターへの所要時間が47分⇒26分へ約21分短縮される。 ・高崎安中拡幅の整備により、救急医療支援へのさらなる寄与が期待される。</p>	<p>・無電柱化計画に基づく、電線共同溝整備の追加による事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道18号は、高崎市から安中市・上田市・長野市等の主要都市を通過し上田市に至る総延長220kmの主要幹線道路である。高崎安中拡幅は、高崎市～安中市の交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された、延長6.0kmのバイパス及び現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度 ・事業進捗率97%（うち用地進捗率95%） 【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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道4号 東埼玉道路（延伸） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>267</p>	<p>862</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：776億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,500~33,600台/日</p>	<p>284</p>	<p>【内訳】 事業費：250億円 維持管理費：34億円</p>	<p>3.0</p>	<p>①交通混雑の緩和および交通事故の減少 ・国道4号現道には、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により主要渋滞箇所と特定された交差点が多数存在しており、特に神明町交差点や新善町交差点での速度低下が顕著。 ・国道4号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・東埼玉道路の整備により、国道4号現道の交通が当該道路に転換され、渋滞緩和、交通事故の減少に期待。 ②周辺地域の開発に寄与 ・東埼玉道路沿線では、土地区画整理事業や大型物流施設、大規模店舗が立地し、新規産業団地についても整備中。 ・東埼玉道路の整備は、開発事業を支援するとともに、地域経済の活性化に寄与。 ・沿線に立地する企業等からも整備への期待の声。 ③地域産業の振興を支援 ・東埼玉道路沿線では、いちごやぶどう狩りができる農園が多く立地し、特に越谷市では「越谷いちご」のブランド化（都心への朝採れ直送による販売などの高付加価値化）や、観光農園の振興策を推進中。 ・東埼玉道路の整備は、観光農園の振興を支援するとともに、来園者数の増加に寄与。</p>	<p>・新たな開発計画による計画変更に伴う事業費の増加、地元及び関係機関との協議に伴う事業費の増加等の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都から青森県に至る延長約860kmの主要幹線道路であり、埼玉県東部地域を南北に縦貫する主要な幹線道路として重要な役割を担っている。 ・東埼玉道路は、埼玉県八潮市八條から春日部市下柳までの計画延長17.6kmのバイパス事業であり、平成16年度までに起点から延長5.7kmを供用したところである。 ・東埼玉道路（延伸）は、供用中區間終点部から国道4号接続部までの一般国道4号のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率90%） 【コスト削減等】 ・東埼玉道路の路肩排水施設は、暗渠タイプの側溝を採用している。 ・排水構造物について、従来の「街渠縦断管」から経済性、集水性、施工性で有利である「都市型側溝」に見直しを行った。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道17号 与野大宮道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>190</p>	<p>374</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：345億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：5.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 33,200~37,600台/日</p>	<p>313</p>	<p>【内訳】 事業費：310億円 維持管理費：3.4億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通混雑の緩和、円滑化 ・国道17号当該事業区間の損失時間は、約21千人時間/年・km。 ・上落合一丁目交差点～八幡通り交差点については交差点間隔が短く、隣接区間に比べ損失時間が高い状況であり、与野大宮道路の整備により、国道17号の交通混雑の緩和が見込まれる。 ②交通安全・地域の快適性の向上 ・国道17号当該事業区間の死傷事故率は約117.0件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・与野大宮道路の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③さいたま新都心の骨格形成 ・与野大宮道路は、南大宮東線、東西中央幹線、赤山東線、産業道路とあわせて、さいたま新都心地区の発展を支援する骨格道路としての機能を有する。</p>	<p>・自転車通行帯確保に伴う舗装面積及び排水構造形式の見直し等による事業費の増額変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・与野大宮道路は、一般国道17号の交通渋滞の緩和、交通安全・地域の快適性の向上、「さいたま新都心」地区の骨格形成を目的とした延長2.7kmの現道拡幅事業であり、うち1.5kmを事業中である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率75%） 【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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

