

個別公共事業の評価書

－平成27年度－

平成28年2月9日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（平成26年3月28日策定）及び平成27年度国土交通省事後評価実施計画（平成27年8月27日最終変更）に基づき、個別公共事業についての新規事業採択時評価及び再評価を実施した。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

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

2. 今回の評価結果について

今回は、平成28年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所で予算決定された事業を含め、新規事業採択時評価4件及び再評価245件の評価結果をとりまとめた。事業種別ごとの担当大臣政務官は別紙、件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、補助事業等については、年度予算の支出負担行為の実施計画が承認された後に評価結果を公表する予定である。

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

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

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

事業種別ごとの担当大臣政務官は下表のとおり。

| 事業種別 | 担当大臣政務官 |
|-------------------|---------|
| 【公共事業関係費】 | |
| 河川・ダム事業 | 宮内 秀樹 |
| 砂防事業等 | 宮内 秀樹 |
| 海岸事業（水管理・国土保全局所管） | 宮内 秀樹 |
| 海岸事業（港湾局所管） | 江島 潔 |
| 道路・街路事業 | 江島 潔 |
| 港湾事業 | 江島 潔 |
| 【その他施設費】 | |
| 官庁営繕事業 | 宮内 秀樹 |
| 船舶建造事業 | 江島 潔 |

| 事業名 ()内は 方法を示す。* | 評価項目 | | 評価を行う過程 において使用 した資料等 | 担当部局 | |
|--------------------------------------|---|--|---|------------------------------|----------------------|
| | 費用便益分析 | | | | |
| | 費用 | 便益 | | | |
| 河川・ダム事業 (代替法、CVM・TCM) | ・事業費 ・維持管理費 | ・想定年平均被害軽減期待額 ・水質改善効果等(環境整備 事業の場合) | ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況 等 | ・国勢調査 メッシュ統計 | 水管理・国 土保全局 |
| 砂防事業等 (代替法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・直接被害軽減便益 ・人命保護便益 | ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 | ・国勢調査 メッシュ統計 | 水管理・国 土保全局 |
| 海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境 保全・利用便益)) | ・事業費 ・維持管理費 | ・浸水防護便益 ・侵食防止便益 ・飛砂・飛沫防護便益 ・海岸環境保全便益 ・海岸利用便益 | ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生時の危険度 | ・国勢調査 メッシュ統計 | 水管理・国 土保全局 港湾局 |
| 道路・街路事業 (消費者余剰法) | ・事業費 ・維持管理費 | ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 | ・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の 防災機能 | ・道路交通センサス ・パーソントリップ 調査 | 都市局 道路局 |
| 港湾整備事業 (消費者余剰法) | ・建設費 ・管理運営費 ・再投資費 | ・輸送コストの削減(貨物) ・移動コストの削減(旅客) | ・地域の活性化 ・地元等との調整状況 ・環境等への影響 | ・各港の港湾 統計資料 | 港湾局 |
| 官庁営繕事業 | 評価対象事業について、右のような要素ごとに、評 価指標により評点方式で評価するとともに、その他 の要素も含め総合的に評価する。 | | ・事業計画の必要性 ・事業計画の合理性 ・事業計画の効果 | ・官庁建物実 態調査 | 官庁営繕 部 |
| 船舶建造事業 <巡視船艇> <測量船艇> | 評価対象を整理した上で、右のような海上保安業務 需要ごとに、事業を実施した場合(with)、事業を実 施しなかった場合(without)それぞれについて業務 需要を満たす度合いを評価するとともに、事業により 得られる効果について評価する。 | | <巡視船艇> ・海洋権益の保全 ・治安の確保 ・海難救助・海上交通安全の 確保 ・海上防災・海洋環境の保全 <測量船艇> ・航海安全業務 ・管轄海域確定業務 ・防災のため調査業務 ・海洋環境保全業務 ・海洋情報提供業務 ・海洋調査技術の開発業務 ・国際協力業務 | | 海上保安 庁 |

※効果把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

平成28年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成28年2月時点)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算決定された事業(平成27年8月に評価結果を公表済の事業を再掲)

【その他施設費】

| 事業区分 | 新規事業採択箇所数 |
|--------|-----------|
| 官庁営繕事業 | 2 |
| 船舶建造事業 | 2 |
| 合計 | 4 |
| 総計 | 4 |

(注) 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

平成28年度予算に向けた再評価について (平成28年2月時点)

【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 | | | | 49 | 14 | 63 | 63 | | |
| 砂防事業等 | 直轄事業 | | | | 4 | 1 | 5 | 5 | | |
| 海岸事業 | 直轄事業 | | 1 | | 2 | 1 | 4 | 4 | | |
| 道路・街路事業 | 直轄事業等 | 4 | 29 | | 71 | 27 | 131 | 131 | | |
| 港湾整備事業 | 直轄事業 | | 1 | | 12 | 13 | 26 | 26 | | |
| 合計 | | 4 | 31 | 0 | 138 | 56 | 229 | 229 | 0 | 0 |

【その他施設費】

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

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所で予算決定された事業(平成27年8月もしくは12月に評価結果を公表済の事業を再掲)

【公共事業関係費】

| 事業区分 | | 再評価実施箇所数 | | | | | 再評価結果 | | | | |
|------|-------|----------|--------|--------|------|-----|-------|---------|---|----|-------|
| | | 一定期間未着工 | 長期間継続中 | 準備計画段階 | 再々評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価手続中 |
| | | | | | | | | うち見直し継続 | | | |
| ダム事業 | 直轄事業等 | | | | 8 | 5 | 13 | 13 | | | |
| 合計 | | 0 | 0 | 0 | 8 | 5 | 13 | 13 | 0 | 0 | 0 |

【その他施設費】

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

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

新規事業採択時評価結果一覧 (平成28年2月時点)

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成27年8月に評価結果を公表済の事業を再掲)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | | | | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------|--------------|-----------------------|------------------|------------------|-----------------|--|--------------------------------|
| | | | 事業 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 | その他 | |
| 高山地方合同庁舎 中部地方整備局 | 20 | 11 | 107点 | 100点 | 121点 | 老朽、耐震性の不足、狭あいを解消する等の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。 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 住田 浩典) |
| 阿南税務署 四国地方整備局 | 5.4 | 2.8 | 113点 | 100点 | 121点 | 耐震性の不足、老朽、分散を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。 | 大臣官房 官庁営繕部計画課 (課長 住田 浩典) |

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

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

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

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

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

【船舶建造事業】

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理費 (億円) | 評 価 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------|--------------|-----------------------|--|-------------------------------------|
| 小型巡視艇 (CL型) 2隻建造 海上保安庁 | 8.8 | 4.2 | 整備しようとするCL型巡視艇は、海上保安業務の遂行に必要な運動性能、監視探証能力等を有していることから、港及び周辺海域における治安の確保、海難救助等の事案対応体制の強化を図ることができる。 | 海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 上園 政裕) |
| 小型測量船 (HS型) 1隻建造 海上保安庁 | 9.4 | 1.7 | 整備しようとする小型測量船は、海上保安業務の遂行に必要な速力、航続距離、海洋調査能力等を有していることから、港湾及び周辺海域における海洋調査体制の強化を図ることができる。 | 海上保安庁 装備技術部 船舶課 (課長 上園 政裕) |

・供用後の維持管理費は、各耐用年数にかかる費用を現在価値化したものである。

再評価結果一覧 (平成28年2月時点)