一般国道17号 上尾道路 関東地方整備局	その他	1,211		【内訳】 走行時間短縮便益：3,108億円 走行経費減少便益：286億円 交通事故減少便益：51億円	2,489	【内訳】 事業費：2,356億円 維持管理費：133億円	1.4 (1.4) (※2)	①交通混雑の緩和、円滑化 ・上尾道路整備前の国道17号並行現道（宮前IC～箕田交差点）の損失時間は、287.5千人時間/年・km。 ・Ⅰ期・Ⅱ期区間整備後は、損失時間が146.9千人時間/年・kmとなり約49%減少。 ・上尾道路の全線4車線整備により、交通が転換し、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②周辺道路の交通量の減少 ・平成28年4月に、上尾市小敷谷～桶川市川田谷間の4.7kmが開通し、11.0km全線開通（一部2/4車線） ・上尾道路の全線開通により、並行する生活道路の交通量が約27%減少し、うち大型車交通量が約45%減少。 ③圏央道へのアクセス向上 ・上尾道路の全線開通により、国道16号と接続する宮前ICから圏央道の桶川北本ICへの所要時間が35分から20分に大幅に短縮し、圏央道へのアクセスが向上。	・江川周辺の環境保全対策による用地取得、希少植物の移植、浄化施設設置等の追加に伴う事業費の増額変更のため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業で、当該事業区間は圏央道以南の延長11.0kmの区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率99%） 【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・技術課 （課長 前佛 和秀）
一般国道17号 上尾道路（Ⅱ期） 関東地方整備局	その他	670	【主な根拠】 計画交通量 37,100～34,400台/日	【内訳】 走行時間短縮便益：3,108億円 走行経費減少便益：286億円 交通事故減少便益：51億円	2,489	【内訳】 事業費：2,356億円 維持管理費：133億円	1.4 (1.7) (※2)	①交通混雑の緩和、円滑化 ・上尾道路整備前の国道17号並行現道（宮前IC～箕田交差点）の損失時間は、287.5千人時間/年・km。 ・Ⅰ期・Ⅱ期区間整備後は、損失時間が146.9千人時間/年・kmとなり約49%減少。 ・上尾道路（Ⅱ期）の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる。 ②所要時間の短縮 ・上尾道路（Ⅱ期）の整備により、埼玉県北部地域にある施行時特別市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が96分→62分と約34分短縮される。	・廃棄物処分場対策、調整池、埋蔵文化財調査の追加等に伴う事業費の増額変更のため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・上尾道路は、一般国道17号の交通混雑緩和と圏央道へのアクセス向上を目的とした延長20.1kmのバイパス事業で、Ⅱ期区間は圏央道以北の延長9.1kmの区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率15%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・JR跨線橋橋長見直しや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・技術課 （課長 前佛 和秀）
一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局	その他	257	643	【内訳】 走行時間短縮便益：615億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 22,700～40,000台/日	622	【内訳】 事業費：596億円 維持管理費：26億円	1.03	①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・国道51号の吉岡十字路交差点、坂戸交差点は主要渋滞箇所特定されており、速度低下が発生。 ・国道51号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約6割。 ・北千葉拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 ②道路ネットワーク機能の強化 ・国道51号北千葉拡幅区間は、第一次緊急輸送道路及び重要物流道路に指定されている。 ・北千葉拡幅が整備されることにより、平常時に加え、災害時に緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保されるとともに、高速道路IC、広域防災拠点や災害拠点病院等へのアクセス性が向上し、道路ネットワーク機能の強化に寄与。	・無電柱化計画に基づく、電線共同溝整備の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿島市、水戸市を結ぶ延長124kmの幹線道路である。 ・北千葉拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、道路ネットワーク機能の強化を目的として計画された延長7.6kmの現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和46年度 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率82%） 【コスト縮減等】 ・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	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝) 関東地方整備局 東日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>1,490</p>	<p>1,602</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 1,427億円 走行経費減少便益: 124億円 交通事故減少便益: 51億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,100～23,400台/日</p>	<p>1,442</p>	<p>【内訳】 事業費: 1,250億円 維持管理費: 192億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・並行する(主)成田小見川鹿島港線の寺台交差点および(主)成田松尾線の文化センター入口交差点は主要渋滞箇所にて特定。 ・並行する(主)成田小見川鹿島港線および(主)成田松尾線の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約5割。 ・圏央道(大栄～横芝)の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。 ②沿線地域の活性化 ・沿線市町では、圏央道(大栄～横芝)の10周辺地域を中心に物流・産業拠点、交流拠点、住宅団地等の整備が進められているとともに、今後とも計画がされている。 ・圏央道(大栄～横芝)の開通により、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ことが期待される。 ③企業活動・地域づくり支援 ・圏央道(大栄～横芝)の沿線に位置する成田国際空港は国内の航空貨物取扱量第1位であり、国内の約4割を占める重要拠点。 ・圏央道(大栄～横芝)の開通により、成田国際空港へのアクセス性が向上し、産業集積を支援。</p>	<p>・ヒ素等の土砂処分及び不足する土砂運搬の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。 ・大栄～横芝間は、圏央道(つくば～大栄)に接続し、千葉東金道路、東関東自動車道水戸線と連絡することにより、千葉県と茨城県等とを結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長18.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率46%(うち用地進捗率87%) 【コスト縮減等】 ・隣接する成田国際空港の機能強化事業との連携により、空港拡張区域の一部を先行取得することで、本線横断構造物(跨道橋、函渠)の集約を行い、コスト縮減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p> <p>高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道14号 亀戸小松川立体 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>417</p>	<p>684</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 652億円 走行経費減少便益: 24億円 交通事故減少便益: 8.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,200～69,500台/日</p>	<p>523</p>	<p>【内訳】 事業費: 510億円 維持管理費: 13億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・当該区間は、荒川や中川の渡河部であるため、河川を渡る交通が集中しており、東小松川交差点は主要渋滞箇所にて位置付けられている。 ・当該区間の損失時間は254.3千人時間/年・km。 ・特に、現道幅が未整備である小松川地区で交通渋滞が発生している。 ・亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、交通の円滑化が図られ、渋滞の緩和が見込まれる。 ②安全安心な通行の確保 ・国道14号当該区間の死傷事故率は、148.1件/億台km。 ・事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 ・特に現道幅の未整備区間である小松川地区は連続して死傷事故率が高い(傾向)。 ・亀戸小松川立体(特に小松川地区の拡幅)の整備により、現道の交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③良好な沿道環境の確保 ・亀戸小松川立体の整備により、地中に電線共同溝や上下水道、ガスなどのライフラインを収容し、障害物のない良好な沿道環境の確保を図る。 ・未整備区間である小松川地区においては自転車事故件数が整備区間である亀戸地区の2倍と高く、当該区間を整備することで安全性の向上が図られる。 ④緊急輸送道路ネットワークの強化 ・国道14号は、首都直下地震対策(八方向作戦)の北東方向啓開ルートに設定されており、震災の際に、緊急輸送道路として、消防車や救急車などが消火活動、救命活動を行うスペースと緊急輸送を円滑に行うための幅員を確保することができる。 ・また、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための、特定緊急輸送道路に指定されている。</p>	<p>・用地取得の難航、境川橋架替計画の見直し及び関係機関、地元との調整に時間を要しており、事業期間を5年延伸するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・亀戸小松川立体は、東京都江東区亀戸9丁目地先から江戸川区大杉1丁目地先までの延長2.5kmを対象に、慢性的な交通渋滞の緩和、交通事故の削減、良好な沿道環境の確保及び大規模震災時の緊急輸送路の確保を目的とした、6車線拡幅および立体化事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和60年度(亀戸地区) 平成元年度(小松川地区) ・事業進捗率39%(うち用地進捗率46%) 【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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>303</p>	<p>604</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：400億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,900~46,700台/日</p>	<p>473</p>	<p>【内訳】 事業費：464億円 維持管理費：8.6億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・国道15号の通過交通が立体部に転換し、環状8号線と交差する南蒲田交差点の混雑が緩和。 ②安全性の向上 ・死傷事故発生件数は、立体開通前後で約4割、事故類型別では追突事故が約6割減少。</p>	<p>・擁壁構造等の変更による事業費増(9億円)及び構造変更及び関係機関協議等による事業期間の変更(3年延伸)により、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点を立体化し、平行して進められている京浜急行電鉄の連続立体交差事業による踏切の除却と合わせて蒲田地区の渋滞緩和を図るとともに、沿道環境の改善、京急蒲田駅東口駅前広場の整備と連携して公共交通機関の利便性向上・利便促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率99%(うち用地進捗率100%)</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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道16号 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期) 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>643</p>	<p>1,412</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,222億円 走行経費減少便益：134億円 交通事故減少便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 48,000台/日</p>	<p>924</p>	<p>【内訳】 事業費：910億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・東名入口交差点は、交差する国道16号と国道246号が共に1日約5万台の交通が集中する箇所であるが、保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の本線及びランプ部の整備により、国道16号を通過する交通が高架部に転換し、適切な機能分担が図られることで、渋滞の緩和が期待される。 ②物流効率化の支援 ・事業区間周辺には多くの物流施設が点在しており、渋滞の緩和や定時性の向上により、物流交通の支援が期待される。 ③生活環境の改善 ・渋滞の緩和による追突事故等の削減や、渋滞を回避するため生活道路をばけ道として利用している交通の削減による生活環境の改善が期待される。</p>	<p>・全線開通後の交通状況を踏まえた一般部施工計画の見直しによる事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)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】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率95%(うち用地進捗率100%)</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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>関越自動車道新潟線 中央自動車道富士吉田線 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</p>	<p>その他</p>	<p>23,575</p>	<p>20,810</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：19,049億円 走行経費減少便益：1,419億円 交通事故減少便益：341億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 72,600~92,200台/日</p>	<p>20,661</p>	<p>【内訳】 事業費：19,862億円 維持管理費：798億円</p>	<p>1.01</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・外環(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。 ②交通安全の確保 ・外環(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外環に転換され、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。 ③災害時の迂回機能の確保 ・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になっても、外環(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。 ④臨海部(羽田空港等)とアクセス性向上 ・外環(関越～東名)の整備により、関越自動車道方面と羽田空港、京浜港と背後圏を結ぶ広域ネットワークが形成され、輸送時間短縮、定時性の向上等により、企業活動の支援、物資流動の円滑化、国際観光の発展へ寄与。</p>	<p>・地質状況等を踏まえた中央JCT地中拡幅部の工法・構造の見直しにより推定事業費が顕著に増加するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・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の道路であり、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な道路ネットワークを実現する上で重要な道路である。 ・このうち東京外かく環状道路(関越～東名)は、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路を結ぶ延長約16kmの事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率44%(うち用地進捗率90%)</p> <p>【コスト削減等】 ・中央JCT地中拡幅では、断面の合理化について検討しているところであり、引き続きより確実な安全性や健全性の確保について検討を行いながら詳細な設計を進めていく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀) 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道246号 秦野IC関連 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>105</p>	<p>116</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：3.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,000台/日</p>	<p>103</p>	<p>【内訳】 事業費：98億円 維持管理費：4.6億円</p>	<p>1.1 (※1)</p>	<p>①交通混雑の緩和及び交通事故の減少 ・秦野IC関連の事業区間に接続する国道246号は、渋沢駅入口交差点、堀川入口交差点において交通渋滞が発生。 ・事故類型では追突事故が、全体の約5割を占める。 ・国道246号（現道）の交通転換が図られ、混雑緩和や交通事故の減少が見込まれる。 ②企業立地の促進 ・新東名の施工命令・秦野IC関連の事業化後、秦野市での工場立地件数が増加している。 ・新東名高速道路へのアクセス性が向上し、企業立地の促進が期待される。 ③救急活動の支援 ・秦野IC関連の整備により、第三次救急医療施設である東海大学医学部付属病院への所要時間短縮圏域が発見。 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上による地元救急活動への貢献が期待される。</p>	<p>・機能補償施設に関する関係機関協議等に時間を要することから、事業期間を3年延伸（令和5年度）するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内を横断し静岡県沼津市に至る、延長約120kmの主要幹線道路である。秦野IC関連は、神奈川県秦野市八沢から秦野市蒲蒲までの延長約0.75kmの2車線の道路事業で、新東名高速道路と国道246号を接続するインターアクセス、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率76%（うち用地進捗率100%） 【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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間) 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,960</p>	<p>46,320</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：43,300億円 走行経費減少便益：2,841億円 交通事故減少便益：179億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,600～92,000台/日</p>	<p>19,220</p>	<p>【内訳】 事業費：18,725億円 維持管理費：495億円</p>	<p>2.4 (1.4) (※2)</p>	<p>①内陸部の渋滞緩和 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）では、大師河原交差点、青砥坂交差点や君ヶ崎交差点等の主要渋滞箇所を先頭に、交通渋滞が発生。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、内陸部の交通が臨海部に転換し、内陸部の交通混雑緩和が期待。 ②生産性の向上や防災機能の強化 ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国の経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・加えて、首都直下地震等の大規模災害が発生した際、緊急物資等を輸送する中継拠点等となる東扇島地区基幹的広域防災拠点が存在。 ・国道357号東京湾岸道路の整備により、物流・人流の効率化や、防災機能の強化に寄与。 ③事故削減 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）に並行する主要幹線道路（国道1号、15号、16号、産業道路）の死傷事故率は約88.7件/億台・km。鋼管交差点や阪東橋交差点、青砥坂交差点等で400件/億台・km以上。 ・並行する主要幹線道路で発生した死傷事故の約4割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）の整備により、交通の円滑化が図られ事故削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道357号東京湾岸道路は、横須賀市から横浜市、川崎市、東京都、千葉市美浜区に至る延長約80kmの道路である。一般国道357号東京湾岸道路（神奈川県区間）は、内陸部の交通混雑緩和を図ると共に、湾岸地域に立地する諸都市、諸施設の機能の効率化に資することを目的とする道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和52年度～平成元年度 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率96%） 【コスト削減等】 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道20号 大月バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>438</p>	<p>754</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：707億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,900～13,900台/日</p>	<p>715</p>	<p>【内訳】 事業費：700億円 維持管理費：15億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・大月バイパスは、平成18年から順次開通しており、これまでに上野原側の1工区が開通。 ・1工区の開通により、並行する現道交通のバイパスへの転換が見られるものの、依然として大月橋東詰交差点等で交通混雑が残る。 ・残る2工区の整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の緩和、交通事故の減少が見込まれる。 ②利便性の向上 ・中央自動車道の積雪等による通行止め時には、交通が国道20号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道20号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている大月バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道通行止め時のリダンダンシー機能の強化が見込まれる。 ・市内唯一の第二次救急医療施設である大月市立中央病院へのアクセスは国道20号現道を利用することとなるが、現道は2車線で道路幅員も狭いため、朝夕の混雑時は救急車両の通行に支障。 ・大月バイパスの整備により、搬送時間の短縮や現道における代替路の確保等の利便性向上が見込まれる。</p>	<p>・トンネル掘削工法の変更及び地山の変位抑制対策の追加、切り土掘削時の巨石の破砕作業の増工による事業費の増額変更のため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道20号は、東京都中央区から山梨県甲府市を経て長野県塩尻市に至る幹線道路である。大月バイパスは、大月市内の交通混雑緩和、交通安全の確保などを目的とした、大月市駒橋から同市大月町花咲間までの延長3.2kmの2車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道52号 上石田改良 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>138</p>	<p>223</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：197億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,100～25,600台/日</p>	<p>212</p>	<p>【内訳】 事業費：203億円 維持管理費：8.5億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通渋滞の緩和および交通安全性の向上 ・上石田改良と並行する国道52号現道は、貫川交差点や貫川交番前交差点、貫川橋西詰交差点などが主要渋滞箇所として特定しており、速度低下が著しい状況。 ・事故類型は車両相互の追突事故が多く、全体の約5割。 ・上石田改良の整備により、走行性の悪い現道から交通が転換し、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②沿道環境の改善 ・2工区は平成26年4月21日の4車線開通により、現道の交通量が4車線化区間に1,400台/日転換しており、1工区でも同様の転換が見込まれる。 ・歩行空間が狭小な現道から、十分な歩行空間が確保された上石田改良に転換することで、道路利用者のうち約9割が安心感の向上を実感。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>225</p>	<p>304</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,500～28,800台/日</p>	<p>267</p>	<p>【内訳】 事業費：248億円 維持管理費：19億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①長野市中心部の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保 ・長野市内の国道18号現道では、西尾張部交差点など11箇所が主要渋滞箇所指定されており、慢性的な速度低下が発生。 ・速度低下に起因する追突事故が多く、全体の約7割を占める。 ・長野東バイパスの整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②沿線地域の工業活性化支援 ・長野東バイパスを含む東外環状沿線には工業団地・事業所が集積。沿線地域の事業所数は、事業化前と現在を比較して5%増加（平成28年実績平成8年比）。</p> <p>③農産物の物流効率化支援 ・長野県のりんご収穫量は、青森県に次ぎ全国2位。長野県内では、長野市が最も収穫量が多い。長野東バイパス沿線及び北側の国道18号沿線は、りんごを主とした果樹園が多く、集荷場も点在。 ・長野東バイパスの整備により、周辺のりんご農家・集荷場から、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、農産物の物流効率化が期待される。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>250</p>	<p>394</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：308億円 走行経費減少便益：74億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,000～8,000台/日</p>	<p>388</p>	<p>【内訳】 事業費：361億円 維持管理費：27億円</p>	<p>1.02</p>	<p>①冬期における安全かつ円滑な交通流の確保 ・信濃町は、特別豪雪地帯に指定されているが、国道18号現道の当該区間は幅員が狭く、堆雪幅が未確保。 ・歩道未整備区間も多く、冬期は歩行者の車道通行が強いられる等、安全面での課題がある。 ・野尻IC関連の整備により冬期の交通障害の解消が期待できる。</p> <p>②観光活性化の支援 ・信濃町では国道18号周辺に、野尻湖や黒姫高原等の観光地が存在し、年間で約94万人の観光客が訪れる。 ・特に観光入込が増えるGWやお盆期間には、国道18号で渋滞が発生し、旅行速度が大幅に低下。 ・野尻IC関連の整備により、交通が分散され、観光地へのアクセス改善による、観光産業の活性化に期待。</p> <p>③農産物等の物流効率化の支援 ・信濃町の農業は野菜の生産を主力とし、特産品であるとうもろこしは耕作面積が広く町の代表的な農作物。中京圏など大都市に出荷。 ・信濃町の製造業は業務用機械、電子、プラスチックなどの製造事業所が主として古閑地区に立地。 ・野尻IC関連の整備により、特産品など農作物の集荷・出荷や、製造業製品の出荷における物流効率化や販路拡大に期待。</p> <p>④上信越自動車道の代替路機能 ・信濃町の製造業は業務用機械、電子、プラスチックなどの製造事業所が主として古閑地区に立地。 ・野尻IC関連の整備により、特産品など農作物の集荷・出荷や、製造業製品の出荷における物流効率化や販路拡大に期待。</p> <p>④上信越自動車道の代替路機能 ・国道18号の当該区間に並行する上信越自動車道は、過去5か年に、妙高高原IC～信濃町ICが168回、信濃町IC～豊田飯山ICが30回通行止めになっている。 ・妙高高原IC～信濃町IC間は「事故」による通行止めが17%、信濃町IC～豊田飯山IC間は「事故」による通行止めが40%を占める。 ・上信越自動車道の信濃町IC～新井PA間は、H30年度チェーン規制実施箇所に指定。 ・野尻IC関連の整備により走行性が改善し、災害時等による上信越自動車道の通行止め時のリダンダンシー機能を強化する。</p>	<p>・関係機関協議および地元調整等により、事業期間を2年延伸するため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道18号は、群馬県高崎市を起点とし、長野県上田市、長野市を経て新潟県上越市に至る延長約194kmの主要幹線道路である。野尻IC関連は、冬期における安全かつ円滑な交通流の確保および交通混雑の緩和を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率60%（うち用地進捗率46%） 【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>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道8号 柏崎バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>856</p>	<p>1,343</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,170億円 走行経費減少便益：137億円 交通事故減少便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,300～35,300台/日</p>	<p>1,338</p>	<p>【内訳】 事業費：1,210億円 維持管理費：129億円</p>	<p>1.003</p>	<p>①災害時における交通の確保 ・平成19年中越沖地震では柏崎バイパスの未開通区間において片側交互通行や狭隘な道路への迂回を強いられたが、柏崎バイパスの整備により、災害時の交通問題の緩和に大きな役割を果たすことが期待される。 ・そのほか、豪雪、豪雨、事故等による北陸自動車道通行止め時や、柏崎市中心部を流れる「菟川」氾濫による国道8号の現道一部区間冠水時には緊急避難路として機能の役割も期待される。</p> <p>②冬期間のスムーズな交通の確保 ・国道8号の現道区間では、降積雪期に急勾配区間で登坂不能車が多数発生しているが、柏崎バイパスの整備により、急勾配区間を回避することで冬期間の円滑な通行確保が期待される。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・国道8号の現道区間では、海水浴期に渋滞が発生しているが、柏崎バイパスの整備により、海水浴場や海岸沿いに集中する観光施設等へのアクセス向上が期待される。</p>	<p>・トンネルの湧水対策等の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号柏崎バイパスは、柏崎市街地の交通混雑を解消し円滑な交通を確保、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長11.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：73%（うち用地取得率93%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道17号 六日町バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>342</p>	<p>370</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：334億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：6.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,900～16,400台/日</p>	<p>466</p>	<p>【内訳】 事業費：422億円 維持管理費：44億円</p>	<p>0.8 (残事業 =2.2)</p>	<p>①観光産業支援による地域活性化 ・六日町バイパスの整備により、国道17号沿線の主要観光施設へのアクセス性が向上し、一体的な観光圏の形成による地域活性化が期待される。</p> <p>②第三次医療施設等へのアクセス向上 ・六日町バイパスが部分開通したことにより、南魚沼市街地を通過する必要がなくなったため病院までの搬送環境が向上するとともに、搬送時間の短縮に寄与している。</p> <p>・第三次医療施設となる魚沼基幹病院が平成27年6月に南魚沼市に開院しており、六日町バイパスが全線開通することで、南魚沼市民病院から魚沼基幹病院へ転院する重症患者の負担軽減が期待される。</p> <p>③緊急時のリダンダンシーの確保 ・平成23年7月新潟・福島豪雨により、国道17号南魚沼市六日町地先で冠水による通行止めが発生したが、開通済み区間が代替路として機能し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保することができた。全線開通により更なる緊急輸送道路の確立が期待できる。</p> <p>④定住自立圏の都市間交流を支援 ・六日町バイパスの整備により、各市の交流人口増加などの効果を発揮し、市民の利便性向上に寄与する。</p> <p>⑤冬期交通障害の解消 ・六日町バイパスの整備により、冬期間における円滑な交通の確保が期待され、安全性・信頼性が向上する。</p>	<p>・跨線橋部の軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号六日町バイパスは、「市街地部の交通混雑緩和と死傷事故の削減」、「道路ネットワーク整備による地域活性化」、「救急医療体制の支援」などを目的とした延長5.1kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗状況】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率：71%（うち用地取得率88%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。 ・現道取付部の立体交差を平面交差に見直すことを検討しコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道18号 上新バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>944</p>	<p>3,792</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,975億円 走行経費減少便益：660億円 交通事故減少便益：156億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,400～50,200台/日</p>	<p>2,610</p>	<p>【内訳】 事業費：2,270億円 維持管理費：340億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・上新バイパス4車線化により並行する上信越道通行止め時の代替路として機能し、登坂不能車発生時の渋滞緩和に寄与することから積雪時の円滑な交通の確保が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路としての信頼性向上 ・上新バイパス(4車線)の整備により、防災拠点機能を備える道の駅あるいは上信越道(4車線)とのダブルネットワークでつながる。これにより信頼性の高い防災道路ネットワークが構築され、当該地域の安全・安心の向上に寄与する。</p> <p>③救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・第三次医療施設(新潟県立中央病院)への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</p> <p>④重要港湾直江津港へのアクセス向上 ・長野県や妙高方面などから直江津港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤物流等の支援 ・物流拠点へのアクセス向上や、周辺の物流や地域開発を支援する。</p> <p>⑥北陸新幹線上越妙高駅へのアクセス向上 ・上越地域唯一の新幹線新駅である上越妙高駅へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑦主要な観光地へのアクセス向上 ・上新バイパスは観光地への円滑なアクセスルートとして機能する。</p> <p>⑧日常生活圏の中心都市である上越市へのアクセス向上 ・上越市と妙高市間のアクセス性が向上する。</p> <p>⑨冬期【上越市高田市街地の一斉雪下ろし】時の迂回路としての機能 ・全国有数の豪雪地帯である上越市は、市街地で一斉雪下ろしが実施される。上新バイパスの整備により、一斉雪下ろし実施時に通行止めとなっている市街地を迂回できるようになった。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道18号上新バイパスは、「交通渋滞の緩和、交通事故の低減」「広域幹線ネットワークの強化」「防災機能の向上」などを目的とした延長24.6kmの4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率62%（うち用地取得率72%）</p> <p>【コスト削減等】 ・施工にあたっては、新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用により、コスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>917</p>	<p>1,563</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,286億円 走行経費減少便益：221億円 交通事故減少便益：56億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,600～38,400台/日</p>	<p>1,410</p>	<p>【内訳】 事業費：1,268億円 維持管理費：142億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①国際拠点港湾（伏木富山港）へのアクセス向上 ・入善町や黒部市の工業団地から伏木富山港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には富山県の主要産業であるアルミ製造業の拠点が立地しており、バイパス沿線に企業団地が立地するなど、地域産業の活性化・物流効率化により生産性向上に寄与することが期待される。</p> <p>③救急医療施設へのアクセス向上 ・救急医療施設（黒部市民病院）への搬送時間が短縮し、救命率の向上に寄与することが期待される。</p> <p>④夜間騒音の低減 ・入善黒部バイパスの整備により、旧国道8号（県道魚津入善線）の交通量が減少するため、夜間の交通騒音が低減し、沿道環境の改善が期待される。</p>	<p>・現道部における路床改良の追加、車両用地下横断ボックス・地下横断歩道の変更・追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号入善黒部バイパスは、交通渋滞の緩和、広域幹線ネットワーク充実強化などを目的とした延長16.1kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率80%（うち用地取得率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の積極的な活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道8号 小松バイパス 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>125</p>	<p>949</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：798億円 走行経費減少便益：110億円 交通事故減少便益：41億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,000～46,700台/日</p>	<p>217</p>	<p>【内訳】 事業費：137億円 維持管理費：81億円</p>	<p>4.4</p>	<p>①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・小松市及び加賀市と金沢方面と行き来する通勤者は、1日当たり約30,000人以上にのぼる。</p> <p>・小松バイパスの整備により、毎日の通勤に要する時間が最大5分短縮され、地域間の連携強化が期待できる。</p> <p>②物流の円滑化 ・小松バイパス周辺では企業の進出がみられており、工業従業者数も全線暫定2車線供用後において2割以上伸びているなど、雇用の増加が確認されている。</p> <p>・小松バイパスの整備により幹線道路ネットワークの強化を図ることで、工業をはじめとした地域産業のさらなる活性化が期待できる。</p> <p>③主要な観光地へのアクセス向上 ・小松バイパス周辺には山代温泉・片山津温泉や道の駅「こまつ木場湯」などの多くの観光施設が存在している。</p> <p>・小松バイパスの整備により、各観光地や施設へのアクセス性・周遊性向上が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路としての機能向上 ・石川県の第一次緊急輸送道路に位置付けられている小松バイパスの整備により、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が図られる。</p> <p>⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・小松バイパスの整備により、加賀地域における南北の幹線ネットワークの強化が図られ、石川県の新長期構想「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に大きく貢献。</p>	<p>・橋梁下部工の耐震補強の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道8号小松バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、広域幹線ネットワークの強化などを目的とした、延長15.6kmの4車線化事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率79%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道159号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,270</p>	<p>7,352</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：6,524億円 走行経費減少便益：657億円 交通事故減少便益：171億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,700～49,000台/日</p>	<p>2,329</p>	<p>【内訳】 事業費：2,219億円 維持管理費：110億円</p>	<p>3.2</p>	<p>①日常生活圏の連携強化 ・金沢市中心部へのアクセス性が向上し、通勤面においても地域間の連携強化が期待できる。</p> <p>②主要観光地へのアクセス向上 ・金沢市内の観光施設や中心部へのアクセス性が向上する。</p> <p>③第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附属病院や石川県立中央病院への搬送時間が短縮し、搬送先の選択幅が増え、救急救助活動の支援が期待できる。</p> <p>④防災機能の向上 ・金沢東部環状道路は、浸水被害を受けない高さに位置し、緊急時のネットワークの強化が期待できる。</p> <p>⑤地域産業への支援 ・工業団地と国内外の航路拠点である金沢港との時間短縮や走行環境の向上が図られ、地域産業の活性化が期待できる。</p> <p>⑥地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与。</p>	<p>・トンネルの補助工法追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道159号金沢東部環状道路は、地域高規格道路「金沢外環状道路」の一部を構成し、金沢市中心部の交通渋滞緩和、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を目的とした延長9.4kmの道路事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率92%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>425</p>	<p>591</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：547億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：5.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400台/日</p>	<p>464</p>	<p>【内訳】 事業費：402億円 維持管理費：62億円</p>	<p>1.3</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間（人・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（濃飛バス 高山・下呂線）が存在する。</p> <p>②物流効率化の支援 ・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。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「高山下呂連絡道路」の一部として、全区間が指定されている。 ・日常生活圏の中心都市（高山市）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（高山市等）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（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 ・第一次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画より）に位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道41号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成。 ・現道等の防災点検箇所における通行規制等の解消が見込まれる。</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>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から同市千島町に至る延長9.2kmの道路である。 ・石浦バイパスは、地域高規格道路高山下呂連絡道路の一部を構成し、急カーブや急勾配区間を回避することによる冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的としたバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度、平成15年度 ・事業進捗率：約42%（うち用地進捗率約64%）</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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>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</p>	<p>その他</p>	<p>2,298</p>	<p>3,862</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,216億円 走行経費減少便益：597億円 交通事故減少便益：49億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日</p>	<p>2,989</p>	<p>【内訳】 事業費：2,758億円 維持管理費：231億円</p>	<p>1.3</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（濃飛バス 白川郷線等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）、第三種空港（富山空港・松本空港）へのアクセス向上が見込まれる。</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 ・日常生活圏の中心都市（高山市）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 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地（高山市古い町並み等）が存在する。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</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（国道158号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。</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>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道158号中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点とし、岐阜県高山市の主要都市を経て、福井県福井市に至る延長約160kmの高規格幹線道路である。 ・本事業の一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路は、岐阜県高山市清見町夏蔵から同市丹生川町坊方に至る延長24.7kmの道路であり、高速アクセス性の向上（観光の周遊性向上）、交通渋滞の緩和・救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約59%（うち用地進捗率約99%）</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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道1号 静岡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,820</p>	<p>3,567</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,160億円 走行経費減少便益：326億円 交通事故減少便益：81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 60,600台/日</p>	<p>2,656</p>	<p>【内訳】 事業費：2,563億円 維持管理費：94億円</p>	<p>1.3</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「静岡東西道路」の一部として位置づけがある。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（清水港ビジョン）を支援する。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道149号・国道150号清水駅前交差点～中島交差点（第一次緊急輸送路）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。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号静岡バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒屋に至る延長24.2kmのバイパスで、地域高規格道路静岡東西道路の一部を構成している。 ・本事業は、静岡市の環状道路の一部として、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率：約76%（うち用地進捗率約99%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道1号 藤枝バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>358</p>	<p>783</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：705億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：19億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 55,300台/日</p>	<p>282</p>	<p>【内訳】 事業費：258億円 維持管理費：23億円</p>	<p>2.8</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト「"ふじのくに"のフロンティアを拓く取組」の『新東名藤枝岡部IC周辺推進区域』を支援する。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・第三次救急医療施設（藤枝市立総合病院）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（一般県道島田岡部線（旧国道1号）内谷IC～大津通り交差点）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号藤枝バイパスは、静岡県藤枝市仮宿から島田市野田に至る延長10.7kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、市街地部の交通安全の確保、企業活動の支援及び救急医療活動の支援を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約6%（うち用地進捗率約96%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道1号 島田金谷バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>267</p>	<p>1,428</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,332億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：9.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 53,000台/日</p>	<p>283</p>	<p>【内訳】 事業費：240億円 維持管理費：43億円</p>	<p>5.0</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度が改善される。 ・新幹線駅（JR掛川駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（内陸フロンティアを拓く取組）の支援が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（藤枝市立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（細江金谷線等）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道1号島田金谷バイパスは、静岡県島田市野田から掛川市佐夜鹿へ至る主要幹線道路である。 ・当該区間は、暫定2車線で供用されており、本事業は島田金谷バイパスを4車線化し、交通容量の拡大を図る延長約10.4kmの拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率約85%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道139号 富士改良 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>170</p>	<p>303</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：265億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,400台/日</p>	<p>206</p>	<p>【内訳】 事業費：193億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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。 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。 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。 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。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道139号富士改良は、静岡県富士市鮫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、南北幹線の強化、及び富士市街部の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ある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約74%（うち用地進捗率約84%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>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</p>	<p>その他</p>	<p>473</p>	<p>524</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：426億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日</p>	<p>470</p>	<p>【内訳】 事業費：438億円 維持管理費：31億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間に、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）が存在する又は新たなバス路線が期待できる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心都市（沼津市）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（下田市、南伊豆町などの南伊豆地域）へのアクセス向上が期待できる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路（静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・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：河津町峰地内（7/20～8/20））を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・トンネル掘削箇所の変換構造の変更等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道414号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（一般国道の自動車専用道路）である。 ・本事業の一般国道414号河津下田道路（Ⅱ期）は、静岡県賀茂郡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の3点を主な目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約52%（うち用地進捗率約98%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>489</p>					<p>4.9 (5.7) (※2)</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（全呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンポス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道23号 名豊道路 豊橋バイパスと一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 ・一般国道23号豊橋東バイパスは、地域高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約91%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,707</p>	<p>38,541</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：35,804億円 走行経費減少便益：2,544億円 交通事故減少便益：192億円</p>	<p>7,927</p> <p>【内訳】 事業費：7,240億円 維持管理費：687億円</p>	<p>4.9 (5.0) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）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。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 ・一般国道23号豊橋バイパスは、地域高規格道路名豊道路及び豊橋浜松道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長17.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度、平成元年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,307</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 67,900台/日</p>	<p>7,927</p> <p>【内訳】 事業費：7,240億円 維持管理費：687億円</p>	<p>4.9 (3.1) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（蒲郡中部地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」の一部として、全区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道23号 名豊道路 豊橋バイパスと一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 ・一般国道23号蒲郡バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長15.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度、平成19年度 ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率約99%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,040</p>					<p>4.9 (8.6) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（国守地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」の一部として全区間指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（三河湾地域リゾート整備構想）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（安城更生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一般国道23号 名豊道路 豊橋バイパスと一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 ・一般国道23号岡崎バイパスは、地域高規格道路名豊道路の一部を構成し、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保等を目的とした延長14.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和55年度、昭和62年度 ・事業進捗率：約80%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション） 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>500</p>	<p>490</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：454億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,700台/日</p>	<p>416</p>	<p>【内訳】 事業費：398億円 維持管理費：18億円</p>	<p>1.2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅（JR名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理（東海太田川駅周辺地区）の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけあり ・知多地域から日常生活圏の中心都市（名古屋市中心部）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベント（セントレアを核として陸・海・空のアクセスに優れた環境と最先端の都市機能を備えた次世代型産業拠点の中部臨空都市開発）を支援する。 ・主要な観光地（めんたいパークとこなめ）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路（愛知県地域防災計画より）として位置づけがある。 ・第一次緊急輸送道路（知多半島道路）の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）は、愛知県東海市新宝町から東海市東海町間に至る延長2.0kmの道路である。 ・西知多道路（東海ジャンクション）の整備により、国道247号の物流の安定性が確保され、自動車産業等、ものづくり産業の円滑な企業活動を支援するとともに、信頼性の高い空港へのアクセス道路の代替性が確保され、交通渋滞の緩和やリニア中央新幹線の開通などによる円滑なモビリティの確保、個性ある地域の形成による交通需要の増加にも対応している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約10%（うち用地進捗率約86%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道42号 松阪多気バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>550</p>	<p>1,913</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,798億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：6.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,300台/日</p>	<p>1,019</p>	<p>【内訳】 事業費：917億円 維持管理費：102億円</p>	<p>1.9</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（三重交通飯南松阪高校線等）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（津松阪港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・D1D区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する。 ④個性ある地域の形成 ・鉄道（JR紀勢線）により一体的発展が阻害されている地区を解消する。 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。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号松阪多気バイパスは、三重県松阪市古井町から多気郡多気町仁田に至る延長11.9kmのバイパスで、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、沿線地域の産業支援を目的に計画された道路。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率：約88%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道42号 （近畿自動車道紀勢線） 熊野尾鷲道路（Ⅱ期） 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>380</p>					<p>1.1 (1.01) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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（三重交通名古屋南紀高速線等）が存在する ②物流効率化の支援 ・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の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（防災公園（球場等））、大規模イベント（第76回国民体育大会）を支援する。 ・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。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保。 ・二次医療施設（伊勢赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 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 ・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（坂場～尾鷲南IC入口交差点間）の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（近畿自動車道紀勢線）と一体的に整備する必要あり。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）は、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あり、尾鷲市坂場西町から尾鷲市南浦に至る延長5.4kmの区間である。 並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約81%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>350</p>	<p>5,189</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,666億円 走行経費減少便益：400億円 交通事故減少便益：123億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,900台/日</p>	<p>4,627</p>	<p>【内訳】 事業費：4,263億円 維持管理費：364億円</p>	<p>1.1 (1.01) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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(三重交通名古屋南紀高速線等)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・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の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(防災公園(球場等))、大規模イベント(第76回国民体育大会)を支援する。 ・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。 ⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・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。 ⑥災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1~2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する。 ・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(立石南~熊野大泊10交差点間)の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業(近畿自動車道紀勢線)と一体的に整備する必要あり。</p>	<p>・設計基準の改訂による見直し等に伴う総事業費増の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号熊野道路は、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あり、三重県熊野市大泊町から熊野市久生屋町に至る延長0.7kmの区間である。 ・並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：約13% (うち用地進捗率約85%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>849</p>				<p>1.1 (0.97) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・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(三重交通名古屋南紀高速線等)が存在する。 ②物流効率化の支援 ・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の向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り。 ・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ルートを構成する。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト(防災公園(球場等))、大規模イベント(第76回国民体育大会)を支援する。 ・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。 ⑤安全で安心できるくらしの確保。 ・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。 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。 ・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(立石南~飯盛西交差点間)の代替路線を形成する。 ・高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけ有り。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業(近畿自動車道紀勢線)と一体的に整備する必要あり。</p>	<p>・インターチェンジ計画位置の見直しに伴う総事業費減の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号紀宝熊野道路は、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あり、熊野市久生屋町から南牟婁郡紀宝町神内に至る延長15.6kmの区間である。 ・並行する一般国道42号では、南海トラフ巨大地震等の大規模地震における緊急輸送道路の確保、高次救急医療施設へのアクセス等に課題があり、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援等を目的に整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約1% (うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>240</p>				<p>2.4 (1.9) (※2)</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。 ・西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。 ③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。 ・各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・地盤改良工の追加、橋梁区間の基礎形式の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率約54%（うち用地進捗率約95%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道161号 湖北バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>300</p>	<p>3,754</p>	<p>1,592</p>	<p>【内訳】 歩行時間短縮便益：3,561億円 歩行経費減少便益：163億円 交通事故減少便益：29億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,100台/日</p>	<p>2.4 (1.1) (※2)</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。 ・西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。 ③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。 ・各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・一般国道161号小松拡幅と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率約73%（うち用地進捗率約94%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道161号 湖西道路（真野～坂本北） 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>89</p>					<p>2.4 (7.8) (※2)</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道161号の交通量は増加傾向にあり、各事業区間において交通容量を上回っており、交通混雑が発生している。 ・湖北バイパス・小松拡幅・湖西道路（真野～坂本北）の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道161号では、各事業区間の死傷事故率が高くなっており、渋滞が原因と考えられる追突事故や対向車との正面衝突が発生しており、危険な状況となっている。 ・西大津バイパスでは4車線整備により、死傷事故率が約7割減少。各事業区間の整備により、西大津バイパスと同様の効果が期待される。 ③観光振興の支援 ・一般国道161号の沿線地域には観光資源が多数立地し、観光入込客数は増加傾向であるが、休日の混雑により、観光地への立ち寄りや滞在時間の抑制等、地域経済活性化の機会を喪失。 ・各事業区間の整備により、速達性や高速道路へのアクセス性が向上し、さらなる来訪客数の増加、観光産業及び地域の活性化が期待される。</p>	<p>・一般国道161号小松拡幅と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て滋賀県大津市に至る延長約92kmの幹線道路であり、滋賀県湖西地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を担っている。 ・湖北バイパス、小松拡幅、湖西道路（真野～坂本北）は、地域高規格道路「琵琶湖西縦貫道路」の一部として湖西地域の幹線道路のネットワークを強化するとともに、国道161号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、観光振興の支援を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率約44%（うち用地進捗率約100%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>80</p>	<p>95</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：4.6億円 交通事故減少便益：0.96億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800台/日</p>	<p>73</p>	<p>【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：2.3億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・信楽道路の交通量は、平日で14,800台/日と交通容量を上回り、交通混雑が発生している。 ・信楽道路の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・信楽道路は、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が多く、歩道未整備区間や歩道狭小区間が存在することから、通学路や市街地等における歩行者等の安全確保が課題となっている。 ・信楽道路の整備により、交通事故の減少や歩道整備による歩行者等の安全性向上が期待される。 ③新名神高速道路へのアクセス強化 ・平成20年2月に新名神高速道路が供用し、甲賀市信楽町では観光入込客数が増加している。 ・信楽道路の整備により、新名神高速道路へのアクセス性が向上するとともに、信楽町内の交通の円滑化が図られ、観光アクセスの向上等に寄与。</p>	<p>・用地取得交渉の長期化による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点とし、滋賀県甲賀地域を経て大阪府枚方市に至る延長約110kmの幹線道路であり、沿線市町村を連携する重要な路線である。 ・信楽道路は、一般国道307号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図るとともに、新名神高速道路へのアクセス強化により、地域の活性化を支援することを目的とした延長2.9kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：(1工区)平成12年度(2工区)平成16年度 ・事業進捗率約21%（うち用地進捗率約26%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道24号 寺田拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>168</p>	<p>214</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：206億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,000台/日</p>	<p>164</p>	<p>【内訳】 事業費：154億円 維持管理費：10億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・事業区間の交通量は約2万2千台、混雑度は1.37で交通混雑が発生している。 ・朝夕の混雑時には、大峠交差点では1,130m、消防本部前交差点では720mの渋滞が発生し、旅行速度が低下。 ・寺田拡幅の整備により、交通容量が拡大され交通混雑の緩和が期待。 ②交通安全の確保 ・事業区間では年平均12.7件の死傷事故が発生。 ・ピーク時における旅行速度は20km/hを下回り、渋滞に起因すると想定される追突事故が多く発生。 ・寺田拡幅の整備により渋滞が緩和され、追突事故の減少が期待。 ③周辺開発の支援 ・事業区間周辺では、市街地整備や大型商業施設の立地が進行中。 ・他の道路事業と一体となって整備することにより、整備が進む東部丘陵地へのアクセス機能が向上し、企業立地の促進、新たな雇用の創出などに期待。</p>	<p>・調整池の設置、埋蔵文化財調査範囲の増加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道24号は、京都市下京区を起点に京都府を南北に縦断し、和歌山県和歌山市に至る延長約140kmの主要幹線道路である。 ・寺田拡幅は、城陽市内における一般国道24号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少を目的としており、新名神高速道路と一体的に整備することで周辺開発の支援に寄与する全長2.1kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率48%（うち用地進捗率89%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>434</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：407億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日</p>	<p>361</p>	<p>【内訳】 事業費：322億円 維持管理費：39億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・未開通区間の交通量は交通容量の1.4倍の約2.4万台/日であり、下伊勢交差点では最大650mの渋滞が発生している。 ・開通済区間では、現道の交通量が半減し旅行速度が大幅に改善しており、未開通区間の整備により交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・国道29号の未開通区間は、渋滞や線形が悪いことで、兵庫県内の一般国道と比較し、追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、死傷事故率が兵庫県内平均と比べ高い状況である。 ・姫路北バイパスの開通区間の現道では、死傷事故件数が減少し、安全性が向上している。 ③沿道環境の改善 ・姫路北バイパス一部供用区間では現道交通がバイパスに転換することで、石倉周辺の騒音レベルが低下し、環境基準を達成したことから、整備により沿道環境の改善が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間の経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・姫路北バイパスは、姫路市域の一般国道29号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善等を目的とした延長約6.2kmのバイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率約61%（うち用地進捗率約42%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道2号 相生有年道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>429</p>	<p>668</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：629億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,600台/日</p>	<p>537</p>	<p>【内訳】 事業費：494億円 維持管理費：43億円</p>	<p>1.2</p>	<p>①交通混雑の緩和、沿道騒音の改善 ・事業区間においては、交通量が約2.5万台/日で、混雑度は1.56となっている。 ・相生有年道路の整備により、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、兵庫県内の一般国道と比較し、追突事故及び正面衝突の発生割合が高く、また、未開通区間では車両と歩行者・自転車の通行が接近して危険な状態となっている。 ・相生有年道路の整備により、中央分離帯の設置による正面衝突の抑制、交通混雑の緩和による追突事故の減少が期待される。また、現道拡幅部における歩道設置、バイパス整備による現道市街地部の車両の減少により、歩行者・自転車の安全確保が期待される。</p> <p>③沿道騒音の改善 ・大型車混入率は約52%となっており、昼夜間問わず沿道騒音が基準値を超過している。 ・相生有年道路の整備により、沿道騒音の改善が期待される。</p>	<p>・橋梁架け替え、地盤改良等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・相生有年道路は、相生市及び赤穂市の一般国道2号における交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道騒音の改善等を目的とした延長8.6kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和60年度 ・事業進捗率約66%（うち用地進捗率約87%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道165号 香芝柏原改良 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>110</p>	<p>200</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：188億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.12億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,300台/日</p>	<p>106</p>	<p>【内訳】 事業費：93億円 維持管理費：13億円</p>	<p>1.9</p>	<p>①交通の円滑化 ・国道165号の奈良・大阪府境付近では、奈良県側で3路線（8車線）が合流するため、2車線の香芝柏原改良区間では、交通容量の不足により交通混雑が発生。 ・香芝柏原改良区間を4車線に拡幅することで、交通容量が拡大し、交通混雑の緩和に期待。</p> <p>②交通事故削減 ・国道165号の奈良・大阪府境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続。 ・センターラインをはみ出した車両による正面衝突が発生するなど交通事故の危険性が高い。 ・香芝柏原改良の整備により、急カーブ・急勾配箇所を解消することで、安全性向上に期待。</p> <p>③異常気象時通行規制区間の回避 ・国道165号の奈良・大阪府境付近では、防災対策が必要な急峻な崖が多数存在。 ・また、連続雨量200mm以上で通行止めとなる異常気象時通行規制区間に指定。 ・香芝柏原改良により、切り立った斜面を改良するなど、災害に強い道路に改良することで、異常気象時通行規制区間を回避。</p>	<p>・用地取得交渉の長期化による事業期間の見直しにより、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和・平野地域の南部を経由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路である。 ・香芝柏原改良は、一般国道165号、大和高田バイパス、中和幹線から集中する交通を円滑に処理するとともに、交通事故の危険性が高い厳しい線形を改良することによる交通事故の削減、異常気象時通行規制区間の回避等を目的とした延長2.8kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率75%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>144</p>	<p>226</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,800～18,800台/日</p>	<p>223</p>	<p>【内訳】 事業費：205億円 維持管理費：18億円</p>	<p>1.01</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が見込まれる。【1620千人時間/年→1100千人時間/年 32%削減】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【雲南市民バス：吉田大東線・北原線等42便/日】 ②都市の再生 ・雲南市の市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 【第2次雲南市総合計画、雲南市都市計画マスタープラン、新市建設計画】 ・中心市街地内で行う事業。【中心市街地 R54沿線まちづくり基本計画、雲南市中心市街地活性化基本計画】 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。【雲南市（三刀屋総合センター）～松江市：34分～33分】【雲南市（三刀屋総合センター）～出雲市：40分～39分】 ④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。【雲南市（三刀屋総合センター）～島根県立中央病院29分～28分】 ⑤災害への備え ・島根県の第1次緊急輸送道路に指定。（一般国道54号） ⑥地球環境の保全 ・CO2排出削減量が約1.7千t/年。【88.0千t/年→86.3千t/年】 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約5.1t/年（約3%）削減。【181.9t/年→176.9t/年】 ・SPM排出量が約0.3t/年（約3%）削減。【9.9t/年→9.6t/年】 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・第2次雲南市総合計画（2015-2024）、雲南市都市計画マスタープラン（H26.2）等との連携プログラムに位置づけられている。</p>	<p>・沿線関係者等との協議や占用物件移設調整に伴う延期により事業期間を変更することにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道54号は、広島県広島市を起点に広島県三次市を経由し、島根県松江に至る総延長約180kmの主要幹線道路である。三刀屋拡幅は、島根県雲南市三刀屋町周辺の円滑な交通と交通安全の確保を図るとともに周辺の開発計画に寄与することを目的とした延長4.1kmの道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約78%（うち用地進捗率62%） 【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削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道9号 三隅・益田道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>860</p>	<p>1,131</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：928億円 走行経費減少便益：165億円 交通事故減少便益：38億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,100～18,200台/日</p>	<p>849</p>	<p>【内訳】 事業費：795億円 維持管理費：54億円</p>	<p>1.3</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される。 ・バス路線（大飯線、浜田益田線、土田線）の利便性向上が期待される。 ・浜田市から益田駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される。 ・浜田市から萩・石見空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・益田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。 ・隣接した日常活動圏中心都市間（益田市～浜田市間）を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ④個性ある地域の形成 ・島根県東部から津和野太鼓稲荷神社（R1観光入込み客数60.4万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（浜田医療センター）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路を形成する。 ・並行する現道の要防災対策箇所が回避される。（6箇所） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている。 ・大規模事業（一般国道9号 浜田・三隅道路）と一体的に整備する必要がある。 ・「島根県総合発展計画（H28.3）」、「第2次浜田市総合振興計画（H28.3）」、「第5次益田市総合振興計画後期基本計画（H28.3）」に位置づけられている。</p>	<p>・地質リスクによる変更、道路土工構造物基準等による構造の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都市から下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 三隅・益田道路は、島根県浜田市三隅町と益田市遠田町を結ぶ延長15.2kmの自動車専用道路である。 事業目的は、緊急輸送道路の確保、第三次救急医療機関へのアクセス向上、広域観光ルートの形成を図ることである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約54%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道9号 福光・浅利道路 中国地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>290</p>	<p>2,037</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,611億円 走行経費減少便益：346億円 交通事故減少便益：81億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,500～19,900台/日</p>	<p>1,551</p> <p>【内訳】 事業費：1,423億円 維持管理費：128億円</p>	<p>1.3 (1.5) (※2)</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・大田市から浜田港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・江津地域拠点工業団地へのアクセスが向上し、企業進出等による民間投資の拡大が期待される。 ・鳥根県西部から石見銀山（R1 観光入込み客数26.5万人/年）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 ・三次救急医療機関（鳥根県立中央病院、鳥根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている。 ・大規模事業（山陰道 仁摩・温泉津道路、一般県道浅利渡津線）と一体的に整備する必要がある。 ・「鳥根県総合発展計画（H28.3）」「大田市第2次総合計画（H31.3）」「第6次江津市総合振興計画（R2.3）」に位置づけられている。</p>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約730kmの主要幹線道路である。 福光・浅利道路は、鳥根県大田市温泉津町福光から江津市松川町上河戸を結ぶ延長6.5kmの自動車専用道路である。</p> <p>事業目的は、企業進出の促進や、港湾アクセスの強化、救急医療施設アクセスの強化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率 約7%（うち用地進捗率 約47%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道180号 総社・一宮バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>580</p>	<p>1,586</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,368億円 走行経費減少便益：164億円 交通事故減少便益：54億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,700～37,800台/日</p>	<p>742</p> <p>【内訳】 事業費：654億円 維持管理費：88億円</p>	<p>2.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道180号現道を利用するバスの定時性向上が期待される。 ・総社市から岡山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。 ・総社市から岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路（岡山環状道路）の一部を形成する。</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（岡山環状道路）の位置づけられている。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。（総社市-岡山市）</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・吉備路・備中国分寺（H30観光入込客数：約148万人）、総社・宝福寺（H30年観光入込客数：約27万人）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路である国道180号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・国道180号岡山西バイパス（西長瀬-檜津）（R2年度事業化）、岡山環状南道路（H21年度事業化・R6年度開通予定）と一体的に整備する必要がある。 ・岡山県新緑の園おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけられている。 ・岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけられている。 ・総社市第二次総合計画（H28.3）において「地域の均衡ある発展」を図るための路線として位置づけられている。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、3年間が経過した時点で再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道180号は、岡山県岡山市から鳥根県松江市までを結ぶ延長約170kmの主要幹線道路である。 総社・一宮バイパスは、岡山県南部の中央に位置し、岡山市北区檜津と総社市井尻野を結ぶ延長15.9kmのバイパス事業である。</p> <p>事業目的は、一般国道180号の岡山市北区檜津から総社市井尻野の交通混雑の緩和及び交通安全の確保等である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率 約50%（うち用地進捗率 約45%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道180号 岡山環状南道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>353</p>	<p>655</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：605億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：5.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,200～84,300台/日</p>	<p>364</p>	<p>【内訳】 事業費：342億円 維持管理費：22億円</p>	<p>1.8</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待できる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道30号を利用するバスの定時性向上が期待される。 ・玉野市から岡山空港へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・総社市から岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。 ③都市の再生 ・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「岡山環状道路」の一部としての位置づけ。 ⑤個性ある地域の形成 ・玉野・渋川（海水浴場等）（H30観光入込客数：約204万人/年）、岡山市市街地中心部（H30観光入込客数：約417万人）等へのアクセス向上が期待される。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・一般国道180号岡山西バイパス（西長瀬～榎津）（R2年度事業化）、総社・一宮バイパス（S48年度事業化）、（市）藤田浦安南町線（H21年度事業化）と一体的に整備。 ・岡山県新晴れの国おかやま生き生きプラン（H29.3）において「企業誘致・投資促進プログラム」の重点施策「交通基盤整備」に位置づけ。 ・岡山市第六次総合計画前期中期計画（H29.3）において「人と環境にやさしい交通ネットワークの構築」の重点施策「道路ネットワークの充実・強化」に位置づけ。 ・中央卸売市場整備計画（H28.4）において、中央卸売市場の「流通圏広域化に伴う大量受入れ・大量出荷に対応する市場機能の強化」を図るための施設改善予定。 ・本事業に併せて大樋橋西交差点の立体交差化の予定で、国道2号の渋滞箇所の渋滞緩和が期待できる。</p>	<p>・道路構造の見直し、現地状況による地盤改良工法の見直し、橋梁架設計画の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道180号は、岡山県岡山市北区から島根県松江までを結ぶ延長約174kmの主要幹線道路である。岡山環状南道路は、岡山県南部の中央に位置し、岡山県岡山市南区藤田と岡山市南区古新田を結ぶ延長2.9kmのバイパスである。 事業目的は、岡山市都市部で発生している交通渋滞の緩和、交通安全の確保、物流ネットワークの形成である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率99%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>615</p>	<p>3,662</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,100億円 走行経費減少便益：475億円 交通事故減少便益：87億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 61,000～64,600台/日</p>	<p>755</p>	<p>【内訳】 事業費：704億円 維持管理費：51億円</p>	<p>4.9</p> <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。【約15,175.1万人・時間/年→約14,568.6万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島～瀬野～西条 50便/日、志和循環線 11便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上。【広島市安芸区役所～東広島駅：57分→43分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上。【広島市安芸区役所～広島空港：60分→54分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上。【東広島市役所～広島港：65分→47分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上。【東広島市役所～広島市役所：70分→54分】 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】 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。【東広島市役所～県立広島病院：66分→50分】 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定。（一般国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約52.9千t/年（約1.3%）削減。【3,985.7千t/年→3,932.7千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約229.1t/年（約2.3%）削減。【9,770.6t/年→9,541.4t/年】 ・SPM排出量が約12.4t/年（約2.4%）削減。【514.7t/年→502.3t/年】 ・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み。 ⑨他のプロジェクトの関係 ・「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016」等に位置づけあり。</p>	<p>・自然条件、現地状況に対応した構造・工法の見直し、トンネル掘削補助工法の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道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。 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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約62%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,205</p>	<p>5,251</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,506億円 走行経費減少便益：611億円 交通事故減少便益：134億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 55,200→68,400台/日</p>	<p>2,019</p>	<p>【内訳】 事業費：1,955億円 維持管理費：64億円</p>	<p>2.6</p> <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。【約15,310.2万人・時間/年→約14,568.6万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【広島～瀬野～西条 72便/日（阿戸線、東雲線を含む） 畑野線 17便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上。【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒43分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上。【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒54分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上。【東広島市役所～広島港：65分⇒47分】 ③都市の再生 ・当該路線は中心市街地（D1D地区内）内の事業。 ・都市計画道路密度が向上。【1.0km/km2→1.7km/km2】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセスが向上。【東広島市役所～広島市役所：70分⇒64分】 ⑤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】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上。【東広島市役所～県立広島病院：66分⇒50分】 ⑦災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定。（一般国道2号） ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約60.5千t/年（約1.5%）削減。【3,993.2千t/年→3,932.7千t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約253.4t/年（約2.6%）削減。【9,794.8t/年→9,541.4t/年】 ・SPM排出量が約13.8t/年（約2.7%）削減。【516.1t/年→502.3t/年】 ・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み。 ⑩他のプロジェクトの関係 ・「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016」等に位置づけあり。</p>	<p>・再評価の年間実施件数平準化のため、計画的に前倒して、前回再評価実施後、4年が経過した時点で再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府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。 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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率：約82%（うち用地進捗率100%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道2号 広島南道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4,124</p>	<p>8,022</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：7,003億円 走行経費減少便益：790億円 交通事故減少便益：230億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,900→54,300台/日</p>	<p>7,524</p>	<p>【内訳】 事業費：7,142億円 維持管理費：382億円</p>	<p>1.1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道2号を利用するバスの定時性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・広島港（国際拠点港湾）から廿日市10への所要時間が1分短縮【28分→27分】される。 ③都市の再生 ・中心市街地（D1D）内で行う事業。 ・市街地の都市計画道路網密度が向上。【1.86km/km2→2.19 km/km2】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ⑤個性ある地域の形成 ・宮島（H30観光入込客数：518万人/年）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・廿日市市役所から三次救急医療機関（県立広島病院）への所要時間が1分【25分→24分】短縮される。また都市内の渋滞時や緊急時の代替路線として機能する。 ⑦安全な生活環境の確保 ・死傷事故率の削減が期待される。 ⑧災害への備え ・災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保する第1次緊急輸送道路として機能する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量が1.5%削減される。【3,397.9千t-CO2/年→3,348.0千t-CO2/年】 ⑩生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が2.1%削減される。【8,294.0t-NO/年→8,116.6t-NO/年】 ・SPM排出量が2.3%削減される。【440.2t/年→430.3t/年】 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している国道2号の区間において、要請限度を下回ることが期待される。 ⑪その他プロジェクトとの関係 ・「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2016（平成28年3月）」等に位置づけられている。</p>	<p>・関係機関協議等に伴う事業期間の延期により事業期間を変更することにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約670kmの主要幹線道路である。 広島南道路は、広島県安芸郡海田町日の出町と広島市西区商工センター4丁目を結ぶ延長14.8kmの道路である。 事業目的は、広島市中心部の通過交通を適切に処理し、渋滞緩和・交通安全の確保を図るとともに、港湾を拠点とする物流の効率化を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：約80%（うち用地進捗率98%） 【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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>一般国道2号 富海拡幅 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>135</p>	<p>233</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：221億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：0.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 38,400～40,100台/日</p>	<p>154</p>	<p>【内訳】 事業費：137億円 維持管理費：17億円</p>	<p>1.5</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・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。【防長交通（防府駅前・湯田温泉～徳山駅前）24便/日、防長交通（山口市・防府市～広島市／高速バス）8便/日 他】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。【徳山駅（新幹線駅）】</p> <p>②物流効率化の支援 ・防府市中間地区から徳山下松港（国際拠点港湾）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 ・日常活動中心都市である防府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 ・道の駅「ソレーネ周南」[周南市]（R1：80.8万人）、防府天満宮[防府市]（R1：96.6万人）等へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定。（一般国道2号） ・緊急輸送道路である山陽自動車道（徳山西10～防府西10）の通行止め時の代替路線を形成。</p> <p>⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑦生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される。 ・SPM排出量削減が期待される。</p> <p>⑧他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（一般国道2号戸田拡幅）と一体的に整備する必要がある。 ・第四次防府市総合計画において広域交通ネットワーク整備促進区間に位置づけ。（H23.3 防府市） ・やまぐち維新プランにおける重点施策「強みをのばす産業基盤の整備」において幹線道路網の整備として位置づけ。（H30.10 山口県）</p>	<p>・土工の工期延長に伴う事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 富海拡幅は、山口県周南市～防府市間における交通混雑の緩和、交通安全の確保などを目的とした延長3.6kmの道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：約69%（うち用地進捗率100%）</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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>
<p>一般国道491号 俵山・豊田道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>630</p>	<p>2,106</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,703億円 走行経費減少便益：325億円 交通事故減少便益：78億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,800～18,200台/日</p>	<p>1,900</p>	<p>【内訳】 事業費：1,753億円 維持管理費：147億円</p>	<p>1.1 (1.2) (※2)</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・長門市水産品の主要出荷先である下関市・九州方面への流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格幹線道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている。 ・新たに拠点都市間（長門市～下関市）を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。（長門市俵山地区～長門市中心部）</p> <p>④個性ある地域の形成 ・山口県南部から湯本温泉（R1観光入込客数：52.9万人/年）・俵山温泉（R1観光入込客数：17.8万人/年）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 ・長門市から第三次救急医療機関（関門医療センター（下関市））へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・災害により孤立化する集落を解消する。（長門市俵山地区） ・第一次緊急輸送道路である（主）下関長門線の代替路線を形成する。 ・現道区間の要防災対策箇所（41箇所）による通行規制等が解消される。 ・現道区間である（主）下関長門線の事前通行規制区間（俵山大石～俵山大羽山）を回避できる。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOX排出量削減が期待される。 ・SPM排出量削減が期待される。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・長門・俵山道路（R1.9.8開通）と一体となって山陰自動車道を形成する。 ・やまぐち維新プラン（H30.10 山口県）における重点的な施策の推進のうち「強みを伸ばす産業基盤の整備」「広域的な交通インフラの整備」として位置付けられている。 ・第2次長門市総合計画（H29.3 長門市）で「広域・生活道路網の充実」として位置付けられている。 ・第2次下関市総合計画後期基本計画（R2.4 下関市）で「広域交通連絡網の整備」として位置付けられている。</p>	<p>・土質改良の追加、地すべり対策工の追加、トンネル支援工パターンの変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道491号は、山口県下関市から山口県長門市までを結ぶ延長約50kmの主要幹線道路である。 俵山・豊田道路は、山口県下関市豊田町八道と長門市俵山小原を結び山陰自動車道の一部を構成する延長13.9kmの道路である。</p> <p>事業目的は、要防災対策箇所、異常気象時通行規制区間を回避し、緊急時の代替路線の確保や、観光・救急医療活動の支援、生活圏域間の連携促進である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：約8%（うち用地進捗率20%）</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していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）</p>

<p>四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1, 791</p>	<p>2, 062</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,756億円 走行経費減少便益：234億円 交通事故減少便益：72億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,600～23,000台/日</p>	<p>1, 819</p>	<p>【内訳】 事業費：1,769億円 維持管理費：49億円</p>	<p>1. 1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の改善が見込まれる。 ・現道等に当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島阿波おどり空港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・徳島市から徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部における農林水産品（阿波尾鶏、生しいたけ、にんじん等）の流通の利便性向上が見込まれる。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地方拠点都市「徳島東部」～「なんこく・こうち」を連結する四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ・日常生活圏中心城市間を最短時間で連結する路線を構成する。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・虎巳工業団地、大浜新浜工業団地、わじき工業団地、徳島県南部健康運動公園の利活用を支援する。 ・徳島県次世代LEDパレイ構想を支援する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（うみがめ博物館、太龍寺ロープウェイ等）。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・現道等における安全性の向上が期待される。</p> <p>⑦災害への備え ・第一次緊急輸送確保路線に指定されている現国道11号、55号が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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>⑨他のプロジェクトとの関係 ・徳島小松島港津田地区地域活性化計画と連携。 ・マリンヒア沖洲整備計画と連携。</p>	<p>・トンネル掘削補助工法の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 四国横断自動車道は、阿南市を起点に、徳島市、高松市を経て四国中央市において四国縦貫自動車道と交差し、高知市、四万十市を経て大洲市に至る延長約440kmの高規格幹線道路である。この路線は、四国の東南地域、西南地域のミッシングリンク（高速ネットワーク空白地帯）を解消し「四国8の字ネットワーク」を形成することで、四国における信頼性の高い道路ネットワークの確保や地域格差の解消など、広域交流と地域の「安心」と「活力」を支える重要な路線である。</p> <p>阿南～徳島東間は、新直轄方式により整備される区間であり、徳島東南地域のミッシングリンク解消のために計画されている地域高規格道路「阿南安芸自動車道」と相まって、徳島東南地域の発展に重要な役割を果たすことが期待されている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：阿南～小松島 平成15年度 小松島～徳島東 平成10年度 ・事業進捗率：62%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト削減等】 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の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道55号 高知南国道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1, 740</p>					<p>1. 3 (0. 9) (※ 2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度の改善が見込まれる。 ・路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常生活圏中心城市間（安芸市と高知市）を最短時間で連結する路線を構成する。 ・日常生活圏中心城市（高知市）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 ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・隣接した日常生活圏中心城市間（安芸市と高知市）を最短時間で連結する路線を構成する。 ・日常生活圏中心城市（高知市）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 ・「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「ゆず振興プロジェクト」を支援。 ・高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター）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 ・周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。</p> <p>⑦災害への備え ・道路3面で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・高知県地域防災計画において第一次緊急輸送道路に位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。 ・国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・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>⑨他のプロジェクトとの関係 ・第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。</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向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。</p>	<p>・高架下の防草対策等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>一般国道55号高知南国道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、現道の渋滞緩和、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援及び高知IC・高知新港・高知龍馬空港間のアクセス向上による地域産業の活性化などの支援を目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率：91%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>654</p>	<p>4,970</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,299億円 走行経費減少便益：504億円 交通事故減少便益：167億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,200～30,800台/日</p>	<p>3,768</p>	<p>【内訳】 事業費：3,574億円 維持管理費：193億円</p>	<p>1.3 (2.8) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・ 混雑等の時間損失の削減が見込まれる。 ・ 混雑等における遅延時旅行速度の改善が見込まれる。 ・ 路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・ JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・ 高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・ 高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・ 隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ・ 日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④顕性ある地域の形成 ・ 「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「砂ず振興プロジェクト」を支援。 ・ 高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・ 三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・ 周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・ 道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・ 高知東部地域防犯計画において第一緊急輸送道路に位置づけられている。 ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。 ・ 国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 ⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量の削減が見込まれる。 ・ SP排出量の削減が見込まれる。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・ 第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。 ⑪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向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。</p>	<p>・ 地形・地質条件の詳細判明による橋梁の設計・施工方法の見直し等、総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成12年度 ・ 事業進捗率：72%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>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</p>	<p>その他</p>	<p>435</p>					<p>1.3 (1.9) (※2)</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・ 混雑等の時間損失の削減が見込まれる。 ・ 混雑等における遅延時旅行速度の改善が見込まれる。 ・ 路線バス等の速達性・定時性が向上し利便性向上が期待できる。 ・ JR高知駅（特急停車駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・ 高知港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・ 高知県東部における農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・ 高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する。 ・ 隣接した日常活動圏中心都市間（安芸市と高知市）を最短时间内で連絡する路線を構成する。 ・ 日常活動圏中心都市（高知市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④顕性ある地域の形成 ・ 「観光振興プロジェクト」、「過疎地域自立促進プロジェクト」、「砂ず振興プロジェクト」を支援。 ・ 高知県東部地域の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・ 三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・ 周辺道路の交通量が減少することで安全性の向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・ 道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる。 ・ 高知東部地域防犯計画において第一緊急輸送道路に位置づけられている。 ・ 緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線が形成される。 ・ 国道55号の防災点検箇所を回避したルートが形成される。 ⑧地球環境の保全 ・ CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・ NOx排出量の削減が見込まれる。 ・ SP排出量の削減が見込まれる。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・ 第2次南国市都市計画マスタープランの中で「交通施設の整備方針」として位置づけられている。 ⑪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向上や自衛隊救援活動ルートの確保が見込まれる。</p>	<p>・ 設計精査による構造変更等（地質精査・地元協議等）に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを経由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹道路として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路（芸西西～安芸西）は、高規格幹線道路網を構成する自動車専用道路として整備される高知東部自動車道の一部であり、高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ巨大地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、地域産業（観光振興）の支援、第3次医療施設への迅速な救急搬送の支援などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度：平成23年度 ・ 事業進捗率：20%（うち用地進捗率64%） 【コスト削減等】 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。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