【公共事業関係費】

【河川事業】
(直轄事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 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 | | | | | | |
| 網走川直轄河川改修事業 北海道開発局 | その他 | 45 | 111 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:109億円 残存価値:1.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:14戸 年平均浸水軽減面積:59ha | 39 (※1) | 【内訳】 建設費 34億円 維持管理費 4.9億円 | 2.9 (※1) | ・河川整備計画策定(平成27年9月)をもって再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・網走川流域は、網走湖などの豊かな自然に恵まれており、農水産業が盛んで我が国の重要な食料基地となっているとともに、下流域に官公庁が集中して立地する網走市街地を抱え、オホーツク地域の行政の中心地となっている。しかし、依然として戦後最大流量に対する安全が確保されていない地域もあり、出水被害が繰り返されていることから、河川改修事業を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みについて ・堤防整備や河道掘削等の河川改修事業は、着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは安全度向上に対する強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・地方公共団体等と連携を進めながら、引き続きコスト削減に努めていく。 ・また、代替案等の可能性については、社会的影響、コスト等の観点から、現計画が最適であると考えられる。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------|------|--------------|----------------|---|-------------|----------------------------------|----------------------|--|------|-------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 阿武隈川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 1,089 | 2384 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:2,353億円 残存価値:32億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:417戸 年平均浸水軽減面積:157ha | 936 (※1) | 【内訳】 建設費 821億円 維持管理費 114億円 | 2.5 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について ・阿武隈川水系の流域や氾濫域は、宮城県岩沼市や福島県郡山市等の人口、資産が集積している地域である。 ②事業の進捗の見込みについて ・床上浸水等の重大な家屋浸水被害の防止と、水田等農地の浸水被害の軽減を図るほか、河口部においては、高潮及び津波からの被害を防止又は軽減するため、堤防整備、河道掘削などを実施している。 ・今後も引き続き、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、狭窄部に散在する集落の家屋の浸水対策や背後地に資産を抱えている箇所での堤防整備、河道掘削等の整備を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・堤防の質的整備の実施にあたっては、遮水矢板を従来の幅広型からハット型とすることで打設枚数を減らし、コスト縮減に努めている。 ・代替案立案の可能性については、阿武隈川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 名取川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 158 | 235 (※1) | 【内訳】 被害防止便益: 230億円 残存価値: 5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 294戸 年平均浸水軽減面積: 125ha | 130 (※1) | 【内訳】 建設費 116億円 維持管理費 15億円 | 1.8 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について ・名取川水系の流域や氾濫域は、名取市、仙台市の資産の集中している地域である。 ②事業の進捗の見込みについて ・外水氾濫による浸水被害を防止するとともに、河口部においては、高潮及び津波からの被害を防止又は軽減するため、堤防整備、河道掘削、河川防災ステーションの整備等を実施している。 ・今後も引き続き、社会情勢等に留意しつつ、東北地方太平洋沖地震に伴う津波により、甚大な被害を受けた名取市等の復興計画と調整を十分に行い、堤防整備、河道掘削、河川防災ステーションの整備等の整備を実施する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土砂を河川事業の築堤盛土材へ流用することや他機関が実施する公共事業へ活用する等により、残土処分費の縮減に努めている。 ・代替案立案の可能性については、名取川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 鳴瀬川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 887 | 6,120 | 【内訳】 被害防止便益:6,093億円 残存価値:27億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:982戸 年平均浸水軽減面積:1,109ha | 818 | 【内訳】 建設費 801億円 維持管理費 16億円 | 7.5 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について ・鳴瀬川沿川の浸水が想定される区域内は、大崎市、東松島市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農産物、工業生産、物流など社会的影響が大きい地域である。 ②事業の進捗の見込みについて ・外水氾濫による床上浸水等の重大な家屋浸水被害の防止と、水田等農地の浸水被害の軽減を図るほか、河口部においては、高潮及び津波からの被害を防止又は軽減するため、堤防整備、河道掘削などを実施している。 ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水範囲内人口は約60,000人、想定死者数(避難率40%)は約270人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・今後も引き続き、社会情勢等に留意しつつ、東北地方太平洋沖地震に伴う津波により、甚大な被害を受けた東松島市の震災復興基本計画との調整を十分に行い、堤防整備、河道掘削などを実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用等により、残土処分費の削減に努めている。 ・代替案立案の可能性については、鳴瀬川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 北上川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 2,464 | 14,382 | 【内訳】 被害防止便益:14,319億円 残存価値:63億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,794戸 年平均浸水軽減面積:2,854ha | 2,069 | 【内訳】 建設費 2,007億円 維持管理費 62億円 | 7.0 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について ・北上川沿川の浸水が想定される区域内は、盛岡市、一関市、登米市、石巻市など資産の集中している地域が多く、大規模な洪水氾濫が発生した場合、住民の生活や農作物、工業生産、物流など社会的影響が大きい地域である。 ②事業の進捗の見込みについて ・外水氾濫による家屋の浸水被害を回避するとともに、河口部において高潮および津波からの被害を防止または軽減するため、堤防整備、河道掘削、遊水地整備などを実施している。 ・河川整備計画目標規模の洪水が発生した場合、外水氾濫による浸水範囲内人口は約120,000人、想定死者数(避難率40%)は約2,200人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・今後も引き続き、社会情勢等に留意しつつ、東北地方太平洋沖地震に伴う津波により、甚大な被害を受けた石巻市の震災復興基本計画との調整を十分に行い、堤防整備、河道掘削、遊水地整備などを実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土砂の堤防整備への流用や他機関が実施する公共事業への活用等により、残土処分費の削減に努めている。 ・代替案立案の可能性については、北上川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | 9,291 | 5,027 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> 河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、一関遊水地周辺において外水氾濫による浸水範囲内人口は約12,000人、想定死者数(避難率40%)は約1,300人と想定されるが、事業実施により解消される。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> 一関遊水地が位置する一関・平泉地域は、人口、資産が集積し、平安末期に栄えた奥州藤原氏にまつわる貴重な文化遺産が数多く残された地域である。 一関遊水地は洪水常襲地域という地理的特性を活かして計画され、大規模洪水時に貯留効果を発現する北上川治水事業における重要な遊水地である。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 昭和47年から事業に着手し、平成19年9月洪水では周囲堤が概成していたことにより浸水被害を防止した。現在は、小堤及び水門等の整備を実施しているところである。 今後も引き続き、社会情勢等に留意しつつ、地元関係者等との調整を十分に行い、遊水地による洪水調節効果を早期に発現させるため、小堤及び水門等の整備を実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> 小堤の構造について、経済性や景観等に配慮した「初期越流部(護岸構造)+二次越流部(土堤構造)」の二段階越流構造に変更することにより、コストの削減に努めている。 代替案立案の可能性については、これまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | | |
| 馬淵川直轄河川改修事業東北地方整備局 | 再々評価 | 84 | 292 | 101 | 2.9 | <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、外水氾濫による浸水範囲内世帯数は約100世帯、想定孤立者(避難率40%)は約50人と想定されるが、事業実施により解消される。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> 馬淵川水系の流域や氾濫域は、北東北の中核都市として人口や資産が集積する八戸市が位置する。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 外水氾濫による浸水被害を防止するため、堤防整備、河道掘削等を実施している。 今後も引き続き、社会情勢等に留意しつつ、地元関係者等との調整を十分に行い、上流河道掘削を実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> 河道掘削による発生土砂について堤防整備へ有効活用を図るとともに他事業と調整し有効活用を図りながら、コスト削減に努めている。 代替案立案の可能性については、馬淵川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が妥当と判断している。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|---|------------|--|----------------------|---|------|-------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 米代川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 298 | 5,479 | <p>【内訳】 被害防止便益:5,465億円 残存価値:13億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:380戸 年平均浸水軽減面積:425ha</p> | 376 | <p>【内訳】 建設費 314億円 維持管理費 61億円</p> | 14.6 | <p>①事業の必要性等について ・米代川水系の流域や氾濫域は、県北地方の主要都市である能代市など、人口、資産が集積する地域である。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・外水氾濫による家屋の浸水を防止するため、堤防整備、河道掘削などを実施している。 ・今後も引き続き、上下流の治水安全度のバランスを確保しつつ、社会情勢等に留意しつつ、地元関係者等との調整を十分に行い、段階的かつ計画的に堤防の整備や河道掘削などを実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土砂について堤防整備への有効活用を図るとともに他事業と調整し有効活用を図りながら、コスト縮減に努めている。 ・代替案の可能性については、米代川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が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 大西 直) | |
| 赤川直轄河川改修事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 82 | 536 (※1) | <p>【内訳】 被害防止便益:534億円 残存価値:1.7億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:226戸 年平均浸水軽減面積:52ha</p> | 62 (※1) | <p>【内訳】 建設費 49億円 維持管理費 13億円</p> | 8.6 (※1) | <p>①事業の必要性等について ・赤川水系の流域や氾濫域は、庄内地方の主要都市である鶴岡市など、資産の集中する地域である。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・洪水を安全に流下させるため、堤防の整備や河道掘削などを推進してきたことにより、鶴岡市をはじめ、沿川市町村での洪水被害が大幅に軽減され、地域の社会や経済の発展を支えてきたところである。 ・今後も引き続き、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、河道掘削等の整備を実施する。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・河道掘削による発生土砂について堤防整備への有効活用を図るとともに他事業と調整し有効活用を図りながら、コスト縮減に努めている。 ・代替案立案の可能性については、赤川水系におけるこれまでの治水対策の経緯を踏まえ、今回提示する整備内容が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 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 那珂川特定構造物改築事業 (JR水郡線橋梁及び水府橋架替) 関東地方整備局 | 再々評価 | 156 | 696 (※1) | 【内訳】 被害防止便益：696億円 残存価値：0.08億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：119戸 年平均浸水軽減面積：62ha | 196 (※1) | 【内訳】 建設費 196億円 維持管理費 0.07億円 | 3.6 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・那珂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ない。 ・人口・資産が集積し、氾濫被害ポテンシャルが大きい水戸市市街地周辺を洪水から防御するため、引き続き本事業により、災害の発生防止又は軽減を図る。 ・JR水郡線橋梁及び水府橋の架替により、例えば1/10規模相当の洪水の場合、主に水戸市中河内町周辺で約120haの浸水域が解消される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・JR水郡線橋梁の架替は、平成11年に着手し、平成23年4月に新橋の供用を開始。現在は旧橋の撤去工事も完了している。 ・水府橋の架替は、平成14年に着手し、平成25年度に供用開始。現在は橋梁上部工等の工事を実施しており、平成29年度完成を目標に進めている。 ・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、関係機関、地元関係者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性について <ul style="list-style-type: none"> ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 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 | 11,356 (※1) | 【内訳】 被害防止便益：11,356億円 残存価値：0.01億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5,027戸 年平均浸水軽減面積：73ha | 284 (※1) | 【内訳】 建設費 284億円 維持管理費 0.03億円 | 40 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・荒川流域の関係市町村における総人口等沿川の状況に大きな変化はない。 ・荒川流域は鉄道、高速道路や国道等の基幹網が集中しており、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である。 ・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ため必要性は高い。 ・橋梁架替事業により、例えば1/10規模相当の洪水の場合、葛飾区を中心に約1200haの浸水域が解消される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年に事業に着手し、現在、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施しており、橋梁管理者や地元関係者の協力的な下計画的に事業を実施している。 ・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等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計を実施する予定であり、検討にあたっては近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減の可能性や事業手法、施設規模等の見直しの可能性を探るなど、コスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 阿賀野川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 207 | 2036 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:2,034億円 残存価値:2.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:219戸 年平均浸水軽減面積:231ha | 139 (※1) | 【内訳】 建設費 127億円 維持管理費 12億円 | 14.7 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> 阿賀野川流域は、国際空港・港湾や新幹線・高速道路など広域交通体系の結節点としての拠点性、地域的優位性をあわせ持ち、また日本海側最大の人口を擁する政令指定都市新潟市や阿賀野市、五泉市などを有する。 浸水想定区域内にかかる市町村の人口は横ばい傾向、世帯数は増加傾向である。 阿賀野川流域は低平な地形条件と氾濫域の資産の増大から、氾濫時の被害が甚大になることが想定される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> これまで河道断面不足の解消に向けて堤防拡幅や河道掘削等により整備を進捗を図ってきているが、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。 