<p>一般国道56号 窪川佐賀道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>468</p>				<p>1.2 (1.2) (※2)</p> <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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ会館を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）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 ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の防災危険箇所を回避したルートを形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・線形不良箇所を回避したルートを形成する</p>	<p>・地元協議による側道等計画の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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336km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、窪川佐賀道路に並行する現道区間においては、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。一般国道56号窪川佐賀道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：41%（うち用地進捗率66%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道56号 佐賀大方道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>580</p>	<p>1,453</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1237億円 走行経費減少便益：171億円 交通事故減少便益：46億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,800～11,500台/日</p>	<p>1,241</p> <p>【内訳】 事業費：1,155億円 維持管理費：86億円</p>	<p>1.2 (1.3) (※2)</p> <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 ・現道等の路線バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・黒潮町から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・黒潮町から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（黒潮町～四万十町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・黒潮町が推進するスポーツ会館を支援する ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（幡多けんみん病院）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 ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水や落石・崩壊による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区間など防災危険箇所を回避したルートを形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・線形不良箇所を回避したルートを形成する ・黒潮大方IC周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる</p>	<p>・窪川佐賀道路と一体評価により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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336km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、佐賀大方道路に並行する現道区間においては、線形不良・災害危険箇所が多く、また、津波浸水時に約75%が浸水する等、様々な課題を抱えている。一般国道56号佐賀大方道路は、四国8の字ネットワークを形成し、高知西南地域の交流の促進及び地域活性化を支援する道路である。また、南海トラフ地震による津波発生時に高知西南地域への信頼性の高い緊急輸送道路の確保などを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：4%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>	

<p>一般国道56号 大方四万十道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>380</p>				<p>1.2 (1.02) (※2)</p>	<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 ・現道等の路線/バス及び高速バスの利便性や快適性向上が見込まれる ・四万十市から高知龍馬空港へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・四万十市から高知新港へのアクセス向上が見込まれる ・高知県西南部における農林水産品（清水さば等）の流通の利便性の向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・高知県内の四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・拠点都市間（高知市～四万十市）を高規格幹線道路で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市間（須崎市～四万十市）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（四万十市～黒潮町）へのアクセス向上が見込まれる ④個性ある地域の形成 ・高知西南中核工業団地、宿毛湾港工業流通団地へのアクセス向上が見込まれる ・観光資源が多くある高知西南地域へのアクセス向上が見込まれる ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（輪多けんみん病院）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 ⑥災害への備え ・唯一の幹線道路である国道56号（現道）を補完し、津波浸水による孤立の解消を支援する ・国道56号は第一次緊急輸送道路に指定されている ・国道56号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・国道56号の津波浸水区などの防災危険箇所を回避したルートを形成する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる ・SPM排出量の削減が見込まれる ⑨その他 ・黒潮大方10周辺に配置された防災拠点と連絡することで地域の防災活動の強化が見込まれる</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>712</p>	<p>1,164</p>	<p>830</p>	<p>【内訳】 事業費：764億円 維持管理費：66億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・九州北西部の地域経済活性化に貢献する道路である。 ・沿線には玄海原子力発電所があり、緊急時の避難路として設定されているほか、災害時には九州横断自動車道とダブルネットワークを形成する。 ②地域経済の活性化 ・更なる雇用創出による地域経済の活性化が期待される。 ③観光振興の支援 ・松浦10付近の「道の駅」では利用者・売上が増加しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、周辺観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業への更なる支援が期待される。 ④物流の効率化 ・輸送時間の短縮や荷傷み軽減により、水産業では鮮度が重要な鮮魚の輸送に貢献しており、伊万里松浦道路の整備が進むことで、地域産業の更なる活性化が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂、NO₂、SPM削減）</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>
<p>一般国道34号 大村諫早広幅 九州地方整備局</p>	<p>一定期間未着工</p>	<p>160</p>	<p>324</p>	<p>135</p>	<p>【内訳】 事業費：122億円 維持管理費：13億円</p>	<p>2.4</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・車線数の減少により交通混雑が発生し旅行速度が低下。 ・大村諫早広幅の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、混雑緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中區間にある鈴田峠付近には、線形不良箇所が存在しており、積雪時は車両のスタックが発生。 ・大村諫早広幅の整備により、線形不良箇所を回避でき、交通安全性の向上が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・諫早市から長崎医療センターまでの搬送は近年増加傾向であり、約7割が国道34号を利用している。 ・大村諫早広幅の整備により、救急車両の円滑な走行が確保され、救急医療活動の支援が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂、NO₂、SPM削減）</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)</p>