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"> 新技術を活用するなど、工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 阿賀川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 135 | 785 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:782億円 残存価値:2.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:514戸 年平均浸水軽減面積:236ha | 97 (※1) | 【内訳】 建設費 86億円 維持管理費 11億円 | 8.1 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> 阿賀川流域は、会津若松市を核に経済活動が活発で、高速道路、鉄道等の基幹インフラが整備され、さらに地域高規格道路会津縦貫北道路が平成27年9月に供用開始し、会津縦貫南道路も計画されている。 浸水想定区域内にかかる市町村の人口は減少傾向、世帯数は横ばい傾向である。 河道の断面積が不足している下流狭窄部区間、堤防の高さ・断面が不足している区間があり、大規模な洪水が発生した場合、甚大な被害の発生が想定される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> これまで河道断面不足の解消に向けて下流狭窄部区間等の河道掘削や堤防拡幅等により整備を進捗を図ってきているが、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。 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"> 新技術を活用するなど、工事におけるコスト削減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------|------|--------------|----------------|---|------------|--------------------------------|----------------------|--|------|-------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 黒部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 89 | 2017 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:2.015億円 残存価値:2.3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:672戸 年平均浸水軽減面積:272ha | 67 (※1) | 【内訳】 建設費 60億円 維持管理費 7億円 | 30.2 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・黒部川流域は国道8号、北陸自動車道など基幹インフラも多数存在し、平成27年9月の北陸新幹線の開業、国道8号バイパスの全線開通により、これら産業や観光資源と有機的に結びつき、更なる発展が期待できる地域である。 ・浸水想定区域内における市町の人口は減少傾向、世帯数は横ばいの状況である。 ・黒部川が氾濫した場合は、拡散型の氾濫形態となり、黒部市・入善町をはじめ、広範囲に甚大な被害が及ぶ。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・黒部川では現在、急流河川特有の洪水流の強大なエネルギーに対する堤防の安全性を確保するため、緊急性の高い箇所から急流河川対策を実施している。 ・治水事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている。 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"> ・新技術を活用することで工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 常願寺川直轄河川改修事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 124 | 1136 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:1.136億円 残存価値:0.6億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:272戸 年平均浸水軽減面積:32ha | 94 (※1) | 【内訳】 建設費 84億円 維持管理費 10億円 | 12.1 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・常願寺川は急流河川であり洪水流のエネルギーが非常に大きく、中小洪水でも堤防が侵食され破壊する危険があること、氾濫区域には富山県の中心都市である富山市などを抱えることなどから、氾濫した場合の被害は甚大である。 ・今後とも洪水に対する安全度の向上を図るため、想定される氾濫形態や背後地の資産・土地利用を総合的に勘案して、不断に治水対策を進める必要がある。 ・富山市における人口は横ばい、世帯数は増加傾向にある。 ・富山市では、コンパクトシティ政策の一環として「まちなか居住・公共交通沿線居住推進事業」(中心市街地及び公共交通機関沿線の活性化)に取り組んでいるほか、平成27年春に北陸新幹線が開業し、駅周辺地域のさらなる発展が期待される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・急流河川特有の洪水の強大なエネルギーに対する堤防の安全確保のため、緊急性の高い地点から急流河川対策を実施してきている。 ・事業の実施にあたり、大きな支障がなく、着実な進捗が見込まれる。 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"> ・新技術を活用することで工事におけるコスト縮減や環境負荷低減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 天竜川直轄河川改修事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 686 | 28096 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:28.086億円 残存価値:9.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:11,326戸 年平均浸水軽減面積:1,263ha | 768 (※1) | 【内訳】 建設費 515億円 維持管理費 253億円 | 36.6 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・沿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、軽四輪自動車やピアノ等、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。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画策定以降、水位低下対策(樹木伐開・河道掘削)や堤防整備及び堤防強化(浸透対策・浸食対策・扇頂部対策)を実施しており、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37%程度(H27年度末)となっている。 ・流下能力が不足している河口部の河道掘削を実施するとともに、モニタリングを行う。 ・流下能力が不足している区間の水位低下対策、堤防強化を進める。 ・堤防が決壊した場合に下流への甚大な被害が想定される扇頂部に対し、扇頂部対策(堅固な護岸や根固工、水制等の整備、高水敷を造成による堤防強化)を実施する。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・河道掘削残土を遠州灘海岸の養浜材として利用することや、再利用可能な根詰めブロックを再利用、プレキャスト基礎の中詰めに現場発生のコ塊を利用等によりコストを削減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 矢作川直轄河川改修事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 381 | 12167 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:12,160億円 残存価値:6.9億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,302戸 年平均浸水軽減面積:204ha | 340 (※1) | 【内訳】 建設費 245億円 維持管理費 96億円 | 35.7 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・流域関連市町村人口(8市2町2村)は、約134万人であり、豊田市等における製造業の発展に伴い、年々増加傾向にある。 ・全国1位の工業出荷額を有する愛知県の半分を、当該流域の大半である西三河地域が占め、全国シェアも年々拡大傾向であったが、近年は横ばい傾向である。 ・矢作川流域内は、東名高速道路、東海環状自動車道、一般国道1号、JR東海道新幹線、東海道本線等の重要な交通網が整備されている。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・矢作川では、平成12年9月東海(恵南)豪雨規模の洪水を安全に流下させるため、鵜の首上流の豊田市区間の河道掘削、中下流部の堤防整備・堤防強化、河道掘削、樹木伐開を進めており、河川整備計画に計上されている事業の進捗率は、事業費ベースで約18%程度(H27年度末)である。 ・矢作川分派施設(関連整備含む)が完了した後は、中上流区間の河道整備(河道掘削、堤防整備)を主に実施していく。なお、事業実施にあたっては関係者等と十分な調整を図った上で実施していく。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・築土工事においてプレキャスト製品の採用や、河道掘削工において発生した土を他工事に有効利用することによりコスト削減を図っている。 ・新たな知見、技術の進歩などの情報を収集し、適宜コスト削減に向けた見直しを行う。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 宮川直轄河川改修事業 中部地方整備局 | その他 | 147 | 2,727 | 【内訳】 被害防止便益:2,725億円 残存価値:1.8億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:758戸 年平均浸水軽減面積:91ha | 119 | 【内訳】 建設費 100億円 維持管理費 19億円 | 23 | <p>①人的被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、想定死者数は約40人、最大孤立者数は約16,500人と推定されるが、整備を実施することで想定死者数及び最大孤立者数は解消される。(避難率40%の場合)</p> <p>②社会機能低下被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、機能低下する医療施設は1施設、社会福祉施設は1施設と推定されるが、整備を実施することで医療施設及び社会福祉施設の機能低下は発生しない。</p> <p>③波及被害の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、途絶する主要道路は国道23号、県道38号、37号、32号、60号、21号であり、整備を実施することで交通途絶被害は解消される。</p> <p>④その他の被害指標 ・河川整備計画の目標規模の大雨が降ったことにより想定される浸水が発生した場合、水害廃棄物の発生量は約3.5万tであり、整備を実施することで水害廃棄物は発生しない。</p> <p>・河川整備計画策定(平成27年11月)をもって再評価を実施。</p> <p>①事業の必要性等について ・宮川流域市町村の人口・世帯数に近年大きな変化は見られない。 ・流域の下部に広がる伊勢平野には、伊勢自動車道、一般国道23号、近鉄山田線、JR参宮線等のこの地方の根幹をなす交通網の拠点がある。 ・伊勢神宮をはじめとした歴史的、文化的資産が多く存在し、今後も観光地として期待される地域である。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・宮川水系における堤防は、大臣管理区間の約60%で計画前面堤防が整備されているものの、堤防の高さや厚みが不足する区間が約40%残されている(平成26年度末) ・断面が不足する箇所での堤防整備、堤防の浸透に対する安全性の不足する箇所の浸透対策、流下能力が不足する箇所の河道掘削について、関係者等と十分な調整を図った上で実施する。 ・大規模地震等での基礎地盤の液状化等により堤防の沈下等が生じた場合、津波等により浸水被害の恐れがある箇所について、堤防の耐震対策を実施する。 ・危機管理対策として、河川防災拠点等の整備、広域防災ネットワークの構築、情報伝達体制の充実、河川情報システムの整備を実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・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、コストの削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘) | |
| 淀川直轄河川改修事業(淀川高規格堤防整備事業(西島地区)) 近畿地方整備局 | その他 | 9.5 | 11 | 【内訳】 被害防止便益:10.4億円 残存価値:0.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1戸 年平均浸水軽減面積:0.02ha | 9.5 | 【内訳】 建設費 9.5億円 維持管理費 0億円 | 1.2 | <p>・年超過確率1/1,000の降雨による洪水が発生し、西島地区の堤防が決壊した場合の想定死者数は約190人(避難率40%)、最大孤立者数は約30,700人(避難率40%)と想定されるが、事業の実施により解消される。</p> <p>①事業の必要性等について ・沖積平野に形成された淀川下流部は、低平地で洪水時の河川水位より低い位置にあり、このエリアは氾濫すると壊滅的な被害が発生する恐れのある関西の中核機能が集積している地域である。 ・洪水による壊滅的な被害を未然に防止するため、計画を上回る洪水に対しても、堤防が決壊しないよう高規格堤防を整備している。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・高規格堤防整備事業に併せて居住環境の改善である大阪市営住宅の建て替え事業との共働化事業について、協議、調整を行っている。 ・市営住宅は平成28年度に取壊しを行い、その後、高規格堤防整備に着手を予定していることから再評価を実施。</p> <p>③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・高規格堤防の盛土材については、他事業で発生する掘削土(建設発生土)を有効活用することによりコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|----------|---|---|---|-------------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 淀川直轄河川改修事業(淀川高規格堤防整備事業(生江地区)) 近畿地方整備局 | その他 | 6.2 | 17 | 6.2 | 2.7 | <ul style="list-style-type: none"> ・年超過確率1/1,000の降雨による洪水が発生し、生江地区の堤防が決壊した場合の想定死者数は約1,400人(避難率 40%)、最大孤立者数は約412,200人(避難率 40%)と想定されるが、事業の実施により解消される。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・沖積平野に形成された淀川下流部は、低平地で洪水時の河川水位より低い位置にあり、このエリアは氾濫すると壊滅的な被害が発生する恐れのある関西の中核機能が集積している地域である。 ・洪水による壊滅的な被害を未然に防止するため、計画を上回る洪水に対しても、堤防が決壊しないよう高規格堤防を整備している。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・高規格堤防整備事業に併せて大阪市による公園整備事業との共同化事業について、協議、調整を行っている。 ・現地は既に更地となっており、今後、高規格堤防整備に着手を予定していることから再評価を実施。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・高規格堤防の盛土材については、他事業で発生する掘削土(建設発生土)を有効活用することによりコスト縮減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | | |
| 小瀬川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | その他 | 115 | 284 | 66 | 4.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、小瀬川流域で浸水区域内人口が約5,000人、電力の停止による影響人口が約60人と想定されるが、弥栄ダムの有効活用と事業の実施により解消される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画策定(平成27年6月)をもって再評価を実施。 ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・流域内の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・平成17年には、戦後最大規模の洪水が発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修への要望も強い。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・小瀬地区においては、事業着手しており道路管理者と連携し順調に事業が進捗している。 ・道路管理者との協力体制が確立されており、早期の完成に向けて効率的で効果的な事業を継続する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・新技術・新工法を活用するとともに、関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、コスト縮減に努める。 ・施設点検や維持補修の効率化、施設の長寿命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|--|-------------|----------------------------------|----------------------|---|------|-------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 吉井川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 287 | 1,409 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:1,407億円 残存価値:2.93億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:391世帯 年平均浸水軽減面積:272ha | 213 (※1) | 【内訳】 建設費 208億円 維持管理費 5.9億円 | 6.6 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・流域内の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・沿川は岡山市街地として高度な土地利用が進んでいる。岡山市は平成21年4月に政令指定都市に移行。 ・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事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・河口部の九種箇所においては、事業着手しており順調に進捗している。 ・これまでのところ、事業は順調に進捗、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コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・環境に配慮して事業を進め、より一層事業効果の発現を図るとともに、今後河道掘削が主な工種となることから、圏域で実施される他工事への建設残土の流用等により、さらなるコスト縮減に努める。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト縮減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容を定める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 天神川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 128 | 4,049 | 【内訳】 被害防止便益:4,046億円 残存価値:3.12億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:378世帯 年平均浸水軽減面積:87ha | 125 | 【内訳】 建設費 121億円 維持管理費 4.6億円 | 32.3 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・山陰自動車道及び地域高規格道路(北条湯原道路)が建設中であり、西倉吉工業団地を中心として、電子部品・PC生産等のIT関連産業の振興が期待されている。 ・近年でも河岸侵食等の洪水被害を受けており、治水事業の要望は強い。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・現在、小鴨地区の河積確保のための河道掘削を実施中。 ・河川整備計画を住民意見、関係自治体の長並びに関係機関の意見を聴き策定しており、今後の円滑な事業進捗が見込まれる。 ・小鴨川中流の河床掘削等については着手しており、順調に進捗している。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・掘削残土を道路事業・関係機関工事に流用し、処分費用のコスト縮減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 日野川直轄河川改修事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 114 | 1,631 | 【内訳】 被害防止便益:1,629億円 残存価値:1.1億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:528世帯 年平均浸水軽減面積:91ha | 73 | 【内訳】 建設費 70億円 維持管理費 2.8億円 | 22.4 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・流域内の人口及び世帯数に大きな変化は見られない。 ・平成18年、平成23年には観測史上最大規模の洪水が発生しているため、住民の治水に対する関心は高く、河川改修への要望も強い。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・支川法勝寺川の青木箇所においては、事業着手しており順調に進捗している。 ・これまでのところ事業は順調に進捗。地域住民からは引き続きの河川改修事業を切望されており、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、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・掘削残土は、築堤等の土砂材料や関係機関を含めた工事に流用するなど、残土処分費用のコスト削減に努める。 ・現在、河川整備計画の策定作業中であり、有識者及び地域住民からの意見を踏まえつつ、関係機関と協議・調整を図りながら、コスト削減や事業の効果・効率性等を考慮して、整備内容を定める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 矢口川総合内水緊急対策 事業 中国地方整備局 | その他 | 36 | 41 | 【内訳】 被害防止便益:41億円 残存価値:0.42億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減世帯数:10世帯 年平均浸水軽減面積:1.4ha | 37 | 【内訳】 建設費 35億円 維持管理費 1.7億円 | 1.1 | <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が30億円から36億円に増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・流域内の人口・世帯数は増加傾向にあり、内水はん蓋想定区域にはJR芸備線及び安芸矢口駅、県道、病院等が存在。 ・近年でも内水による浸水被害が発生しており、早急な内水対策は地元の悲願。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・施工方法、仮設工の見直し等により、総事業費が30億円から36億円に増加したことから再評価を実施。 ・平成25年より事業に着手し、現在までの進捗状況は約51%であり、排水ポンプ増設への要望は強い。 ・国、県、市が連携して、それぞれの役割分担の下、総合的な内水対策を推進するための計画を策定しており、これに基づき実施していることから、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などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関等との事業調整、建設発生土の有効利用を図り、可能な限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 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 吉野川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 1,835 | 2,563 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:2,541億円 残存価値:22億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:959戸 年平均浸水軽減面積:312ha | 1383 (※1) | 【内訳】 建設費 1,333億円 維持管理費 50億円 | 1.9 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の最大孤立者数(避難率40%)は約9,200人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・河川整備基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水区域内の最大孤立者数(避難率40%)は約9,200人と想定されるが、事業実施により最大孤立者数(避難率40%)は約68,200人と想定される。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成21～26年度については、堤防整備、内水対策、地震・津波対策等を実施 ・平成27年度については、堤防整備、地震・津波対策等を実施 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・各事業の設計・実施段階で、代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト削減に努める | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 土器川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 107 | 1531 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:1,530億円 残存価値:0.91億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:424戸 年平均浸水軽減面積:38ha | 62 (※1) | 【内訳】 建設費 61億円 維持管理費 1.2億円 | 24.6 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・土器川下流部は、瀬戸大橋等の基幹交通施設が集中する交通の要衝。 ・土器川流域の関係3市3町の人口は横ばいであるものの、従業員数が増加傾向にあり、地域の重要性が高まっている。 ②事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・当面の対策として、土器・飯野箇所の堤防整備を実施し、下流部の流下能力不足を解消する。 ・土器箇所の局所洗掘対策及び堤防断面拡幅、清水川水門の耐震対策を完了。引き続き対策が必要な区間の局所洗掘対策を進める。 ・実施中の堤防整備や局所洗掘対策は、順調に進捗している。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・各事業の設計・実施段階で、掘削土や現場発生品等の有効活用、二次製品の利用、新技術の採用等を適切に行うことによ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 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------|------|--------------|----------------|--|-------------|---------------------------------|----------------------|---|------|-------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 牝川直轄河川改修事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 417 | 842 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:832億円 残存価値:10億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:155戸 年平均浸水軽減面積:40ha | 392 (※1) | 【内訳】 建設費 379億円 維持管理費 13億円 | 2.1 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・大洲市街(東大洲地区)は基幹交通施設がある交通の要衝 ・専大洲地区などでは治水施設の整備に伴い、店舗進出数が増加しており、今後も発展が見込まれる。 ・牝川の河川整備計画においては、直轄河川改修事業、鹿野川ダム改修事業、山島坂ダム建設事業、広域河川改修事業(愛媛県)により目標とする安全度を確保する。 ②事業進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年度～27年度には長浜地区の築堤事業、大和(上老松地区)土地利用一体型水防災事業及び矢落川の浸透対策工事が完成している。 ・現在、牝川下流地区(沖浦・小浦地区、惣瀬地区等)の築堤事業等を実施中 ・近年(H16、H17、H23)洪水の再度災害防止に向けて暫々定堤防の一部嵩上げを実施予定 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・各事業の設計・実施段階で代替案の可能性検討を行うとともに、掘削土等の有効活用、新技術の採用等を適切に行うことによりコスト縮減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 大淀川直轄河川改修事業 九州地方整備局 | その他 | 469 | 3,544 | 【内訳】 被害防止便益:3,519億円 残存価値:25億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,047戸 年平均浸水軽減面積:172ha | 675 | 【内訳】 建設費 594億円 維持管理費 81億円 | 5.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約440億円から約469億円へ増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・大淀川流域内では、国道10号都城道路をはじめとする道路整備が盛んであり、道路整備等に伴う生活利便性の向上、産業活動の活性化等の影響により、周辺地域も含めた広域な開発・発展が期待される。 ・大淀川では、河川改修の整備促進等を目的とした期成会が設立されるなど、流域関係者などから河川改修を望む声が大きい。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・地質調査の結果、地質状況に伴う地盤改良の施工範囲の変更が必要となったことに伴い、総事業費が約440億円から約469億円へ増加。 ・平成25年度より大淀川下流支川八重川の地震・津波対策を実施中であり、今後も円滑な事業進捗が見込まれる。 ・平成17年度より堤防の安全度が低い箇所の質的整備を実施中であり、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などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・築堤盛土材については、他事業との調整を図るなど、コスト縮減に取り組んでおり、事業実施にあたっては、構造物設計におけるコスト縮減、および、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。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 遠賀川特定構造物改築事業(新日鏡用水堰改築【中間堰】) 九州地方整備局 | その他 | 119 | 1,781 | 【内訳】 被害防止便益:1,780億円 残存価値:0.90億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:74戸 年平均浸水軽減面積:11ha | 129 | 【内訳】 建設費 129億円 | 13.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費が約114億円から約119億円へ増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年7月には、中間市にある「遠賀川水源ポンプ室」が明治日本の産業革命遺産の構成遺産として、「世界文化遺産」に登録され、新たな観光資源として地域の活性化が期待される。 ・河川事業の推進等を目的に流域自治体で構成される「遠賀川改修期成同盟会」から要望書が提出されるなど事業促進の強い要望がある。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・堰改築中の平成24年11月末に「堰本体部の不同沈下」が確認されたため、学識者等で構成する「中間堰技術検討委員会(H25.1.31～H27.1.15)」を設置し、沈下要因の分析・検討及び沈下要因を踏まえた対策工検討、残事業(左岸側)の方向性の検討など実施した結果、増し杭の対策工が必要となり総事業費が約114億円から約119億円へ増加。 ・本事業は平成21年度より事業に着手しているが、対策工を実施した結果、工期が2年延伸となったが、その後の不同沈下は確認されていないため、今後は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などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施にあたっては、河道掘削による発生土について他事業と調整し、有効活用するなど、処分費の削減に取り組んでいる。 | 継続 | 水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 直) | |
| 十勝川総合水環境整備事業 北海道開発局 | 再々評価 | 14 | 84 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 自然再生の効果による便益:73億円 水辺整備の効果による便益:11億円 【主な根拠】 (自然再生) <ul style="list-style-type: none"> ・札内川自然再生 支払い意思額:252円/世帯/月 受益世帯数:132,063世帯 (水辺整備) <ul style="list-style-type: none"> ・千代田環境整備 年間利用増加数:17,130人 | 15 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 (自然再生) 建設費:7.8億円 (水辺整備) 建設費:5.9億円 維持管理費:0.67億円 | 5.8 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について <ul style="list-style-type: none"> ・札内川地区の自然再生は、減少傾向にある礫河原を再生し、ケショウやナギをはじめとする礫河原に依存する生物の生息・生育場の再生を進めていく必要がある。 ②事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・札内川自然再生は、流域の地方公共団体等から事業推進に強い要望があり、今後、流域自治体、関係機関と連携し、地域の方々の理解と協力を得ながら、整備を進める。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・これまで自治体等と連携しながら、発生する伐採木の有効活用等によりコスト削減を図っているが、引き続きコスト削減に努める。 ・また、代替案の可能性については、計画段階から学識経験者からなる「札内川技術検討会」において議論を重ねており、現計画が最適であると考えられる。 | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 天塩川総合水系環境整備 事業 北海道開発局 | その他 | 31 | 109 | 35 | 3.1 | <p>・天塩川下流地区においては、汽水環境・静水環境を再生することにより、汽水性のシジミ等の底生動物の生息環境が向上し、それを採餌する魚類、鳥類などの生息環境が向上し、静水環境を利用する鳥類の生息環境も向上することで、オジロワン、オオワンなどの生態系上位種の採餌環境の改善に繋がる。オジロワンは留鳥もいることから、これらの個体にとっては通年で良好な採餌環境の創出に繋がる。</p> <p>・天塩地区においては、国が高水敷整正、管理用通路、水辺整備、町が看板やフットバス、階段、活動拠点等の整備を行う。それにより、情報発信、観光動線を強化し、道の駅「てしお」など観光拠点と天塩川の観光資源との連携を図り、遺跡・資料館などの歴史資源、天塩川・日本海の雄大な景色や自然環境を活かした観光振興につなげ、地域を活性化させる。</p> | <p>①事業の必要性等について ・天塩川下流地区の自然再生は効果が発現してきており、引き続き、事業の実施及び整備箇所のモニタリング等を実施することにより、自然再生の効果が期待される。 ・天塩地区かわまちづくり計画が登録され、事業箇所を追加したことから再評価を実施した。 ・天塩町のまちづくりと一体となった水辺整備を実施し、地域資源を有効活用することで観光振興及び活性化を目指す。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・天塩川下流地区自然再生は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、事業推進に強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。 ・天塩地区かわまちづくりは、事業進捗に強い要望があり、今後、地域住民や関係機関と連携し、整備を進めていく。</p> <p>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NPO等と連携したモニタリングや、発生土を築堤工事の盛土材料や他事業へ土砂供給することでコスト削減を図っているが、引き続きコスト削減に努めている。 ・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からなる検討会において議論を重ねており、現計画が最適であると考えられる。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 岩木川総合水系環境整備 事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 29 | 276 | 53 | 5.2 | <p>・親水施設の整備等により、野球やサッカーの大会等のイベントが開催され人々の交流が活発になるとともに、魚道の改良により下流から上流まで多様な生物と親しむことができるようになるなど、子どもたちの体験学習や総合学習の場として活用されるようになり、河川愛護意識の啓発が図られる。</p> | <p>①事業の必要性等について ・水辺整備の整備済み箇所では、地域住民等が多数参加するイベントや河川をフィールドとする子供たちの体験学習の場として活用されているほか、地域団体によって清掃活動が行われる等、河川愛護の意識も高まっており、事業の必要性が認められる。 ・現在整備中の自然再生においても、魚類がすみやすい岩木川の再生に対する地域の期待及び早期実現に向けた要望が出されるなど、事業の推進が望まれている。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・これまでに全体計画10地区のうち9地区が完成し、進捗状況は全体の95%（事業費で算出）である。 ・現在整備中の自然再生についても、学識者や関係団体等と連携して推進しているところであり、今後も円滑な事業推進が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・水辺整備で用いる玉石や砂礫は河道掘削により発生した材料を流用してコスト削減を図っており、維持管理においても、河川環境課等に協力をいただいている。 ・自然再生における砂州の切り下げにあたっては、再堆積や樹林化を抑制する掘削方法を検討してコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 阿武隈川総合水系環境整備 事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 4.4 | 55 | 5.7 | 9.6 | <p>・歴史的な治水施設や観光施設を結ぶサイクリングコースやウォーキングコースを設定することにより、地域活性化の機運が一層高まってきている。また、河川周辺にある観光資源とネットワークを形成することにより、河川利用の推進のみならず、地域の魅力向上、観光振興にも寄与する。 ・親水施設の整備や水辺へのアプローチ改善によって、子どもたちの総合学習の場として活用されるようになり、河川愛護意識の啓発が図られる。</p> | <p>①事業の必要性等について ・本事業は、「阿武隈川水系河川整備計画」の基本理念を踏まえ、阿武隈川を軸とした人・自然・社会の調和と活力ある地域の創造を図るため、地域との協力体制を構築し、計画的に整備を実施している。 ・地元自治体からは地域振興・観光振興の面においても、整備した施設と周辺観光資源などと有機的な連携により地域活性化に資することから、さらなる事業の推進が求められている。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・これまでに福島荒川地区が完成し、進捗状況は全体で約93%（事業費で算出）であり、整備予定箇所においても、地元自治体と連携しながら関連事業と一体的に推進することにより、今後も円滑な事業実施が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・発生材を事業内において有効活用を図り、コスト削減を図っている。 ・維持管理においても、地域の活動団体により清掃活動に協力を頂いている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備事業(小貝川環境整備)関東地方整備局 | 再々評価 | 5.2 | 61 | 6.8 | 9.1 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・母子島遊水地には、貴重な生物も生息する自然環境が形成されているほか、筑波山を望む景観は大きな地域資源となっているが、アクセス路が未舗装であったり、堤防法面が急勾配であったため、アクセスしづらく安全に水辺空間を利用することが困難であった。 ・サイクリングや散策利用等がみられる堤防上や高水敷、水辺等では、管理用通路が一部不連続であったため、上下流を連続して通行できない箇所があった。 ・小貝川は、周辺地域における貴重なオープンスペースとして散策やスポーツなど多くの人々に利用されており、誰もが安心、安全に利用できる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。 <p>(母子島水辺空間整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年のカヌーブームにより筑波山を望むビュースポットとして母子島遊水地のPRに寄与。 ・遊水地内には貴重なチョウ等が生息しており、「バタフライード」として自然観察・環境学習の場として活用。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の実施の目途、進捗の見通しについて、特に大きな支障はない。 ・今後の事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、モニタリングを実施し効果検証を行う。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・坂路や散策路の整備において、残置等を活用して効率的に実施するとともに、土砂、ブロック、碎石等を再利用（リサイクル）することにより、コスト削減を図った。 ・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |
| 那珂川総合水系環境整備事業関東地方整備局 | 再々評価 | 17 | 56 | 23 | 2.5 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那珂川の上中流部は、良好な自然環境を背景にカヌー、アユ釣り利用され、下流部は、都市部の憩いの場として、サイクリングや散策、高水敷のグラウンドを利用したスポーツ等をはじめ、多様に利用されている。 ・那珂川では、治水対策として堤防の整備が進む一方、地域における水辺利用のニーズが高まる中で、散策や環境学習等の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺の整備が課題となっている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モニタリングを実施し効果検証を行う。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現地の河床材料(礫・砂利)の活用によりコスト削減を行った。 ・維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働により、コスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |
| 久慈川総合水系環境整備事業関東地方整備局 | その他 | 7.1 | 20 | 9.0 | 2.2 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・久慈川の上中流部は、奥久慈渓谷等の自然を活かした観光や釣り、サイクリング等に利用され、下流部は、グラウンドや親水公園、サイクリングロード等が整備され、スポーツやレクリエーション、憩いの場等として利用されている。 ・久慈川では、治水対策として堤防の整備が進む一方、地域における水辺利用のニーズが高まる中で、散策や環境学習等の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺の整備が課題となっている。 ・東海村が東日本大震災で道路や下水道等のインフラが大きな被害を受け、その復興が最優先の課題となり、当該地区の整備を休んでいく見通しが立たなくなった。このため、村と国で協議のうえ事業を休止していたが、被災後4年で復興が進み、一定の目処が立ったので村と国で協議した結果、国も事業を再開する事となったため、再評価を実施した。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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行い実施する。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・河川敷の基盤整正の発生主を他事業との協働により、コスト削減を図る。 ・維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働により、コスト削減に努める。 ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 利根川総合水系環境整備 事業(鬼怒川環境整備) 関東地方整備局 | 再々評価 | 50 | 306 | 72 | 4.2 | ・特徴的な自然環境の保全・再生や鬼怒川にすむ生物の生息・生育環境の改善 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鬼怒川には複数の河川横断工物がみられるが、頭首工や床止工の下流では河床低下等に伴い大きな落差が形成され、これがアユをはじめとする水生生物にとって大きな移動障害となっていた。 ・河床低下等に伴い礫河原の冠水頻度が減少したことから、外来種が侵入し、鬼怒川のもともとの姿である礫河原が減少しつつあった。また、礫河原の減少により、河原固有の生物(在来種)も急激に減少していた。 ・鬼怒川は、流域住民にとって豊かな自然環境が残る貴重な空間となっており、特徴的な自然環境の保全・再生や鬼怒川にすむ生物の生息・生育環境の改善に対する整備の必要性はますます高まっている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・今後の事業実施に当たっては、社会情勢の変化に留意しつつ、モニタリングを実施し、効果検証を行う。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場発生土(掘削土)を活用することでコスト削減を図っている。 ・掘削する中州の樹木を処分するには費用がかかるが、地域に無料配布することで極力コスト削減に努めている。 ・各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、維持管理に際しても一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | |
| 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 | 134 | 1,913 | 197 | 9.7 | <ul style="list-style-type: none"> 水道水等の貴重な水資源である利根川及び江戸川の水質改善。 自然環境の保全・再生 多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間の整備。 (利根川下流部水環境改善) 鳥類重要種数の増加 水質に対する印象の向上(江戸川・坂川 水環境) 水質に対する満足度増加 景観に対する満足度増加(佐原広域交流拠点整備) 水辺の年間利用者数の増加 観光への活用(パンフレット掲載) 水辺の親しみやすさの向上 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> 利根川、江戸川の水は首都圏における都市用水等として多くの人々に広範囲に利用されている。 利根川下流部では我が国有数のオオセッカの繁殖地となるヨシ・カサゲ群落が形成され、江戸川では絶滅の恐れのあるヒスマイトトンボ等が生息する汽水域のヨシ原が形成されている。また、水域ではアユ、サケ等の回遊魚の遡上が見られる。 水辺では舟運を活用した観光や祭りなど地域の文化と密接に関係した利用や散策・スポーツ、震災時の広域避難場所等多くの人々に多目的に利用されており、特に江戸川は都市部の貴重なオープンスペースとして年間600万人以上の人々に利用されている。また鳥川の広い高水敷には、公園、運動場、ゴルフ場等があり、散策やスポーツの場として多くの人に日常的に利用されている。 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。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後の実施の目処、進捗の見通しについて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、自治体と施工区分等での確認を行うとともに、地元との調整を十分に行い実施する。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> 現地の河床材料の活用により、コスト削減を図る。 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。 新技術の採用や新たなコスト削減の可能性を探りつつ、総コストの削減を図る。 各施設の効率的・効果的な運用方法を検討し、耐久性の高い素材の活用、維持管理しやすい構造を採用するなど維持管理におけるコストの削減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 利根川総合水環境整備事業 (霞ヶ浦環境整備) 関東地方整備局 | 再々評価 | 1,519 | 9,485 | 2,718 | 3.5 | <p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:9.320億円 残存価値0.15億円 自然再生効果による便益:146億円 残存価値0.32億円 水辺整備効果による便益:18億円 残存価値0.06億円</p> <p>【主な根拠】 ①水環境 (水質改善事業) 支払い意志額:443円/世帯/月 受益世帯数:4,649,648世帯 ②自然再生 (田村・沖宿・戸崎地区自然再生事業) 支払い意志額:377円/世帯/月 受益世帯数:74,760世帯 (常陸川水門環境整備事業) 支払い意志額:319円/世帯/月 受益世帯数:81,911世帯 ③水辺整備 (天王崎水辺環境整備事業) 支払い意志額:148円/世帯/月 受益世帯数:35,653世帯 (阿見地区水辺環境整備事業) 支払い意志額:320円/世帯/月 受益世帯数:2,681世帯</p> | <p>【内訳】 水環境 建設費 2665億円 維持管理費 0.6億円 自然再生 建設費 48億円 維持管理費 1.6億円 水辺整備 建設費 2.4億円 維持管理費 0.6億円</p> | <p>貨幣換算が困難な効果等による評価</p> <p>・霞ヶ浦の水質改善。 ・かつて霞ヶ浦で見られた動植物が生育・生息する湖岸植生帯の再生・保全による、多様な動植物の生息・生育環境の創出。</p> <p>(天王崎水辺環境整備) ・整備による景観の向上 ・環境学習の場としての利用促進。</p> | <p>①事業の必要性等について ・昭和40年代から急激な人口増加や流域開発に伴い水質が悪化し、下水道整備等の流域対策と底泥溶出対策等の湖内対策による水質改善対策が必要となった。 ・干拓事業や堤防整備、波浪等の複合的な要因により湖岸の植生帯が後退し、湖沼固有の抽水植物、浮葉植物、沈水植物はわずかに見られるほどに減少している。また常陸川水門は魚類等の遡上・降下の環境を分断し生物の生息環境に影響を及ぼしている。 ・波浪による砂浜浸食や急勾配の水際部により安全に利用できる水辺が減少している。</p> <p>・事業の進捗の見込みについて ・今後の実施の目途・進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・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行い実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・現存する植生を保全するために、突堤等の消波施設整備を行うとともに、植生の再生を図るために、植生が生育できる基盤を整備(砂投入)する。また、植生基盤の整備にあたっては、霞ヶ浦における他機関の航路浚渫土を受け入れ、コスト削減を図る。 ・市民による清掃作業等の取り組みにより、維持管理費のコスト削減がなされた。 ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) |
| 荒川総合水環境整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 587 | 2,952 | 856 | 3.4 | <p>【内訳】 水環境改善の効果による便益:762億円 残存価値:2.8億円 自然再生の効果による便益:1,356億円 残存価値:0.71億円 水辺整備の効果による便益:829億円 残存価値:2.1億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 明戸地区 支払意思額253円/世帯/月、受益世帯数19,286世帯 荒川太郎右衛門地区 支払意思額319円/世帯/月、受益世帯数126,602世帯 荒川下流地区 支払意思額348円/世帯/月、受益世帯数1,360,653世帯 (水辺整備) 北本地区 支払意思額182円/世帯/月、受益世帯数40,248世帯 荒川下流地区 支払意思額291円/世帯/月、受益世帯数890,448世帯</p> | <p>【内訳】 水環境 建設費 347億円 維持管理費 33億円 自然再生 建設費 191億円 維持管理費 1.1億円 水辺整備 建設費 278億円 維持管理費 5.8億円</p> | <p>貨幣換算が困難な効果等による評価</p> <p>・荒川の自然環境の保全・再生 ・誰もが安心して水辺や自然とふれあう事の出来る空間</p> <p>(北本水辺利用整備) ・水辺利用の安全性に関するアンケート調査の結果、安全になったと思う回答者が増加。</p> | <p>①事業の必要性等について ・中流部では、河床低下によりできた段差による魚が遡上しにくい区間の解消と、安全に利用できる水辺の整備が課題となっている。また、河川敷の乾燥化によって減少した旧流路の池や湿地の保全・再生、河畔林の保全・再生が課題となっている。下流部では、高水敷の造成や船舶の航行時に発生する波(航走波)により、ヨシなどの湿地に生育する植物が減少しており、ヒスマイトンボやオオシキリ等の生息場所となるヨシ原の保全・再生が課題となっている。</p> <p>・中流部は、扇状地の砂礫河原が広がり、旧流路の池や湿地、広い高水敷が連続しているとともに、自然観察や散策などの利用が行われており、下流部は、都市の貴重なオープンスペースとして、レクリエーションや憩いの場として多くの人に利用されている。</p> <p>・荒川は下流部が都市化が進んでいる中、多様な利用と水際の自然が存在する貴重な空間であり、中上流は湿地環境等が残されていることから、荒川の自然環境の保全・再生を図るとともに、誰もが安心して水辺や自然とふれあう事の出来る施設整備の必要性はますます高まっている。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・今後の実施の目途、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ・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、地元との調整を十分に行い実施する。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・自然再生事業において、現場発生土(掘削土)の再利用によるコスト削減を行った。 ・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。 ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 多摩川総合水系環境整備 事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 85 | 2,557 | 119 | 21.5 | <ul style="list-style-type: none"> 水質改善 自然環境の保全再生 多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> 多摩川流域は山梨県、東京都及び神奈川県のみならず、中下流部は、首都圏における社会、経済、文化等の基盤をなすとともに、都市地域における貴重な自然空間、オープンスペースとして散策、イベントやスポーツ等で多くの人に利用されている。 中下流部は、都市域における貴重な自然空間として、多摩川の本有する自然の再生や地域における水辺利用のニーズが高まる中、生物の生息環境となる磯河原や干潟の保全再生、誰もが安全かつ容易に利用できる水環境や水辺の整備が課題となっている。 多摩川は、流域住民にとって、水道水の貴重な水源であるとともに、自然環境が残り、多様な水辺利用を楽しめる貴重な空間であり、多摩川の水質改善、自然環境の保全・再生や、浅川を含め誰もが安心して水辺や自然とふれあう事のできる施設整備の必要性はますます高まっている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、関係機関や地元関係者等との調整を十分に行い実施する。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> 近接他工事の現場発生土(掘削土)の再利用等によりコスト削減を行った。 維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働によりコスト削減に努める。 技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 相模川総合水系環境整備 事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 11 | 55 | 11 | 5.0 | <ul style="list-style-type: none"> 誰もが安心して水辺や自然とふれあうことができる環境 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> 相模川流域は山梨県、神奈川県2県14市4町6村にまたがり、山地等が約81%、水田や畑地等の農地が約89%、宅地等の市街地が約11%となっており、下流部の厚木市等の市街地化された地域に人口が集中している。 下流部は、グラウンドや水辺の乗客が整備され、スポーツやレクリエーション、憩いの場として利用されており、治水対策としてコンクリート護岸の整備が進む一方、地域における水辺利用のニーズが高まる中で、散策や環境学習等の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺の整備が課題となっている。 相模川は、市街地における貴重な水辺空間である事から、広い河川敷は地域住民の散策、水辺利用、近隣の学校の環境学習、体験活動の場として多様に利用されており、誰もが安心して水辺や自然とふれあうことができる整備の必要性が高まっている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 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く、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行い実施する。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> 近接他工事の現場発生土(掘削土)の再利用等によりコスト削減を行った。 維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働によりコスト削減に努める。 技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 富士川総合水系環境整備事業 関東地方整備局 | 再々評価 | 64 | 225 | 58 | 3.9 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・富士川は、流域における平地の割合が少なく、そのため、河川空間は地域の身近なオープンスペースとして重要な役割を担っている。 ・良好な自然環境を背景に散策やサイクリング、高水敷のグラウンドを利用したスポーツをはじめ、川中島合戦戦国絵巻(笛吹市)等の地域に根付くイベントが開催される等、多様に利用されている。治水対策としての堤防整備が進む一方、地域における水辺利用のニーズが高まる中で、散策や環境学習等の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる水辺整備及び地域のまちづくりとの連携が課題となっている。 ・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おり、水辺の乗校では、計画段階から整備後まで、地域の方が積極的に関わるなど、水辺整備への期待と熱意の高い地域であり、本事業を推進することにより、富士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事から、本事業の必要性は高い。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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行い実施する。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・護岸のすりつけ材として、再利用が可能な大型連動ブロックを使用することで、コスト削減を行った。 ・維持管理にあたっては、地元自治体や市民との協働により、「富士川流域一斉清掃」を実施し、コスト削減に努める。 ・技術開発の進展に伴う新工法の採用等の可能性を探るなど一層のコスト削減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |
| 阿賀野川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 82 | 314 | 91 | 3.4 | <p>(阿賀野川自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・樹木伐採及び掘削を行ったことで、洪水時に冠水・攪乱し、自然の営力により礫河原が再生され、みお筋の固定化も解消された。 ・モニタリング調査の結果では、礫河原を利用する種が多数確認された。 ・今後もモニタリング調査を行い生態系への効果を継続的に把握する。 <p>(阿賀野川自然再生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ワンド再生を行い、多様な魚種が確認されている。 ・今後も、かつて阿賀野川が有していたワンドや砂礫河原等を再生することで、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生が期待できる。 ・多数の地域住民等や観光客が本地区に訪れており、交流の場及び地域活性化の拠点となっている。 ・(横越地区水辺整備) ・日常的な散策・憩いの場、地域が主催・交流するイベント拠点として、新たな観光振興に寄与している。 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阿賀野川、阿賀野川では、みお筋の固定化により、低水路と高水敷の比高差が拡大し、かつて見られた瀬や淵、ワンド、砂礫河原等が減少するという事象が起きている。このことから、依存している生物の生息・生育・繁殖環境が失われてきており、これらの復元による生物多様性の保全が重要な課題となっている。流域内では、地域住民やNPO等の自然環境への関心が高く、阿賀野川、阿賀野川本来の自然環境を保全、再生する取り組みが強く望まれている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事業の実施箇所は、事業進捗に伴う支障となる課題等がなく、着実な進捗が見込まれる。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場の発生土や現地採取の礫を使用した他、新技術などを活用し、施工段階においてコスト削減を図った。 ・これまで、河内内樹木の繁茂による流下能力阻害を防止するため定期的な伐採を必要としたが、本事業によって洪水時に河内内で冠水・攪乱の範囲を広げることにより再樹林化の抑制が可能となり、樹木伐採・処分費の軽減が期待できる。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------|------|--------------|----------------|----|----------|--|---|---------------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 黒部川総合水環境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 19 | 47 | 26 | 1.8 | <p>(黒部川自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本川と支流の連続性の改善により、出水時の魚類の避難場所としてやすらぎ水路が機能していることが確認されている。 ・出水時等の魚類の避難場所、平常時の稚仔魚の生育場所の創出により、黒部川における魚類の生息・生育・繁殖に適した河川環境の再生を優先して行うことが重要である。 ・用水取水に伴う減水や伏没に伴う瀬切れ、流量減少により、魚類の移動・産卵に必要な水深・流速が確保されていないことから、正常流量を確保して生息環境の改善を図ることが重要である。 ②事業の進捗の見込みについて ・黒部川自然再生で整備したやすらぎ水路では、洪水時の待避も含めて本川・支流の連続性が確保されており、今後の整備においても魚類等の生息・生育・繁殖環境の一層の向上が期待できる。 ・宇奈月ダム水環境改善では、豊本環境の増放流が実施されており、これにより今後も正常流量は確保されるため、魚類の生息環境改善が期待できる。 ・黒部川の環境整備の進捗に対する地元からの強い要望もあり、事業進捗の支障となるような課題はなく、着実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 ・やすらぎ水路の整備では掘削土を土工事への流用土として活用するなどコスト削減を図っており、今後も施工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。 | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 神通川総合水環境整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 19 | 127 | 21 | 6.0 | <ul style="list-style-type: none"> ・モニタリング調査の結果から、施工箇所は良好な生息環境が創出され、全箇所でもサクラスが確認されるとともに、多様な魚種の生息が確認されている。 ・有識者等にも確認いただき、良好な環境が形成されていると評価されている。 <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神通川自然再生のこれまでの取り組みに対し良好な河川環境が形成されていると有識者から評価を頂いている。 ・漁協等の地元関係者から産卵床の維持管理、越冬場所での幼魚放流など、事業に関連する継続的な協力体制もあり、事業の確実な執行と機能維持も図られている。 ・環境整備の進捗に対する地元からの強い要望もあり、事業進捗の支障となるような課題はなく、着実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 ・越冬場所の施工において現場で発生したブロック等を活用するなどコスト削減を図っており、今後も施工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。 | 継続 | 水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 狩野川総合水環境整備事業 中部地方整備局 | その他 | 17 | 124 | 22 | 5.6 | <p>(柿田川自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミンマハイカモをはじめとした、貴重な水鳥に覆われた柿田川の環境が保全・再生される。 ・地域住民と協働し、外来植物駆除等の維持管理が継続される仕組みの形成が期待される。 ・環境学習の場としての利用者の増加が期待できる。 (塚本地区水辺整備事業) ・狩野川下流部にある既設のサイクリング拠点と連続することで、新たな拠点としての役割と水辺整備による利用の活性化が期待される。 ・他事業により整備される「道の駅」「河川防災ステーション」とあいまって、憩いの場やイベント、環境学習の場としての利用が期待できる。 <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・失われつつあるミンマハイカモ等柿田川の特徴的な湧水環境に依存する生物及び生態系の保全・再生を図るため河川環境を改善する必要がある。 ・塚本地区において、河川環境体験等の場として利活用できるよう水辺の整備が必要とされており、かわまちづくりの事業箇所を追加したことから再評価を実施した。 ②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コスト削減や代替案立案等の可能性について ・柿田川で発生した掘削土砂を土工事に活用し、処分費を削減している。 ・柿田川で駆除した外來種(オオカワヂヤ)を仮置き・乾燥させ、容積を減らすことで処分費を削減している。 ・今後も同様な取り組みが可能である。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川 環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 天竜川総合水環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 36 | 122 | 50 | 2.4 | <p>(天竜川自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・磯原が再生され、河原植物の群落が拡大・維持される。 ・自然観察や環境教育の場として、地域住民によって利活用される。 ・地域住民と協働し、外来植物駆除等の維持管理が継続され、河原植物が保全される。 <p>(西鹿島地区水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・堤防斜面が急なため、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るようになった。 ・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、今後も、浜松市が河川敷にグラウンド等を整備し、充実を図る予定であり、さらなる利活用が期待される。 <p>(磐田地区水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備区間においては、マラソンや地元企業が後援するサイクリング大会などのイベントが活発に行われている。 ・かわとまちのネットワーク化が図られたことで、日常の生活道、憩いの場としても利用されている。 <p>(河輪地区水辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段の整備や樹木伐採により水辺へのアクセスが向上し、高水敷が少年サッカーや地元ロータリークラブのグラウンドゴルフなどで利用されている。 ・せせらぎ・フンド、散策路等の整備によって、地元小学校の環境学習の場(水辺の乗校)としても利用されている。 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・失われつつある天竜川の原風景である砂礫河原と河原固有の植物の保全・再生や河川環境体験等、川と人とのふれあいの場として利活用を推進するため水辺の整備が必要とされている。 ②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。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・工事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幹を地元の方々に配布し処分費を縮減している。 ・事業予定区間において、NPO法人や地元住民のボランティア協力を得て河川木を伐採し、伐採の必要な樹木量を縮減している。 ・今後も同様な取り組みが可能である。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣篤) | | |
| 豊川総合水環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 39 | 99 | 41 | 2.4 | <p>(自然再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・干潟の再生により、渡り鳥やアサリ等貝類など多様な生物が生息しやすい環境となることが期待される。整備実施箇所のモニタリング結果では、干潟を利用する生物の種類が増加傾向にあることを確認している。 ・水際のヨシ原再生により、オオヨシキリなど多様な生物が生息しやすい環境となることが期待され、整備実施箇所のモニタリング結果では、オオヨシキリの営巣数が増加傾向にあることを確認している。 ・NPOが「生物の観察会を行うとともに、地域住民等により清掃活動が行われるなど、河川愛護の意識も高まっている。 | <p>①事業の必要性等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊川下流域において、減少してきた干潟やヨシ原の再生を図り、良好な河川環境を創出する必要がある。 ②事業の進捗の見込みについて ・ヨシ原・干潟の再生事業は、「豊川流域圏自然再生検討会」「豊川河口干潟利用促進協議会」で学識経験者、NPO団体等からの意見を踏まえて進めるとともに、「三河湾流域圏再生行動計画」「伊勢湾再生行動計画」にも、三河湾へ流入する汚濁負荷量を軽減する施策事業の一つとして位置づけられていることから、事業を進めるに際し、支障はないと考える。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・干潟再生の養浜材料として、河道掘削による建設発生土にて対応することにより、コスト削減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 矢作川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 26 | 86 | 26 | 3.3 | <p>(自然再生事業) ・干潟の再生により、シギ・チドリ類などの鳥類、アザリ、シジミ等の貝類などが生息しやすい環境となることが期待される。整備実施箇所のモニタリング結果では、干潟を利用する生物の種数が増加していることを確認している。 ・ヨシ原の再生により、オオヨシキリやアシハラガエといった生物がすみやすい環境となることが期待される。整備実施箇所のモニタリング結果では、オオヨシキリやカヤネズミの巣を確認している。 ・地域住民等により清掃活動が行われるなど、河川愛護の意識が高まっている。 (水辺整備事業) ・歩道や階段、坂路が設置され、水辺へ安全に近づけるようになる。 ・高水敷を安全に利用できるよう、グラウンド等が整備される。 ・これにより、沿川小学校の活動の場として利用されるなど、利用者が増加している。</p> | <p>①事業の必要性等について ・河口部において、減少してきた干潟やヨシ原の再生を図り良好な河川環境の創出や観水やレクリエーションの場などとして安全に活用できる水辺整備が必要とされている。 ②事業の進捗の見込みについて ・河口部自然再生事業は、「矢作川自然再生計画勉強会」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。また、「三河湾流域圏再生行動計画」にも三河湾の水質改善への施策事業の一つとして位置づけられている。 ・大門水辺整備事業は、岡崎市によるワークショップにより市民の意見を取り入れながら事業を進めている。 ・これより、事業の実施にあたっての支障はないと考える。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・干潟再生の養浜材料として、河道掘削による建設発生土にて対応することにより、コスト削減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣篤) | | |
| 宮川総合水系環境整備事業 中部地方整備局 | その他 | 15 | 48 | 20 | 2.5 | <p>(屋田地区水辺整備事業) ・安全に川に近づけるようになることから、自然を活かした環境教育や自然観察の場としての利用の拡大が期待される。 ・宮川の高水敷を安全・快適に利用できるようになり、スポーツやレクリエーション、地域住民の憩いの場となることが期待される。 (宮川勢田川水辺整備事業) ・宮川、勢田川で水辺を安全・快適に利用できるようになり、伊勢神宮などの周辺観光地と合わせた利用で利用者が増加した。</p> | <p>①事業の必要性等について ・屋田地区における河川教育や自然観察の場としての利用が求められていることから、水辺の楽校の登録を行い、宮川河川整備計画への反映を行ったことから再評価を実施した。 ②事業の進捗の見込みについて ・行政、沿川住民、NPO等が協働して河川空間の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。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・宮川勢田川地区の樹木伐開では、処分が必要な雑木について、一般への無料配布により処分費が削減され、コスト削減が図られた。 ・宮川、勢田川においても、樹木伐開により発生する処分が必要な雑木については、一般への無料配布により処分費の削減を図る。また、高水敷整正に必要となる土砂は、他工事で発生土を再利用することにより経費削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 大和川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局 | その他 | 211 | 1,849 | 412 | 4.5 | <p>・多種多様な生物の生息・生育を可能にし、快適な親水活動ができるように、水質を改善する。</p> <p>・大和川本川では、平成20年以降継続してBOD75%値は環境基準以下を維持しており、平成26年度は観測史上最もきれいな水質を記録した。</p> <p>・昭和30年頃の姿を目指して、大和川といふ多様な生物の生息、生育、繁殖環境を保全、再生、創出する。</p> <p>・平成19年以降、再生された瀬においてアユの産卵を確認。</p> <p>・平成22年に柏原堰堤に魚道が新設され、大阪湾から奈良県まで一つにつながっていることが示された。平成25年には奈良県において天然アユが確認された。</p> <p>・堺市浅香地区では、堺市や教育委員会、市民等と連携し、環境教育等でより安全な水辺利用を可能とする。</p> <p>・河川管理機能の向上と、より安全な水辺利用を実現。</p> <p>・平成21年に地域主体の大和川水辺の楽校協議会により「水辺の楽校」が開校し、毎年約1,000人がイベントに参加している。</p> <p>・その他、子供を対象として地域の水生生物調査なども行われ、環境学習の場として活用されている。</p> <p>・八尾市若林地区では、八尾市の地域計画と連携し、護岸整備等による河川管理機能向上により、親水性が確保された。</p> <p>・護岸整備後、たまりが形成され、本川の瀬、淵と合わせた多様な河川空間を創出。施設内においては、関係機関が連携し、大学生や流域住民等に水生生物の調査や観察会に利用されている。</p> <p>・大和郡山市羅城門地区では、大和郡山市の地域計画と連携し、水辺空間をつなぐネットワークが構築された。</p> <p>・堤防天端の舗装を実施後は、歴史的な資源と水辺空間をつなぐネットワークを構築し、整備箇所の一部は奈良県の自転車道として利用されている。</p> | <p>①事業の必要性等について</p> <p>・関係機関による取り組みの結果、流域の下水道普及率は85.3%と全国平均を上回り、流域住民は「大和川生活排水対策社会実験」へ参加する等、生活排水改善の意識が高まっており、整備効果等を確認する必要があるため、事業期間をH27年度からH29年度へ延伸することから、再評価を実施。</p> <p>・アユの産卵がテレビや新聞の報道に取り上げられ、さらに大学や住民と連携した産卵場づくりが実施されるなど、自然再生事業を協働して進めようとする地域の意識が高まっている。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて</p> <p>・水質改善のため、19箇所の水質浄化施設を整備した。今後は景観改善の強化や支川等の水質改善などの検討を行い、現在の流域内の連携、協働体制を生かした計画の立案を目指す。目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インバクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮した適切なモニタリングを実施する。</p> <p>・魚道2箇所、瀬淵の再生5箇所、水際植生の保全、再生3.6kmを整備した。目標の達成度や整備効果を確認するため、整備(インバクト)に応じた効果(レスポンス)を考慮した適切なモニタリングを実施する。今後は、魚道5箇所、瀬淵の再生12箇所、水際植生の保全、再生6.8kmの整備を推進する。</p> <p>・H25年度までに堺市浅香地区水辺の楽校、八尾市若林地区かわまちづくり、大和郡山市羅城門地区かわまちづくり整備事業を完了した。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・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 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 吉井川総合水環境整備事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 7.7 | 72 | 9.1 | 7.9 | <p>【内訳】 (自然再生事業) 便益:26億円 残存価値:0.07億円 (水辺整備事業) 便益:46億円 残存価値:0.07億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生事業) 支払い意志額:267円/世帯/月 受益世帯数:31,633世帯 (水辺整備事業) 年間利用者の増加数:448,338人</p> | <p>【内訳】 (自然再生事業) 建設費 6.0億円 維持管理費 0.06億円 (水辺整備事業) 建設費 2.5億円 維持管理費 0.45億円</p> | <p>(自然再生) 《瀬戸箇所自然再生》 ・アユモドキの生息・繁殖環境の改善を図るため、産卵場や移動経路の整備が必要となっている。 (水辺整備) 《西大寺箇所(上流)水辺整備》 ・効率的な河川巡視などの河川管理の実施や水辺利用者の安全な水辺空間の利用が求められているため、坂路、河川管理用通路の整備が必要となっている。 《田原箇所水辺整備》 ・効率的な河川巡視などの河川管理の実施や水辺利用者の安全な水辺空間の利用が求められているため、高水敷整正、護岸、階段の整備が必要となっている。 《西大寺箇所(上流)水辺整備》 ・坂路や河川管理用通路の整備を行うことにより、効率的な河川巡視などの河川管理の実施や散策等の日常利用の他、安全に水辺利用ができるようになる。 (自然再生) 《瀬戸箇所自然再生》 ・アユモドキの生息・繁殖環境の改善を行うことにより、絶滅の回避、種の保全を図る。 (水辺整備) 《西大寺箇所(上流)水辺整備》 ・坂路や河川管理用通路の整備を行うことにより、効率的な河川巡視などの河川管理の実施や散策等の日常利用の他、安全に水辺利用ができるようになる。 (水辺整備) 《田原箇所水辺整備》 ・高水敷整正、護岸や階段の整備を行うことにより、効率的な河川巡視などの河川管理の実施や、安全に水辺利用ができるようになる。</p> <p>①事業の必要性等について (自然再生) 《瀬戸箇所自然再生》 ・アユモドキの生息・繁殖環境の改善を図るため、産卵場や移動経路の整備が必要となっている。 (水辺整備) 《西大寺箇所(上流)水辺整備》 ・効率的な河川巡視などの河川管理の実施や水辺利用者の安全な水辺空間の利用が求められているため、坂路、河川管理用通路の整備が必要となっている。 《田原箇所水辺整備》 ・効率的な河川巡視などの河川管理の実施や水辺利用者の安全な水辺空間の利用が求められているため、高水敷整正、護岸、階段の整備が必要となっている。 ②事業の進捗の見込みについて (自然再生) ・今後行政関係機関や専門家、地域住民の意見を取り入れながら、更にモニタリング調査による繁殖、生育状況の確認を予定しており、特に問題はない。 (水辺整備) ・地域の河川利用に資する水辺環境整備の要望は強く、地域計画や地域からの意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、特に問題はない。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・瀬戸箇所においては、行政関係機関や専門家、地域住民と連携し意見を取り入れながら、事業を実施している。 ・西大寺箇所(上流)、田原箇所の水辺整備にあたっては、整備によって発生する土砂や近隣工事で発生する土砂を盛土に流用することや伐採木の無料配布を実施すること等によりコストの削減を図る。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要はないと考えている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | |
| 旭川総合水環境整備事業 中国地方整備局 | 再々評価 | 6.9 | 169 | 7.4 | 22.9 | <p>【内訳】 (水辺整備事業) 便益:169億円 残存価値:0.16億円</p> <p>【主な根拠】 (水辺整備事業) 支払意思額:231円/世帯/月 受益世帯数:253,512世帯 年間利用増加数:1,069,026人</p> | <p>【内訳】 (水辺整備事業) 建設費 6.5億円 維持管理費 0.90億円</p> | <p>(水辺整備) 《古京(下流)箇所水辺整備、岡山城箇所水辺整備》 ・事業箇所周辺は水辺周辺を回避しにくくなっているため、水辺に近づきやすくなるように、坂路の整備のほか、岡山市と連携した遊歩道等の整備が必要となっている。 ・現状の堤防構造では、老朽化した桜の植え替えができないため、桜の植え替え・保全が可能となり、「旭川さくらみち」の景観を将来に渡って保全することができるようにするための護岸の整備が必要となっている。 《牧石箇所水辺整備》 ・安全に水辺を利用することができない状況であるため、安全に水辺に近づくことができる河川管理用通路や階段などの整備が必要となっている。</p> <p>①事業の必要性等について (水辺整備) 《古京(下流)箇所水辺整備、岡山城箇所水辺整備》 ・事業箇所周辺は水辺周辺を回避しにくくなっているため、水辺に近づきやすくなるように、坂路の整備のほか、岡山市と連携した遊歩道等の整備が必要となっている。 ・現状の堤防構造では、老朽化した桜の植え替えができないため、桜の植え替え・保全が可能となり、「旭川さくらみち」の景観を将来に渡って保全することができるようにするための護岸の整備が必要となっている。 《牧石箇所水辺整備》 ・安全に水辺を利用することができない状況であるため、安全に水辺に近づくことができる河川管理用通路や階段などの整備が必要となっている。 (水辺整備) 《古京(下流)箇所水辺整備、岡山城箇所水辺整備》 ・平成25年3月に「かわまちづくり」支援制度により策定された「旭川かわまちづくり計画」を見直し、事業を進めていく体制も整っており、今後事業進捗する上で支障はない。 《牧石箇所水辺整備》 ・水辺環境整備に対する地域要望は強く、関係機関や住民等の意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、今後事業進捗する上で支障はない。 ②事業の進捗の見込みについて (水辺整備) 《古京(下流)箇所水辺整備、岡山城箇所水辺整備》 ・平成25年3月に「かわまちづくり」支援制度により策定された「旭川かわまちづくり計画」を見直し、事業を進めていく体制も整っており、今後事業進捗する上で支障はない。 《牧石箇所水辺整備》 ・水辺環境整備に対する地域要望は強く、関係機関や住民等の意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、今後事業進捗する上で支障はない。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用することや、伐採木の無料配布を実施すること等によりコストの削減を図る。 ・事業の進捗状況、費用対効果を鑑み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要はないと考えている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 斐伊川総合水系環境整備事業 中国地方整備局 | その他 | 159 | 248 | 198 | 1.3 | <p>(水環境)</p> <p>《中海・宍道湖浄化事業》 ・浅場の造成や覆砂を行うことで、沿岸域の波浪が小さくなるとともに、ヨシやヤマシジミ等の生物が生育・生息しやすくなり、湖の自然浄化機能が向上する。</p> <p>・湖岸へのアクセス性が向上し、子どもの遊び場や環境学習などの様々な利用が促進される。</p> <p>(水辺整備)</p> <p>《夕日ヶ丘箇所水辺整備》 ・水辺利用者が安全に水辺空間を利用し、周辺の公園等と一体となった水辺の利用が求められているため、夕日ヶ丘箇所においてかわまちづくり計画を策定し、新規事業箇所として、護岸、散策道を整備することが必要となっていることから、再評価を実施した。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて (水環境) ・地域住民、地域の学識者との情報共有、情報交換を行い、地域の理解と協働のもとヨシの刈取りやコマキ場再生など水環境改善対策の実施をしており、今後事業進捗する上で特に問題はない。</p> <p>(水辺整備) ・地域の河川利用に資する水辺環境整備の要望は強く、関係機関や住民等の意見を取り入れながら、協力体制を確立し事業を実施していく予定であり、今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>・地域と連携した川づくりが進められるよう「かわまちづくり」支援制度による事業計画策定に向けて関係機関等と調整しており、今後事業進捗する上で支障はない。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・中海・宍道湖浄化事業は、斐伊川の維持掘削で発生する砂や環境修復用の砂代替材である石灰灰造粒物を浅場造成・覆砂材料として利用し、コスト削減を図っている。</p> <p>・水辺整備にあたっては、近隣の別工事で発生する土砂を盛土へ流用すること等によりコストの削減を図る。また、除草作業や清掃などは、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を図る。</p> <p>・事業の進捗状況、費用対効果を含み、継続実施が妥当であり、現状での代替案を検討する必要がないと考える。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |
| 重信川総合水系環境整備事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 45 | 119 | 59 | 2.0 | <p>・泉を整備することにより、洪水時の生物の避難場所や再生の場として機能する。</p> <p>・露堤開口部の湿地環境が持つ水と緑のネットワーク機能が再生する。</p> <p>・ヨシ原が再生・生育し野鳥の休息場等として機能する。</p> <p>・環境学習の場を提供。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて <完了箇所> ・松原泉の再生(H20年度完)、広瀬の再生(H22年度完)、河口域のヨシ原の再生(H26年度完) <残り箇所> ・開発部の再生(実施中)、南野田二十日泉の再生、古川霞の再生、支川傍土川の環境改善、砥部川下流の水面再生については、事業進捗の支障となるような課題はなく、着実な進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・地域住民、NPO等団体、大学、行政が連携して事業を進め、維持管理を行うことにより、更なるコスト削減を図る。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------------|------|--------------|----------------|------------|-------------|--|--|------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 遠賀川総合水環境整備 事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 41 | 592 | 61 | 9.8 | <p>・既に実施された自然再生事業により氾濫原としての機能を持つ湿地が再生され、整備後は湿地域の指標植物が継続的に確認されるなど、生物の生息・育成環境が創出されている。また多自然魚道が整備され、既設魚道には見られなかった多種多様な魚類が確認されるなど、海と河川の双方を生育の場とする魚類の生息環境が整備されている。さらに、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。</p> <p>・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> <p>・水辺整備事業により安全・安心な水辺利用が可能となり、Eポートやカヌー体験、地域の花火大会などの祭りなど地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、地域活性化に寄与している。</p> | <p>①事業の必要性等について ・遠賀川水系では「魚がのぼりやすい川づくり推進モデル事業」のもと、魚類の縦断的な移動経路が回復しつつある。 ・遠賀川水系自然再生事業計画書(案)を策定しエコロジカルネットワーク再生の取り組みを開始している。 ・堤防を挟んで河川と水路の横断的な移動経路や良好な生息・育成環境が十分に整っていないため、堤内側と堤外側の魚類の移動の連続性を確保し、魚類等の生息・生育環境の改善を図る必要がある。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・学識者、住民代表、関係行政機関等により構成される「遠賀川水系エコロジカルネットワーク検討会」を平成21年7月に設立し、官民協働で水生生物調査の実施や、整備内容や維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 ・地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト縮減についてつめていく。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | |
| 本明川総合水環境整備 事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 15 | 31 (※1) | 20 (※1) | 1.6 (※1) | <p>・既に実施された水辺整備事業により、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、夏祭りやウォーキング大会、地元小学校の駅伝大会など地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。</p> <p>・現在整備を進めている天満・永昌地区についても同様の効果が期待できる。</p> | <p>①事業の必要性等について ・天満・永昌地区では本明川沿いを安全に楽しくめぐることができる歩行者ネットワークの確保などを掲げた「諫早駅周辺整備基本構想」や「諫早駅周辺整備計画」を策定し再整備、中心市街地活性化を進めている。</p> <p>・同地区は、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、安全に安心して利用できる水辺空間の整備が強く望まれており、整備の必要性が高い。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・天満・永昌地区では地域住民や学識者、諫早市等で構成される「本明川河川利用懇談会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法の採用による新たなコスト縮減の可能性を探りながら、事業を進めていく。 ・地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト縮減についてつめていく。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 菊池川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 21 | 80 | 33 | 2.4 | <ul style="list-style-type: none"> 既に実施された自然再生事業により感湖区間の砂州が再生され、整備後はヤマトシジミの生息密度が増加するなど、生物の生息・育成環境が創出されている。 既に実施された水辺整備事業により安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、カヌー体験、地域の祭りなど各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、地域活性化に寄与している。 現在整備を進めている高瀬地区についても同様の効果が期待できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について 高瀬地区では、「五名市都市計画区域マスタープラン」が策定され、活力と賑わいのあるまちづくりを進めていくこととされている。 同地区では歴史的な史跡や水辺景観の保全、地域住民による美化活動等の取り組みを行うことにより、地域住民の郷土理解をさらに深め、地域の活性化が進められている。 同地区では河岸は植物が繁茂し、河川利用時の安全性、利便性が確保されていない状況にあり、安全に安心して利用できる整備が強く望まれており、整備の必要性が高い。 ②事業の進捗の見込みについて 高瀬地区では地域住民、商工会、観光協会、漁協、五名市等で構成される「高瀬地区かわまちづくり協議会」「高瀬地区かわまちづくり実行委員会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、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。 地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト削減についてつとめている。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 白川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 17 | 203 (※1) | 23 (※1) | 8.8 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 既に実施された水辺整備事業により、安全・安心な高水敷や水辺利用が可能となり、年間を通じてスポーツや伝統行事、防災訓練など地域の各種イベントのほか、日常の散策等に利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 現在整備を進めている熊本駅周辺地区についても同様の効果が期待できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業の必要性等について 熊本駅周辺地区では九州新幹線の全線開業に合わせ熊本駅周辺整備基本計画を策定し、駅周辺の再開発や白川・坪井川の背割堤の水辺拠点整備などを進めている。 同地区では市民レガッタや白川自転車ハイウェイ構想など白川や坪井川を活かした取り組みが進められている。 同地区は、河川利用時の利便性や安全性が十分確保されていない状態であり、周辺のまちづくりに合わせて、安全で安心して利用できる水辺空間の整備が望まれており、整備の必要性が高い。 ②事業の進捗の見込みについて 熊本駅周辺地区では地域住民代表や学校関係者、熊本県、熊本市等で構成される「白川熊本駅周辺かわまちづくり協議会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、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。 地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト削減についてつとめている。 | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 球磨川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 26 | 48 | 25 | 1.9 | <p>【内訳】 建設費 25億円 維持管理費 0.32億円</p> <p>(自然再生) 建設費 24億円 維持管理費 0.19億円</p> <p>(水辺整備) 建設費 0.89億円 維持管理費 0.13億円</p> | <p>①事業の必要性等について ・球磨川下流地区では、かつてアユをはじめとする魚類の生息・産卵場として良好な瀬が存在していたが、現在では河床低下に伴い瀬が減少している。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・球磨川下流地区では熊本県水産振興課、熊本県水産研究センター、魚類の専門家等で構成される「球磨川勉強会」が設立され、魚類等の生息環境の保全・再生に向けて、調整・連携・検討を継続的に実施しており、また、有識者及び地元漁協や商工会議所等による「球磨川下流域環境デザイン検討委員会」、「球磨川・新萩原橋周辺地区がわまちづくり協議会」等が継続的に開催され、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な事業の進捗が見込まれる。</p> <p>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。 ・他工区との調整、地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト削減についてつとめている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |
| 大淀川総合水系環境整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 18 | 295 | 26 | 11.4 | <p>【内訳】 建設費 23億円 維持管理費 2.7億円</p> <p>(水環境) 建設費 16億円 維持管理費 1.8億円</p> <p>(水辺整備) 建設費 7.1億円 維持管理費 0.88億円</p> | <p>①事業の必要性等について ・都城地区では「都城市都市計画マスタープラン」や「都城市みどりと景観のまちづくり」等において「川の駅」を中心とした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としている。</p> <p>②事業の進捗の見込みについて ・都城地区では地元関係者、学識者、都城市等で構成される「都城がわまちづくり検討会」が設立されており、かわまちづくりに向け、官民協働で、利活用、維持管理を含めた協議が進捗しており、今後も順調な進捗が見込まれる。</p> <p>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。 ・地元自治体や住民との協働により、維持管理費のコスト削減についてつとめている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局河川環境課 (課長 小俣 篤) | | |