一般国道205号 針尾バイパス 九州地方整備局	その他	131	536	【内訳】 走行時間短縮便益：513億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：7.3億円 【主な根拠】 計画交通量 21,300~39,800台/日	165	【内訳】 事業費：144億円 維持管理費：21億円	3.2	①交通混雑の緩和、観光振興の支援 ・交通混雑が緩和され、佐世保市郊外の観光地等との回遊性も高まり、地域一体の観光活性化が期待される。 ②交通安全性の向上 ・交差点の見通しが良くなり、交通安全性の向上が期待される。 ③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）	・地盤改良工の追加、補強土壁工の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・針尾バイパスは、国道205号の交通混雑の緩和や西九州自動車道へのアクセス向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
一般国道3号 芦北出水道路 九州地方整備局	その他	1,923	2,041	【内訳】 走行時間短縮便益：1,593億円 走行経費減少便益：328億円 交通事故減少便益：120億円 【主な根拠】 計画交通量 14,100~20,300台/日	2,009	【内訳】 事業費：1,881億円 維持管理費：128億円	1.02	①広域交通ネットワークの形成 ・八代市から鹿児島市に至る沿岸部の広域ネットワークが形成され、地域間の移動時間の短縮などが期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・九州縦貫自動車道の通行止め時の代替機能などの防災機能の強化が期待される。 ③地域経済の活性化 ・南九州西回り自動車道の整備に伴い、沿線地域では企業進出が増加、新規雇用者数及び有効求人倍率も増加傾向にあり、今後の整備により更なる雇用促進、地域経済の活性化が期待される。 ④地域産業の支援 ・ブランド養殖ブリの鮮魚輸送範囲（翌日売）は、関西や北陸圏と中部圏の一部までだが、輸送時間の短縮で中部圏全域が輸送可能となり、地域産業の支援が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）	・橋梁下部工基礎形式の変更、トンネル支保工構造の変更及び補助工法の追加、現地流土の盛土材改良、斜面安定工の追加、函渠工の基礎形式の変更、関係機関協議に伴う架設計画の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・芦北出水道路は、高規格幹線道路「南九州西回り自動車道」の一部を形成し、災害時の代替路の確保や地域産業の活性化等の支援を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率98%） 【コスト削減等】 ・中層混合処理工法の工法見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
一般国道210号 横瀬拡幅 九州地方整備局	長期間継続中	46	92	【内訳】 走行時間短縮便益：80億円 走行経費減少便益：8.7億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 28,000台/日	42	【内訳】 事業費：38億円 維持管理費：4.7億円	2.2	①交通混雑の緩和 ・円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・国道210号の混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③安全な歩行空間の確保 ・狭い歩道に自転車占有しており歩行者の安全性に不安も多い。自転車と歩行者の分離により、歩行者の安全性向上が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）	・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・横瀬拡幅は、国道210号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率12%（うち用地進捗率23%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
東九州自動車道 清武JCT~北郷 九州地方整備局	その他	1,622					1.1 (1.1) (※2)	①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。 ④観光振興の支援 ・観光地間の到達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO ₂ 、NO ₂ 、SPM削減）	・一般国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東九州自動車道清武JCT~北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

一般国道220号 日南・志布志道路 九州地方整備局	その他	319	3,560	【内訳】 走行時間短縮便益：2,765億円 走行経費減少便益：549億円 交通事故減少便益：247億円 【主な根拠】 計画交通量 4,500～19,300台/日	3,261	【内訳】 事業費：3,087億円 維持管理費：174億円	1.1 (1.3) (※2)	①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。 ④観光振興の支援 ・観光地間の遠達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ 、NO _x 、SPM削減)	・地質及び支障物件等詳細調査結果に基づく増加(日南油津大橋)、地元及び関係機関協議に伴う函渠の追加、盛土構造から橋梁(5橋)への変更、地質調査結果に伴う橋梁構造の見直し、ハーフICのフルIC化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東九州自動車道清武JCT～北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率14%(うち用地進捗率35%) 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道220号 油津・夏井道路 九州地方整備局	その他	771					1.1 (1.03) (※2)	①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮、宮崎県南部地域・鹿児島県大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・災害に強いネットワークの構築が期待される。 ③地域経済の活性化 ・更なる企業進出による地域経済活性化が期待される。 ④観光振興の支援 ・観光地間の遠達性向上に伴う広域な周遊観光ルートが形成され、観光振興の支援が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ 、NO _x 、SPM削減)	・ハーフICのフルIC化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東九州自動車道清武JCT～北郷、国道220号日南・志布志道路、油津・夏井道路は、高速道路ネットワークの一部を形成し、九州東部の広域的な連携を図り、物流の効率化及び地域の発展、災害に強いネットワークの構築等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道10号 都城道路(Ⅱ期) 九州地方整備局	その他	258	489	【内訳】 走行時間短縮便益：285億円 走行経費減少便益：131億円 交通事故減少便益：73億円 【主な根拠】 計画交通量 19,600～35,200台/日	256	【内訳】 事業費：229億円 維持管理費：27億円	1.9	①広域交通ネットワークの形成 ・都城志布志道路の整備により、広域ネットワークが形成され、円滑な輸送が実現し、畜産業の更なる振興が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・国道10号の交通が転換することで、都城市街地部の交通混雑の緩和が期待される。 ③交通安全性の向上 ・現道の交通量が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全の向上が期待される。 ④広域的な医療活動の支援 ・都城志布志道路の全線開通により広域ネットワークが形成され、「都城広域定住自立圏」における、高次医療施設へのアクセス強化や医療連携の強化が期待される。 ⑤リダンダンシーの確保 ・甲斐元地区等の冠水時に迂回ルートが確保され、国道10号を宮崎市方面へ通過する交通の代替路として機能することが期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO ₂ 、NO _x 、SPM削減)	・関係機関協議に伴う橋梁構造見直しによる増加、農業用バイパスの移設延長の増加、地元及び関係機関協議に伴う函渠の追加、盛土材の改良対策に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・都城道路(Ⅱ期)は、地域高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城IC～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都城市街地の交通混雑緩和等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率40%(うち用地進捗率98%) 【コスト削減等】 ・他事業からの流用土活用によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

東九州自動車道 志布志～末吉財部 九州地方整備局	その他	1,688	2,829	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,450億円 走行経費減少便益：267億円 交通事故減少便益：113億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,000～17,700台/日</p>	2,419	<p>【内訳】 事業費：2,193億円 維持管理費：227億円</p>	1.2	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・拠点間の所要時間が大幅に短縮され、大隅地域の連携強化や経済活性化が期待される。 ②地域産業の支援 ・志布志港銅料ターミナルから背後圏の大隅地域や宮崎県など九州各地への円滑・効率的な輸送により、畜産業のさらなる振興が期待される。 ・志布志港から海外へ原木輸出が多く取り扱われており、主な産地である大隅地域、始良、伊佐地域からの円滑・効率的な輸送により、林産業のさらなる振興が期待される。 ③防災機能の強化 ・大規模な自然災害等発生時に避難や救助・支援活動を支える重要路線として機能する。 ④企業立地の促進 ・東九州自動車道の整備に合わせて沿線地域は企業誘致を積極的に展開している。 ・整備の進捗に伴い、さらなる企業立地・新規雇用者の増加が期待できる。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO_x, SPM削減)</p>	<p>・令和2年7月豪雨による被災箇所の復旧に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東九州自動車道 志布志～末吉財部は、九州の高速ネットワークの一部を形成することにより、大隅地域へのアクセス性強化や、物流の効率化による地域産業活性化の支援等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局	その他	150	221	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：191億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：1.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,400～39,500台/日</p>	131	<p>【内訳】 事業費：123億円 維持管理費：8.2億円</p>	1.7	<p>①交通混雑の緩和 ・円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・国道10号の交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③防災機能の向上 ・事業中区間の整備により、防災機能の向上が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO_x, SPM削減)</p>	<p>・軟弱地盤対策工の追加、汚濁防止フェンス構造変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・白浜拡幅は、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率18%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・道路横断計画見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道10号 鹿児島北バイパス 九州地方整備局	その他	555	1,371	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,229億円 走行経費減少便益：123億円 交通事故減少便益：19億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,800～36,600台/日</p>	594	<p>【内訳】 事業費：571億円 維持管理費：23億円</p>	2.3	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の交通が転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通が転換することで、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③物流円滑化の支援 ・線形不良箇所等を回避でき、物流円滑化の支援が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO₂, NO_x, SPM削減)</p>	<p>・護岸工の一部を鋼管矢板へ設計変更、工所用仮設構台の構造変更、軟弱地盤対策に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鹿児島北バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率24%（うち用地進捗率89%） 【コスト削減等】 ・工所用仮設盛土の一部を構造変更したことによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	470	1,309	【内訳】 走行時間短縮便益：1,241億円 走行経費短縮便益：53億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 30,500台/日	627	【内訳】 事業費：593億円 維持管理費：34億円	2.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 ②個性ある地域形成 ・那覇空港から西原マリパークへのアクセス性が向上。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセスが向上。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・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。	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道329号与那原バイパスは、西原町字小那覇から南風原町字与那覇に至る延長約4.2kmの主要幹線道路である。 ・沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号とともに南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 ・与那原バイパスの整備により、西原町～与那原町間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成4年度 事業進捗率：79%（うち用途取得率98%） 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
一般国道329号 南風原バイパス 沖縄総合事務局	再々評価	450	631	【内訳】 走行時間短縮便益：590億円 走行経費短縮便益：31億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 31,300台/日	498	【内訳】 事業費：477億円 維持管理費：21億円	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・那覇空港から西原町役場へのアクセスが向上。 ②個性ある地域形成 ・那覇空港から西原マリパークへのアクセス性が向上。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセスが向上。 ④地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 ・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。	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道329号南風原バイパスは、南風原町字与那覇から那覇市上間に至る延長約2.8kmの主要幹線道路である。 ・沖縄本島のハンゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道、国道58号とともに南北を走る強固な「3本の柱」として位置付けられている。また、那覇都市圏において「2環状7放射道路」としても位置付けられている。 ・南風原バイパスの整備により、南風原町～那覇市間の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇空港自動車道とのアクセス強化による交通の分散化、一般国道329号の交通安全の確保及び沿道環境の改善、関連事業の支援に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成7年度 事業進捗率：59%（うち用途取得率99%） 【コスト縮減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
常磐自動車道 （いわき中央～亶理） 一般国道6号仙台東部 道路 （亶理～仙台港北） 東北地方整備局 東日本高速道路株式会社	その他	6,568	28,439	【内訳】 走行時間短縮便益：25,901億円 走行経費減少便益：2,207億円 交通事故減少便益：330億円 【主な根拠】 計画交通量 9,300～39,400台/日	12,247	【内訳】 事業費：10,465億円 維持管理費：1,782億円	2.3	①物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（旧特定重要港湾）もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス工場が見込まれる ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ③安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他18項目に該当	・4車線化に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・常磐自動車道は、関東地方と東北地方南部の太平洋沿いの主要都市を結び、産業、経済、文化の交流発展に重要な役割を果たす道路である。 ・仙台東部道路は、仙台都市圏高速度環状ネットワークの一部を形成するとともに、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港、仙台空港へのアクセス向上、物流ネットワークの機能強化等に重要な役割を果たす道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率100%） ・平成27年3月までに全線暫定供用済。平成28年6月にいわき中央IC～亶野IC間及び山元IC～岩沼IC間の4車線化事業に着手。 ・土工、橋梁工事が概成し、舗装工事、施設工事を全面展開している。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀） 高速道路課 （課長 長谷川 朋弘）

一般国道126号千葉東金道路 (東金JCT～松尾横芝) 東日本高速道路株式会社	再々評価	1,271	8,225	【内訳】 走行時間短縮便益：7,549億円 走行経費減少便益：573億円 交通事故減少便益：103億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400～15,400台/日	2,792	【内訳】 事業費：2,499億円 維持管理費：293億円	2.9	①都市の再生 ・三大都市圏の環状道路を形成する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 他7項目に該当	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・千葉東金道路 東金JCTから松尾横芝IC間は首都圏中央連絡自動車道の一部となって高規格道路ネットワークを形成する有料道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：87%（うち用地進捗率100%） ・4車線化に必要な用地は取得しており、大栄JCT～松尾横芝IC間の進捗状況等周辺道路のネットワーク整備と調整しながら事業進捗を図る。 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 高速道路課 (課長 長谷川朋弘)
一般国道42号 湯浅御坊道路 (4車線化) 西日本高速道路株式会社	その他	1,091	807	【内訳】 走行時間短縮便益：756億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 13,300～20,600台/日	788	【内訳】 事業費：764億円 維持管理費：24億円	1.02	①国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築する ②災害への備え ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ③物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる 他11項目に該当	・重金属処理の追加やトンネル工事における作業安全対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道42号湯浅御坊道路は、和歌山県御坊市から和歌山県有田郡有田町天満に至る延長19kmの高規格幹線道路であり、紀伊半島北西部における地域の連携強化や交流を促進するとともに、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成する自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：44%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせて、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト縮減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・当該区間は、平成8年に完成2車線として全線開通。 ・隣接する阪和自動車道（御坊～南紀田辺）の4車線化事業が事業中。	継続	道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)
近畿自動車道松原那智勝浦線 (御坊～南紀田辺) 西日本高速道路株式会社	その他	2,044	7,119	【内訳】 走行時間短縮便益：5,975億円 走行経費減少便益：925億円 交通事故減少便益：218億円 【主な根拠】 計画交通量 11,100～12,800台/日	3,150	【内訳】 事業費：2,782億円 維持管理費：367億円	2.3	①円滑なモビリティの確保 ・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が存在する ②個性ある地域の形成 ・IC等からアクセスが向上する主要な観光地が存在する ③災害への備え ・県の地域防災計画で緊急輸送道路として位置づけあり 他11項目に該当	・重金属処理の追加やトンネル工事における作業安全対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 「近畿自動車道松原那智勝浦線」は、大阪府松原市を起点として和歌山市、田辺市、新宮市、尾鷲市を経由し、三重県多気郡多気町に至る国土開発幹線自動車道であり、紀伊半島中南部地域と京阪神地域を結ぶネットワークを形成することにより、地域の連携を強化し、産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：60%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 事業の進捗に合わせて、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト縮減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・当該区間は、平成19年に南紀田辺1Cまで開通し、平成27年には南紀田辺～すさみ南（新直轄）が開通。 ・隣接する湯浅御坊道路の4車線化事業が事業中。	継続	道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)

中国横断自動車道姫路鳥取線 (播磨新宮～穴栗JCT) 西日本高速道路株式会社	その他	741	794	【内訳】 走行時間短縮便益：758億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 6,100台/日	767	【内訳】 事業費：712億円 維持管理費：55億円	1.04	①円滑なモビリティの確保 ・新幹線駅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を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する ③災害への備え ・並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 他8項目に該当	・のり面対策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【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、姫路市を起点として、たつの市、相生市を経由して穴栗市で中国自動車道と接続、その後佐用町にて分岐し、美作市及び智頭町を経由して鳥取市に至る延長約86kmの高速自動車国道である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：51%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせて、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・播磨JCT～播磨新宮間は平成15年に暫定2車線として供用を開始した。 ・佐用JCT～鳥取間は平成25年3月に供用を開始し、当該区間が唯一の未開通区間である。	継続	道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)
四国横断自動車道阿南四万十線 (徳島沖洲～徳島JCT) 西日本高速道路株式会社	その他	1,200	1,203	【内訳】 走行時間短縮便益：1,118億円 走行経費減少便益：73億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：9,000台/日	1,168	【内訳】 事業費：1,141億円 維持管理費：27億円	1.03	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる ③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 他8項目に該当	・河床の形状変更に伴う浚渫作業の追加、軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・四国横断自動車道は、四国縦貫自動車道とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、観光及び物流など地域の活性化に資する重要な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：48%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせて、施工計画等の精度を上げていくとともに、現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 【社会情勢の変化】 ・高松自動車道全線は平成15年3月に供用を開始した。 ・徳島東環状道路の一部は平成24年4月に供用を開始した。 ・徳島南環状道路の一部は平成27年2月に供用を開始した。 ・徳島～鳴門JCT間は平成27年3月に供用を開始した。 ・高松自動車道鳴門IC～高松市境は平成31年3月に4車線化完了。	継続	道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)

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

※2 上段のB/Cの値は事業化区間を含むJCT間の区間を対象とした場合、下段()書きB/Cの値は事業化区間を対象とした場合の費用便益分析の結果。

(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、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
					費用の内訳			
一般国道47号 新庄古口道路 東北地方整備局	その他	558 (残事業 =約225)	<p>①災害等による迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (640億円(残事業=492億円))</p> <p>②円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間:15.8万人時間/年、渋滞損失削減率: 約10割削減)</p> <p>②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (新庄市~日本海総合病院 現況68分⇒整備後64分)</p> <p>③災害への備え ・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。 (孤立の恐れのある地区:戸沢村蔵岡地区) ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は 冬期交通障害区間を解消する。 (異常気象時通行規制: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4.4km、下り合計4.1km)</p>	659 (残事業 =239)	<p>【内訳】</p> <p>事業費 576</p> <p>維持管理費 83 (残事業費)</p> <p>事業費 178</p> <p>維持管理費 60</p>	<p>・トンネル地山変状対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・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、異常気象時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】 ・事業化年度:平成13年度 ・事業進捗率:約61%(うち用地進捗率 100%) 【コスト削減】 ・トンネル内の水路形式の見直しを行うことでコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
一般国道17号 浦佐バイパス 北陸地方整備局	その他	230 (残事業 =45)	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 (197億円(残事業=132億円))</p> <p>②道路ネットワークの強化(冠水・濃霧区間の回避) ・浦佐バイパスの整備により、現道区間の道路冠水及び濃霧の通行障害が回避されるとともに、道路構造の改善による安全な走行環境の確保が期待される。</p> <p>③冬期除雪障害の解消 ・雪を堆雪する路肩幅員が2m確保されることで、冬期間における円滑な交通が確保され、安全性・信頼性が向上する。</p> <p>④第三次医療施設へのアクセス向上 ・浦佐バイパス沿線の魚沼基幹病院(三次医療施設)への搬送時間が短縮し、救急搬送の効率化が期待される。</p> <p>⑤地域の産業集積支援と生産性向上 ・浦佐バイパス沿線の水の郷工業団地へのアクセス性が向上し、魚沼市・南魚沼市の産業集積を支援するとともに、進出企業の生産性向上に寄与する。</p>	386 (残事業 =49)	<p>【内訳】</p> <p>事業費 329</p> <p>維持管理費 57 (残事業)</p> <p>事業費 36</p> <p>維持管理費 13</p>	<p>・新浦佐大橋の構造変更及び大規模切土からトンネルへの構造変更に伴う、総事業費及の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道17号浦佐バイパスは、幹線道路ネットワークの強化、冠水・濃霧区間の回避、冬期除雪障害の解消などを目的とした延長6.6kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和63年度 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率99.9%) 【コスト削減等】 ・新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

【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			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				B/C
			便益の内訳及び主な根拠						
石狩湾新港西地区 国際物流ターミナル整備事業 北海道開発局	その他	549	1,342	978	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・防波堤が整備されることで、港口や港内の静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港や航行が確保されるとともに、船舶の係留、荷役の安全性の向上が図られる。 ・本整備事業の実施により、木材チップの輸送コストが削減されることで、北海道の主要産業である製紙業の産業競争力が強化される。さらに、製紙品が安定した価格で供給され、国民生活の向上にも寄与する。 ・本整備事業の実施により、陸上風力発電や、大規模な洋上風力発電事業の資材荷役・一時保管・組立・メンテナンス等の役割を担う拠点として、北海道・我が国の長期にわたる再生可能エネルギーの安定供給に寄与するとともに、二酸化炭素の排出を削減し脱炭素社会の実現に貢献する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・石狩湾新港はバグ貨物を取り扱う大水深岸壁が整備されておらず、非効率な輸送形態であるため、物流効率化が重要な課題となっている。 ・漂波による航路・泊地の埋没の削減が求められている。 ・港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における貨物船の安全な避難が求められている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・防波堤の地盤改良において、地盤状況により使用する敷砂の投入量を削減することにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長・中村晃之)
羽幌港本港地区 耐震強化岸壁整備事業 北海道開発局	その他	75	164	119	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、大規模地震時における緊急物資輸送が確保されることで、地域住民（背後地域や天売・焼尻島民）の生活の維持に寄与する。また、震災後の緊急物資、電力等のインフラ維持に必要な重油等の供給ルートに対する不安が解消される。 ・本整備事業の実施により、港内静穏度が向上し、フェリー等の船舶の航行・荷役・停泊時の安全性が向上するとともに、フェリーの避難回数も減少する。なお、防波堤整備後は、年間避難回数が減少傾向にあり効果が確認されている。 ・本整備事業の実施により、港内の小型船利用施設延長が拡充されることで、既存施設の混雑が解消されるとともに、荷役作業効率も向上し、ひいては、地域の主要産業である水産業の維持・発展に貢献する。 ・本整備事業の実施（フェリー岸壁及び港湾施設用地の整備）により、フェリーターミナルや海産物直売所が集約され、離島観光の中核拠点としての役割を担うようになった。近年では、台湾・中国・香港を中心としたインバウンドも増加し、羽幌港を利用した離島への観光が活発に行われており、玄関口である羽幌港は重要な役割を果たすことが期待されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・羽幌港は天売島・焼尻島を結ぶ離島フェリーの玄関口として、地域住民や観光客に利用されており、地域の生活基盤としての役割を担っているため、大規模地震発生時及び平常時における物資や旅客輸送機能の確保のため、耐震強化岸壁整備の必要性は高い。 ・羽幌港は多くの小型船に利用され、港内混雑が著しいことから、陸揚・準備時の滞船や休憩時の多そう係留が発生している状況にある。小型船係留施設狭路化を改善するためにも既存フェリー岸壁の小型船利用施設への改良整備の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した既設岸壁の上部工及び舗装工の撤去コンクリートを骨材化し、再利用を図ることにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長・中村晃之)
宍形港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	その他	146	413	338	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、大規模地震時における緊急物資輸送が確保されることで、地域住民（利尻島民）の生活維持に寄与する。また、震災後の物資供給ルートに対する不安が解消される。 ・大型クルーズ船に対応可能な岸壁が整備され、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ほか、利尻島観光の活性化が図られる。さらに、クルーズ船の入港が簡易になることで、離島地帯への更なる経済活動の活性化に寄与する。 ・岸壁の低天端化やエプロン勾配の緩和など、機能増強に資する施設整備を推進することにより、高齢化が進む漁業者の労働環境を改善するほか、漁港区へのふれこみ対策に配慮した防波堤（西）の改良により、漁船損傷事故を未然に防ぐなど、基幹産業である水産業の振興が図られる。 ・防波堤が整備されることで、港口や港内の静穏度が向上し、利用船舶の安全な入出港や航行が確保されるとともに、船舶の係留、荷役の安全性の向上が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・宍形港は耐震強化岸壁が整備されておらず、大規模地震時における利尻島内での迅速な緊急物資輸送の確保が重要な課題となっている。 ・大型クルーズ船の着岸可能な大水深岸壁がなく、沖合いに停泊した旅客船からテンドーボートに乗り換えて上陸している状況であるため、安全で快適な上陸が求められている。 ・岸壁の積出岸壁、発電用重油の移入岸壁等は、老朽化が著しいため、安全で効率的な荷役が求められている。 ・港内静穏度の不足から、避難船の受入れに支障を来しており、荒天時における貨物船の安全な避難が求められている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の改良工事において、岩盤の撤去を最小限とした構造形式を採用することにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長・中村晃之)
横浜港南本牧頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 関東地方整備局	その他	1,536	6,606	2,112	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の活性化を図ることができる。 ・陸上輸送が削減されることで、CO₂、NOx等の排出ガスの削減が可能となる。 ・震災時における幹線貨物輸送機能の確保により、背後圏企業の国際競争力低下を避けることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・南本牧ふ頭には、水深18mを必要とする大型コンテナ船が既に寄港している。 ・本事業の実施により、横浜港におけるコンテナ貨物取扱能力の向上が図られるとともに、コンテナ船の大型化への対応が見込まれる。 ・岸壁の耐震強化により、迫近する都心南部直下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、経済活動の維持が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・「鋼板セル式」を採用することで、地震時における高い機能性を確保するとともに、コスト縮減を図った。 	継続	港湾局 計画課 (課長・中村晃之)

横浜港南本牧～山下ふ頭地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局	その他	1,576	2,054	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,792億円 走行経費減少便益：196億円 交通事故減少便益：58億円 残存価値：8億円</p> <p>【主な根拠】 臨港道路計画交通量：5,500～31,300台/日</p>	1,569	<p>【内訳】 建設費：1,503億円 管理運営費等：66億円</p>	1.3	<p>・高速道路との接続や交通の分散等により、交通の円滑化が図られることで、物流コストの削減や高規格コンテナターミナルの機能を最大限に発揮させることが可能となり、横浜港の国際競争力強化に寄与する。</p> <p>・港湾関連車両の臨港道路の利用により、並行する一般道路の混雑が緩和され、交通環境が改善される。</p> <p>・南本牧ふ頭へのアクセス道路を増設することで、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の確保、社会経済への影響軽減、経済活動の維持が図られる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・南本牧ふ頭と山下ふ頭を結ぶ臨港道路を整備することにより、横浜港のコンテナ物流機能向上、アクセス性の改善が図られる。</p> <p>・臨港道路と高速道路が直結することで、南本牧ふ頭の高規格コンテナターミナルの機能が強化される。</p> <p>・臨港道路の整備により、並行する一般道路の交通負荷が軽減され、円滑な交通が確保できる。</p> <p>・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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・本牧ふ頭の整備に併せて令和10年度頃の供用を目指す</p> <p>【コスト削減等】 ・防食方法の見直しを行うなどコスト削減に努める。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
伏木富山港伏木地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	その他	616	2,412	<p>【内訳】 航路泊地の埋没浚渫費の削減便益：468億円 土砂処分費用の削減便益：1,562億円 既存施設改良費用の削減便益：130億円 陸上輸送コストの削減便益：205億円 船舶の大型化による輸送コスト削減便益：22億円 震災時における緊急物資輸送コストの削減便益：0.2億円 震災後の輸送コストの増大回避便益：3.8億円 施設被害の回避便益：8.6億円 残存価値：12.7億円</p> <p>【主な根拠】 維持浚渫及び土砂処分：18万m³/年 令和8年取扱い貨物量：133万t/年</p>	1,718	<p>【内訳】 建設費：1,709億円 管理運営費等：9億円</p>	1.4	<p>・防波堤の整備により、うねり性の高波浪を軽減し、背後地の浸水被害を防護することができる。</p> <p>・近年、大型化する旅客船の寄港が可能となり、クルージングの魅力が向上し、その結果クルージング機会が増加する。</p> <p>・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CO₂、NO_xの削減が可能となる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・維持・管理コストを削減し、大型船に対応出来る岸壁（-14m）を整備することにより、地域産業の発展や物流の効率化等が図られる。また、大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・発生材を活用するなどコスト削減に努める。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
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	その他	207	504	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：396.6億円 滞船コスト削減便益：1.8億円 海上輸送コスト削減便益：103.5億円 残存価値：2.5億円</p> <p>【主な根拠】 令和14年度予測取扱貨物量： 原木（北米材）：24.8万トン/年 平成23年度滞船隻数： 滞船隻数：36隻/年 令和8年度予測取扱貨物量： 陸上風力発電設備：36基/年</p>	442	<p>【内訳】 建設費：441億円 管理運営費等：1億円</p>	1.1	<p>・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO₂、NO_xの排出量が軽減できる。</p> <p>・利用港湾と貨物消費地の陸上輸送距離が短縮され、沿道における騒音や振動等を抑制できる。</p> <p>・原木輸入の物流が効率化され調達コストが低減し、木材加工を主要産業とする背後地域の発展と経済の活性化に寄与する。</p> <p>・クルーズ船寄港地として交流人口増加に寄与するとともに、港の賑わいを創出する。</p>	<p>・事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・七尾港での原木輸入は、大型船入港に積載量調整を要するなど、非効率な輸送が生じていることが課題。この課題を解消するために、大水深の国際物流ターミナル整備が必要である。また、本事業は、地域産業の競争力強化、地域経済の活性化、クルーズ船による観光振興に寄与する。さらに、地元からは主要産業の命運を握る当該事業の早期完成に大きな期待と強い要望がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・航路及び泊地の浚渫では、ICT施工による生産性向上、新技術の活用など検討を行いコスト削減に努める。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
金沢港大野地区 国際物流ターミナル整備事業 北陸地方整備局	その他	360	708	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：700億円 国際観光収益の増加便益：7億円 残存価値：1億円</p> <p>【主な根拠】 令和13年度予測取扱貨物量： 産業機械、建設機械：54万トン/年</p>	575	<p>【内訳】 建設費：511億円 管理運営費等：64億円</p>	1.2	<p>・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO₂、NO_xの排出量が軽減できる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・金沢港においては、大水深の岸壁がないため、背後に立地する企業の製品輸出にあたり、遠方の他港を利用する非効率な輸送が生じている。この課題を解消するために大水深の国際物流ターミナルが必要。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・航路浚渫土砂の有効活用を図る等、コスト削減に努める。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

下田港 防波堤整備事業 中部地方整備局	その他	593	8,707	【内訳】 避難便益：8,535億円 津波防護便益：166億円 その他の便益：6億円 【主な根拠】 令和13年度避泊可能隻数：16隻	1,438	【内訳】 建設費：1,438億円	6.1	・ 荒天時における避難泊地を整備することによる、貨物輸送の信頼性が向上。 ・ 津波による浸水被害の軽減が図られることにより、生活の安心感が向上。 ・ 防波堤整備による港内静穏度の向上に伴い、港奥部に避難する漁船等の安全性が向上。 【事業の進捗の見込み】 ・ 令和12年度完了予定 【コスト縮減等】 ・ 現場発生材の有効活用等のコスト削減策を積極的に実施するとともに、本事業の現場条件（高波浪、大水深）に対応した効率的な施工技術の開発状況を注視しつつ、こうした技術を積極的に活用していく。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
三河港神野地区 国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	その他	249	680	【内訳】 輸送コストの削減便益：668.3億円 その他の便益：11.9億円 【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量：7.7万TEU/年（R7）	556	【内訳】 建設費：551億円 管理運営費等：5.1億円	1.2	・ 荷役の効率化など荷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で、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・ 令和6年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・ 引き続きコスト削減を念頭におき、工事実施の際には、効率的な施工方法の採用や、使用材料等の選定についてもライフサイクルコスト（LCC）低減となるよう努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
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	その他	2,335	20,621	【内訳】 国際海上コンテナ貨物の輸送コストの削減便益：19,876億円 震災後における輸送コスト増大回避便益：534億円 自動車交通の円滑化便益：72億円 その他の便益：139億円 【主な根拠】 2020年代半ば予測取扱貨物量：141万TEU/年 2030年代前半予測交通量（臨港道路）：350万台/日	3,848	【内訳】 建設費：3,724億円 管理運営費等：124億円	5.4	・ 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。 ・ 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。 ・ ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴って、自動車排出ガスが減少するし、沿道における騒音や振動等が軽減する。 ・ コンテナターミナル周辺での渋滞が緩和する。 ・ 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。 ・ 臨港道路の交通円滑化に伴い、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量削減が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・ 令和10年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・ 岸壁の施工方法の工夫によるコスト削減を行ってきたところである。今後とも、効率的な施工法の検討等により事業費を削減する。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
和歌山下津港北港地区 エネルギー港湾整備事業 近畿地方整備局	その他	303	1,041	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,041億円 【主な根拠】 令和28年予測取扱貨物量：315万トン/年	476	【内訳】 建設費：476億円 管理運営費等：0.53億円	2.2	・ 港内静穏度が確保され、船舶の荷役及び航行等、輸送の信頼性が向上する。 ・ 輸送効率の向上等により、地域産業の安定・発展・地域活力の強化が図られる。 ・ 貨物の陸上輸送距離の短縮により、CO2、NOx等の排出量が削減される。 ・ 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。 【事業の進捗の見込み】 ・ 令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・ これまでも防波堤において、経済性や環境面を十分に考慮した構造形式の選定により、約18.6億円のコスト削減に努めており、残事業区間についても同様の方針により防波堤整備費用の削減に努めて参りたい。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

鳥取港千代地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	その他	442	2,157	【内訳】 輸送コスト削減便益：1,183億円 海難事故等による損失の回避便益：918億円 維持浚渫の低減便益：43億円 残存価値：12億円 【主な根拠】 令和9年予測取扱貨物量：74.6万トン/年	1,848	【内訳】 建設費：1,732億円 管理運営費等：115億円	1.2	・港内の静穏度が確保されることで安定した海上物流が確保され、背後企業の持続的な生産活動に寄与する。 ・高波浪などの影響を低減することで、港内施設・背後地が防護される。 ・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取港は今後も建設資材等の流通拠点としての利用、およびバイオマス発電所の操業による新規貨物の取扱が見込まれる他、周辺に貨物船の避難に必要な水域がないことから、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完了予定 【コスト削減等】 ・施工時における堤体の安定上有効な上部斜面堤の採用により堤体幅が縮小したこと及びケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用することで、コスト削減が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
浜田港福井地区 防波堤（新北）整備事業 中国地方整備局	その他	186	548	【内訳】 輸送コスト削減便益：26億円 海難事故等による損失の回避便益：520億円 残存価値：2億円 【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量：27.1万トン/年	309	【内訳】 建設費：308億円 管理運営費等：1億円	1.8	・他港からの陸送の解消に伴い、浜田港周辺の沿道騒音の軽減が図られる。 ・港内の静穏度が確保されることで安定した海上物流が確保され、背後企業の持続的な生産活動に寄与する。 ・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・浜田港は島根県の経済活動を担う国際貿易港として発展してきており、福井地区の主要な岸壁の静穏度を確保し年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資すると共に、沖合を航行する船舶の安全性の向上に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度完了予定 【コスト削減等】 ・一般的な中詰材より比重の大きいニッケルスラグ（建設副産物）を活用し、ケーソン全体の単位体積重量を増加させる。加えて、ケーソン上部に斜面構造を採用することにより、ケーソン断面の縮小を図る。 ・防波堤の堤頭部の形状、安定性を水理模型実験にて検証し、消波ブロックの設置形状を工夫することでブロック使用量を減少させ、コスト削減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
宇部港本港地区 航路・泊地整備事業 中国地方整備局	その他	295	650	【内訳】 輸送コスト削減便益：650億円 【主な根拠】 令和5年予測取扱貨物量：99万トン/年	448	【内訳】 建設費：441億円 管理運営費等：7億円	1.4	・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。 ・本事業の実施により、港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・既存施設的能力不足（航路・泊地水深の不足）を解消し、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。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定 【コスト削減等】 ・浚渫土砂の揚土方法の調整により、安価な作業船の使用が可能となり、コスト削減が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
高松港朝日地区 国際物流ターミナル整備事業 四国地方整備局	その他	145	241	【内訳】 輸送コストの削減便益：178億円 耐震便益：60.6億円 その他の便益：2.1億円 【主な根拠】 令和6年予測取扱貨物量： （バルク）：4.3万トン/年 （コンテナ）：4.5万TEU/年	216	【内訳】 建設費：215.0億円 管理運営費等：1.2億円	1.1	・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。 ・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。 ・臨港道路の整備により、貨物車両と一般車両の輻輳及び渋滞が解消され、住民生活の安全・安心の改善及び貨物車両運転手の負担の軽減が図られる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際物流ターミナルを整備することにより、船舶の大型化への対応や頭再編により輸送効率化を図り、あわせて岸壁の耐震強化により大規模地震時の海上からの緊急物資輸送を確保する。 【事業進捗の見込み】 ・令和5年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・漁業従事者及び関係者調整の上、航路(水深12m)の法線を変更し、浚渫工事で発生する浚渫土砂の減量化を実施。 ・引き続き、近隣の土捨てが可能な場所を調査し、コスト削減を行う。 ・（削減額約5.8億円）	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

下関港新港区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	330	869	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益(コンテナ): 46億円 輸送コスト削減便益(中古自動車): 37億円 輸送コスト削減便益(風力発電部品): 0.63億円 荷役の効率化便益: 17億円 遊泊水域の確保便益: 420億円 乗揚海難事故回避便益: 257億円 国際観光純収入の増加便益: 56億円 残存価値: 36億円</p> <p>【主な根拠】 コンテナ貨物: 2.3万TEU/年(令和6年) 輸出中古自動車: 0.7万台/年(令和6年) 風力発電部品: 0.08万トン/年(平成21年実績) コンテナ貨物(効率化): 1.2万個/年(令和6年) 荒天遭難船隻数: 12.8隻/年(令和10年) 海難発生隻数: 0.143隻/年(令和10年) 外国人旅客一時上陸者数: 6.3万人(令和1年実績)</p>	604	<p>【内訳】 建設費: 596億円 管理運営費等: 7.7億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> 国際物流ターミナルの整備により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。 輸出中古自動車の取り扱い機能の強化により修理・検査工場等の立地が進み、雇用を含めた地域経済・産業の活性化へ寄与する。 新たな企業用地の創出により企業競争力が強化される。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本プロジェクトは、下関港の新たな国際物流拠点としての機能強化により、岬之町OTから移転するコンテナ貨物や、新たに取扱が開始された輸出中古自動車等の貨物の安定的な輸送が確保され、物流の効率化に寄与する事業である。加えて、大型PC船に対応した適切な規模の泊地エリアへ拡幅浚渫を行うことにより、今後増加が見込まれるPC船等の入出港の安全性向上にも寄与する事業であり、費用対効果についても十分高い事業である。 【事業進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・利用企業や地域団体、下関市等で構成される下関市港湾新振興団体差からも、下関港の発展について強く要望されており、その効果も十分見込まれる。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
苅田港 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	再々評価	988	2,108	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益: 2,081億円 残存価値: 27億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年度予測取扱貨物量: ・石炭: 99万トン/年 ・バイオマス燃料: 86万トン/年 ・粘土・石膏等: 39万トン/年 ・石灰石: 23万トン/年</p>	1,683	<p>【内訳】 建設費: 1,638億円 管理運営費等: 45億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 本事業による、輸送効率の向上等により苅田港後部の企業活動が活性化される。(新規企業立地に伴う設備投資・雇用が発生) 防波堤及び航路の整備により、船舶の航行安全性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本プロジェクトは、下関港の新たな国際物流拠点としての機能強化により、岬之町OTから移転するコンテナ貨物や、新たに取扱が開始された輸出中古自動車等の貨物の安定的な輸送が確保され、物流の効率化に寄与する事業である。加えて、大型PC船に対応した適切な規模の泊地エリアへ拡幅浚渫を行うことにより、今後増加が見込まれるPC船等の入出港の安全性向上にも寄与する事業であり、費用対効果についても十分高い事業である。 【事業進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・浚渫土の土工事への活用によるコスト削減を図った。今後とも、可能な限りコスト削減への取り組みに努める。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
大分港西大分地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局	再々評価	64	135	<p>【内訳】 海難事故の減少便益: 30.7億円 輸送/移動コストの削減便益: 37.1億円 震災時における輸送コストの削減便益: 60.8億円 施設被害の回避便益: 4.9億円 その他の便益: 1.2億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年度予測取扱貨物量: 3,700千トン/年 令和10年度予測旅客者数: 150千人/年</p>	63	<p>【内訳】 建設費: 60.1億円 管理運営費等: 3.1億円</p>	2.1	<ul style="list-style-type: none"> 施設の老朽化及び狭い頭用地や周辺道路における混雑による人と車両との動線の複雑による危険な状況が解消される。 産業のサプライチェーンを支える金属機械工業品をはじめ産業や生活物資の供給航路としての重要な役割を果たしている。 大規模災害時の東九州地域と関西地域を結節する海上輸送ルートを確保し、海路の物流機能不全に対応する。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業を実施することにより、フェリー航行の安全性が確保され、海難事故が発生する危険性が減少するとともに、旅客の流れと貨物車輦の輻輳が解消され、効率的な荷役が可能となる。 さらに大規模地震時において物流機能が確保され、輸送・移動コストの削減が図れるとともに、当該施設の被害を回避することが可能となる。 【事業進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・岸壁(-7.5m)裏埋土の地盤改良工法を従来型の1流線式高圧噴射攪拌工法から新技術の2流線式高圧噴射攪拌工法(FTJ工法)に変更することでコスト削減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
志布志港 ふ頭再編改良事業 九州地方整備局	その他	149	386	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益: 384億円 残存価値: 2億円</p> <p>【主な根拠】 輸入穀物: 3,604千ト/年</p>	145	<p>【内訳】 建設費: 127億円 管理運営費等: 18億円</p>	2.7	<ul style="list-style-type: none"> 港に接続する広域交通ネットワークの整備促進と相まって、志布志港の輸入拠点性が高まることにより、背後圏における畜産業の生産性向上を期待した民間投資が相次ぎ、企業の進出等による産業競争力の強化、雇用創出が図られる。(企業投資約120億円、新規雇用約150名を予定)。 本事業により、大型穀物船(満載)による一括大量輸入が可能となり、安価で安定的な飼料供給を行うことで、南九州地方における畜産経営の安定化や消費者に対する畜産物の安定供給が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本プロジェクトは、輸送効率化などによる輸送コストの削減に寄与する事業である。 また、産業の国際競争力の向上、地域産業の安定・発展・地域活力の強化も期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定 【コスト削減方法】 ・ケーンソ中詰材に調整土砂を用いることで、コスト削減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
那覇港国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	その他	156	315	<p>【内訳】 国際観光純収入の増加便益: 309億円 残存価値: 6.1億円</p> <p>【主な根拠】 令和6年那覇港予測寄港回数: 404回/年</p>	142	<p>【内訳】 建設費: 141億円 管理運営費等: 0.80億円</p>	2.2	<ul style="list-style-type: none"> 貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受入れ時に発生していた貨物と旅客の錯綜等を解消 併せて、貨物の一時的な移動等の非効率なオペレーションが改善 臨港道路改良による道路混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際クルーズ拠点の形成に伴う外航クルーズ船の寄港増加に対応するため、旅客船ターミナルの整備が必要。 大型旅客船に対応した施設を整備することにより、外航旅客船の入港隻数が増加し、外国人旅客による国際観光収入の増加が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度完了予定 【コスト削減等】 ・現時点において、施設の規模・配置は合理的な計画である。引き続き、コスト削減に努めながら事業進捗を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

平良港国際クルーズ拠点整備事業 沖縄総合事務局	その他	162	1,319 【内訳】 国際観光純収入の増加便益：1,319億円 残存価値：0.41億円 【主な根拠】 令和6年平良港予測寄港回数：250回/年	177 【内訳】 建設費：161億円 管理運営費等：16億円	7.5	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船寄港時の一時的な貨物の撤去や粉塵の清掃等に追加的に発生する費用や、貨物の非効率なオペレーションが解消される。 ・クルーズ船の寄港隻数が増加することにより、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。また、クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進展する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応するため、平良港漲水地区において、岸壁および航路・泊地頭の整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
----------------------------	-----	-----	--	--	-----	---	---	----	-------------------------

【都市公園等事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難 な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
国営追悼・祈念施設整備事業 <福島県双葉郡浪江町> 東北地方整備局	その他	135	264	【内訳】 直接利用価値：196億円 間接利用価値：68億円 【主な根拠】 誘致圏：復興祈念公園か ら100km圏を設定 誘致圏人口：337万人	146	【内訳】 用地費：25億円 施設費：99億円 維持管理費：22億円	1.8	・軟弱地盤対策の追加等に伴 う事業費増、事業期間の変更 により再評価を実施 ①事業の必要性に関する視点 ・閣議決定により、東日本大 震災からの復興の象徴となる 国営追悼・祈念施設を整備す ることが定められていること から、当該整備は国家的なプ ロジェクトであり、東日本大 震災による犠牲者への追悼と 鎮魂や、震災の記憶と教訓の 後世への伝承とともに、国内 外に向けた復興に対する強い 意志の発信に寄与する。 ②事業の進捗の見込み ・令和7年度内での完成を目 指し、整備を推進する。 ③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、設計 見直しに伴う土量削減によ り、コスト縮減に努める。	継続	都市局 公園緑地・景観課 (課長 五十嵐 康 之)	

<p>国営昭和記念公園 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>650</p>	<p>22,205</p>	<p>【内訳】 直接利用価値：19,810億円 間接利用価値：2,394億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき50km圏を設定。 誘致圏内からの来園者が全来園者の90%以上を占める</p>	<p>12,387</p>	<p>【内訳】 用地費：9,944億円 建設費：1,647億円 維持管理費：796億円</p>	<p>1.8</p>	<p>・都市公園における自然再生のモデルケースとして、米軍基地跡地の荒れた土地を緑豊かな公園に再生するとともに、水鳥の池やトンボの湿地など多様な生物生息環境を創出している。山・多摩・加住の各丘陵地や多摩川等の間を結ぶ生態的ネットワーク上の重要な拠点となっている。 ・戦後最大規模の日本庭園や盆栽苑を整備し、茶会や盆栽教室等を行うことにより、伝統的な造園技術・文化の継承や普及啓発を推進している。昭和30年代の武蔵野の農村風景を再現した「こもれびの里」を整備。地域の年中行事の再現や農業体験等のイベントを実施している。 ・来園者の満足度の向上に取り組んでおり、利用者アンケート（平成31年度）で9割以上の利用者から「満足」との回答を得ている。</p> <p>・公園西側のまちづくりと一体的整備を行うため、事業期間を変更することにより、再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性に関する視点 ・天皇陛下在位五十年記念事業の一環として、閣議の決定を経て設置された国営公園であり、整備・運営管理を通じて、自然環境の保全・創出、伝統的造園技術や地域の歴史・文化の継承、都市におけるみどりの文化の創造・発信が図られており、政策目標に照らして妥当性を有している。 ・年間400万人以上の入園者数を迎えるとともに、平成30年10月には累計入園者数が9,000万人にのぼっており、地域活性化等にも寄与している。</p> <p>②事業の進捗の見込みの視点 ・基本計画や整備・管理運営プログラム等に基づき、着実な整備を進める。</p> <p>③コスト縮減に関する視点 ・維持管理にあたっては、地域連携や民間の創意工夫等により、利用者の満足度の高く、かつ効率的な管理運営に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 公園緑地・景観課 (課長 五十嵐 康之)</p>
-----------------------------	------------	------------	---------------	---	---------------	---	------------	---	-----------	---

※1 国営追悼・祈念施設整備事業<福島県双葉郡浪江町>の総事業費及び費用便益分析については、地方公共団体が整備する復興祈念公園を含む。

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

○名古屋第4地方合同庁舎事業は、政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算措置が公表された事業（令和2年9月に評価結果を公表済の事業の再掲）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理 費 (億円)	評 価			再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗 の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)
				事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果			
名古屋第4地方合同庁舎 中部地方整備局	その他	122	51	131	100	121	<p>老朽、防災機能に係る施設の不備、地域連携、分散、狭あい、借用返還において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> <p>事業計画の見直しにより再評価を実施 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・名古屋市が都市計画公園の早期整備推進のため、当該公園内にある国有地取得を要望（令和2年1月）したことから、当該国有地に所在する官署の移転先の確保等の必要性が生じたため、当該国有地を原質に新たな敷地を取得し、新敷地による事業計画に見直しを行うこととなった。 2) 事業の効果等 ・用地を取得できる具体的な見込みあり、施設へのアクセス良好、都市計画と整合 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3) 事業進捗状況 検討業務発注前 ②事業の進捗の見込み 令和7年度完成予定 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の事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業計画の見直しはあるが、事業の必要性等において妥当性が確認され、事業の進捗についても特段の支障はないほか、さらなる防災拠点機能の強化、まちづくりへの寄与が可能となる。 以上より、変更計画による事業継続が妥当である。</p>	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 秋月 聡二郎)

横浜地方合同庁舎 関東地方整備局	再々評価	191	121	116.7	100	121	老朽、法令等、地域連携、防災機能に係る施設の不備、狭あい、分散において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。	再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・前回再評価（平成27年度）から現在まで、庁舎の老朽、耐震性能不足、狭あい等当該事業を巡る状況に変化はない。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・前回再評価（平成27年度）から現在まで、新工法の採用等によるコスト削減の可能性は生じていない。また、施設規模等の見直しの可能性も生じていない。 本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。	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 秋月 聡二郎)
鹿児島第3地方合同庁舎 九州地方整備局	再々評価	50	27	127.4	100	121	老朽、防災機能に係る施設の不備、狭あい、地域連携において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。	再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・熊本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 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。 事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。	継続	大臣官房官庁営繕部 計画課 (課長 秋月 聡二郎)

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）

供用後の維持管理費は50年間にかかる費用を現在価値化したものである。