※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。

該当基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所では予算決定された事業(平成27年8月もしくは12月に評価結果を公表済の事業を再掲)

【ダム事業】
(直轄事業等)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------|------|--------------|----------------|-------------|-------------|---|--|---|---------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 沙流川総合開発事業 北海道開発局 | 再々評価 | 573 | 864 (※1) | 679 (※1) | 1.3 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、沙流川流域では、最大孤立者数(避難率0%)は約2,070人と想定されるが、事業実施により約500人に軽減される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、沙流川流域では、電力の停止による影響人口は約1,960人と想定されるが、事業実施により約410人に軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 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町の総人口は平成20年から平成26年にかけてやや減少しているものの、総世帯数はほぼ横ばいで大きな変化はない。 ・水田および畑の面積は平成19年から平成24年にかけてほぼ横ばいで大きな変化はない。 ・水道用水として沙流川総合開発事業に参画している平取町及び日高町に対して、平成25年3月に「二風谷ダム及び平取ダムの建設に関する基本計画」の変更について照会した際、事業の参画内容変更の申し出はなく、それ以降も変更の申し出はない。 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"> ・付替道路については平成22年11月に付替道路の供用を開始しており、平成27年3月末現在、5.1kmの区間が完成。進捗率は95%(延長ベース)。 ・ダム本体工事については、平成27年3月末現在、基礎掘削工を実施しており、8万m³の掘削を完了。 ・平成27年3月末までに、事業費約310億円を投資。進捗率は約54%(事業費ベース)。 ・今後のスケジュールについては、本体工事、付替道路工事等を実施予定。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・ダム湛水により水没する埋蔵文化財発掘箇所において、供用後も調査可能な常時満水位以上については、北海道教育委員会との協議により発掘範囲面積を減らすことでコストの縮減を図る。 ・付替道路工事箇所において、従来、一般廃棄物として扱われていた地山掘削時に発生する草根等を含む表土(すき取り土)を、植生工に代えて法覆基材として利用することによって、コストの縮減を図るとともに、地域の既存植生による自然環境の早期回復を図る。 ・今後も引き続き、設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・平成22年度から平成24年度に実施した沙流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」に基づき現計画案(平取ダム案)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(平取ダム案)と評価している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| サンルダム建設事業 北海道開発局 | 再々評価 | 528 | 1,361 (※1) | 677 (※1) | 2.0 (※1) | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・氾濫のおそれがある区域を含む市町村の総人口は平成19年から平成26年にかけてやや減少しているものの、総世帯数はほぼ横ばいで大きな変化はない。 ・水田・畑の面積は平成13年から平成24年にかけてほぼ横ばいで大きな変化はない。 ・水道用水として参画している名寄市及び下川町に対して、平成24年12月に「サンルダムの建設に関する基本計画」の変更について照会した際、事業の参画内容変更の申し出はなく、それ以降も変更の申し出はない。 ・発電として参画している、ほくでんエコエナジー株式会社に対して、平成24年12月に「サンルダムの建設に関する基本計画」の変更について照会した際、水車・発電機成功率等の変更に伴い発電能力の見直しを行ったため最大出力を1,100kWに変更すると申し出があったが、それ以降は変更の申し出はない。 <p>・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、天塩川流域(サンルダムより下流)では、最大孤立者数(避難率0%)は約7,800人と想定されるが、事業実施により約2,000人に軽減される。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・付替道路については全体の工事を平成24年度に完了し、供用を開始。 ・ダム本体工事については、平成27年3月末現在、転流工が完了しており、本体基礎掘削工事は52%の進捗状況(事業費ベース)。 ・平成27年3月末までに、事業費約363億円投資。進捗率は69%(事業費ベース)。 ・今後のスケジュールについては、本体工事等を実施予定。 <p>③コスト削減や代替案立案などの可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現場で発生する伐採木・枝を、下川町の木質バイオマスポイラー燃料として提供することで、処分費用のコスト削減を図る。 ・今後も引続き、設計段階や工事施工においても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。 ・平成22年度から平成24年度に実施したサンルダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(サンルダム案)と現計画案以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価。基も有利な案は、現計画案(サンルダム建設事業)と評価している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 新丸山ダム建設事業 中部地方整備局 | その他 | 2,000 | 9,512 | 2,257 | 4.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、想定死者数は約230人、最大孤立者数は約162,900人と想定されるが、事業実施により解消される。 ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、機能低下する医療施設は337施設、社会福祉施設は256施設と想定されるが、事業実施により解消される。 | <ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・木曾川流域内は、名神高速道路等の高速道路、JR東海道新幹線等、国土の基幹をなす交通の要衝となっている。さらに東海環状自動車道、リニア中央新幹線(平成39年開業予定)等の整備により、地域開発や市街化が進むことが予想される。 ・木曾川の氾濫により浸水のおそれのある区域を含む市町村の人口は、ほぼ横ばいであり、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25年11月から付替県道井尻八百津線の工事に着手している。 ・現在、本体工事用道路工事、付替道路工事等を実施している。 ・平成27年3月末までに、事業費約689億円を投資。進捗率約34%(事業費ベース) ・新丸山ダムの建設に関する基本計画(第2回)変更(告示)を実施する。 ・ダム本体工事着手に向けた設計及び関連工事を実施する。 ・地元や関係機関と調整を行い、付替国道418号の八百津町湖南地区から恵那市飯地区間の延長約3.5kmの整備を実施する。 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"> ・基本計画の変更の検討において、ダム高の縮小及び付替国道の設計見直し等によりコスト削減を行っている。 ・学識経験者等の委員で構成する、「新丸山ダム事業費等監理委員会」を平成20年8月5日に設置し、毎年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。 ・今後も引き続き、設計段階や施工段階において工法の工夫や新技術の積極的な採用により、コスト削減に努める。 ・新丸山ダムの検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき「洪水調節」、「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、最も有利な案として「新丸山ダム案」を評価している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 三峰川総合開発事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 500 | 786 (※1) | 【内訳】(※1) 被害防止便益:769億円 残存価値:17億円 【主な根拠】(※1) 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:128戸 年平均浸水軽減面積:38ha | 753 (※1) | 【内訳】(※1) 建設費 725億円 維持管理費 28億円 | 1.04 (※1) | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天竜川上流域は、長野県伊那市、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、更に平成23年6月には、この地域にリニア中央新幹線の事業実施想定区域が示されたことから、人口の増加や産業・観光の発展が予想される。 ・こうした状況のもと、上流域では、中央アルプス、南アルプスの豊富な水を利用した農業や精密機械産業が盛んである。 ・三峰川、天竜川の氾濫のおそれのある区域を含む10市町村の人口は、ほぼ横ばいであり、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について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・美和ダム再開発は、平成元年度に建設事業に着手し、平成17年に土砂パイパス施設(土砂パイパストンネル、分派堰、貯砂ダム)が完成するとともに、約200万m³の堆砂掘削を完了している。 ・平成26年度から湖内堆砂対策施設の整備に着手している。 ・平成27年3月末までに、事業費約447億円を投資。進捗率約89%(事業費ベース) ・引き続き、利水容量の一部振替による洪水調節機能の強化、湖内堆砂対策施設の整備を着実に進める。 ・既設美和ダムの利水容量の一部(280万m³)を洪水調節容量に振替等、洪水調節機能を強化する。 ・湖内堆砂対策施設は、水理模型実験により施設諸元を検討するとともに、施工性、操作性、維持管理を含めたトータルコスト削減の観点から、学識経験者等から構成される湖内対策施設検討委員会を設置した上で指導・助言を得て施設設計を完了した。 ・平成26年度から着手している湖内堆砂対策施設の整備を着実に進める。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ストックヤード本体部は、構造物の規模、工程、経済性から分離型のコンクリート施壁形式を採用し、基礎形式は杭基礎とすることで、約3.4億円のコスト削減を見込んでいる。 ・杭基礎は、場所打ち杭と既成杭を比較検討した結果、既成杭を採用することで、約500万円のコスト削減を見込んでいる。 ・今後も引き続き、設計段階や工事施工においても、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)においては、治水に関する目標とする。戦後最大規模相当となる昭和58年9月洪水、平成18年7月洪水と同規模の洪水が発生した場合において、洪水を安全に流下させることが出来る対策案を比較検討している。 ・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勘案し、比較検討案のうち「河道整備+美和ダム等既設ダム洪水調整機能強化」案を選定し、河道整備として伊那・伊北地区の樹木伐開や河道掘削、鳶流峡付近の河道掘削を行うとともに、美和ダム等の既設ダムの洪水調節機能の強化により水位低下を図ることとしている。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 天竜川ダム再編事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 790 | 2,751 (※1) | 【内訳】(※1) 被害防止便益:2,719億円 残存価値:31億円 【主な根拠】(※1) 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:575戸 年平均浸水軽減面積:72ha | 898 (※1) | 【内訳】(※1) 建設費 670億円 維持管理費 228億円 | 3.1 (※1) | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域開発の状況については、流域内は、平成24年4月から新東名高速道路が開通するなど、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。 ・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る。 ・天竜川の氾濫により浸水のおそれのある区域を含む浜松市及び磐田市の人口は、ほぼ横ばいであり、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について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天竜川ダム再編事業は、平成21年度に建設事業に着手し、これまでに進入路の整備、置土実験による物理・生物環境への影響把握、吸引方式排砂工法(吸引工法)の現地実証実験を実施してきた。現在は、佐久間ダム貯水池における現地実証実験において確認された、佐久間ダム貯水池に適用するにあたっての吸引能力、施工性等の課題を踏まえ、洪水調節効果の早期発現、堆砂対策工法の再検討を実施している。 ・平成27年3月末までに、事業費約95億円を投資。進捗率約13%(事業費ベース) ・本事業の実施においては、天竜川の治水安全度の向上のために、新たに洪水調節機能を確保することの重要性に鑑み、効果の早期発現に向け、事業の進め方を含めた段階的な対応について検討している。 ・天竜川ダム再編事業環境検討委員会にて得られた知見を基に、下流河道への影響を把握するための置土実験を継続実施する。 ・平成27年度より、堆砂対策工法の再検討及び下流河道への影響を確認するための委員会の設立を予定しており、結果を踏まえ事業計画について見直しを行う予定。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学識経験者等の委員で構成する「天竜川ダム再編事業費等監理委員会」を設置し、各年度の予算と事業内容、コスト削減等について報告している。 ・今後も引き続き設計段階や工事施工においても、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)においては、治水に関する目標とする。戦後最大規模となる昭和58年9月洪水と同規模の洪水が発生した場合において、洪水を安全に流下させることが出来る対策案として3案を比較している。 ・天竜川の社会経済上の重要性、財政的制約、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止効果等を勘案し、「河道整備を行うとともに天竜川ダム再編事業の実施」を選択している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------|------|--------------|----------------|--|-------------|-------------------------------------|----------------------|---|------|---------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 足羽川ダム建設事業 近畿地方整備局 | 再々評価 | 960 | 1,104 (※1) | 【内訳】(※1) 被害防止便益:1,080億円 残存価値:24億円 【主な根拠】(※1) 洪水調節に係る便益: ・年平均浸水軽減戸数:221戸 ・年平均浸水軽減面積:24ha | 856 (※1) | 【内訳】(※1) 建設費 816億円 維持管理費 39億円 | 1.3 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 昭和28年、34年、36年、40年、50年、56年、平成10年、16年などに浸水被害が発生しており、平成16年7月の福井豪雨では足羽川下流における堤防の決壊などにより、床上浸水3,314戸、床上浸水10,321戸、死者4名、行方不明者1名などの甚大な被害が発生している。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |
| 山鳥坂ダム建設事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 850 | 1,065 (※1) | 【内訳】(※1) 被害防止便益:581億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:464億円 残存価値:20億円 【主な根拠】(※1) 洪水調節に係る便益: ・年平均浸水軽減戸数:117戸 ・年平均浸水軽減面積:29ha 流水の正常な機能の維持に関する便益: 流水の正常な機能の維持に関して山鳥坂ダムと同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上 | 845 (※1) | 【内訳】(※1) 建設費 802億円 維持管理費 43億円 | 1.3 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 河川整備計画規模の洪水が発生した場合、肱川流域では、浸水区域内人口は約10,000人と想定されるが、事業実施により約400人に軽減される。 同時に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、肱川流域では、最大孤立者数(避難率40%)は約4,700人と想定されるが、事業実施により約200人に軽減される。 同時に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、肱川流域では、想定死者数(避難率40%)は約30人と想定されるが、事業実施によりほぼ解消される。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 長安ロダム改造事業 四国地方整備局 | その他 | 470 | 1,083 | 594 | 1.8 | <ul style="list-style-type: none"> ・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、災害時要保護者数は約14,400人と想定されるが、事業実施により約10,600人に軽減される。 ・同様に、河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川流域では、電力の停止による影響人口は約12,800人と想定されるが、事業実施により、約6,400人に軽減される。 | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR牟岐線、国道等の基幹交通施設があり、徳島県南部から高知県に至る交通の要衝となっている。 ・流域内の阿南市・小松島市・那賀町では、人口はやや減少傾向にあるものの世帯数は増加しており、国内外でトップシェアを誇る企業の工場が存在していることもあり、工業製品の出荷額は増加傾向となっている。 <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月末時点で事業費約234億円を投資しており、進捗率は約50%(事業費ベース)。 ・事業費は約470億円、工期は平成31年度という見通しである。 ・平成27年度については、主にダム改造工事及び堆砂除去等を継続実施する。 ・関係機関及び地元住民等との協力体制の構築に努めるとともに、引き続き協力体制を維持しつつ、治水・利水効果発現は平成30年度末、一部施設(選択取水設備)は平成31年度完成に向けて事業の推進に努める。 ・また、長安ロダムは、堆砂除去を実施しているものの、貯水池内堆砂量は増加しており、有効貯水容量を適正に確保するためには大きな課題であり、効果的・効率的な堆砂対策が必要である。 <p>③コスト削減や代替立案などの可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・選択取水設備の構造型式の検討等、設計段階においてコスト削減を図っており、施工段階である現在においても、地域との連携や環境に配慮し、掘削土砂の有効活用をするなど、更なるコスト削減に努める。 ・那賀川水系においては、背後地の状況や河川管理上の特性を考慮したうえで、河道への配分流量を最大限に設定していること、また、新たな洪水調節施設の設定には流域内における十分な合意形成が必要であることから、洪水調節を行うにあたっては、既存施設の有効活用を図ることが河川整備基本方針に位置づけられている。また、整備計画では全川にわたる堤防整備には長期間を要することを踏まえ、長安ロダムの改造事業を優先的に実施することとしている。 ・長安ロダムの改造計画については、既設ゲート改造案(クレスト切欠)、新設ゲート設置案(クレスト新設)、トンネル洪水吐案について比較検討を行い、技術的な実現性、経済性等の観点から現計画案(新設ゲート設置案)を採用。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 鹿野川ダム改造事業 四国地方整備局 | その他 | 487 | 957 | 612 | 【内訳】 建設費 528億円 維持管理費 84億円 | 1.6 | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・肱川の主な洪水被害発生区域を含む大洲市では、平成7年から平成22年にかけて、総人口はやや減少、水田及び畑面積もやや減少しているが、宅地面積はやや増加傾向にある。 <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月末時点で事業費約323億円を投資。進捗率約66%(事業費ベース) ・現在は、トンネル洪水吐工事、選択取水設備工事等を鋭意進めている。 ・なお、想定外に地質が脆弱であったため、設計、施工の見直し等を行い、総事業費は約427億円から約467億円に増額、工期は平成28年度から平成30年度に延伸し、引き続き完成に向け事業の推進に努める。 ・流域自治体から、「えひめ国体」カヌー競技への対応についての要望を受けており、カヌー競技のコース設置などに影響しないように十分配慮し、関係機関と調整を図りながら工事を進める。 <p>③コスト削減や代替立案等の可能性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル洪水吐きの呑口部における掘削を行う際に、補助工法の採用や施工機械の増強等により施工効率を向上させ、工期短縮、コスト削減を実施している。 ・流入水路内掘削をはじめとする今後の施工においては、「ダム事業費等監理委員会」などで意見を頂きながら、より一層の工程管理に努め、引き続き工期短縮、コスト削減を図っていく。 | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 立野ダム建設事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 917 | 3,956 | 1,478 | 2.7 | <p>・基本方針規模の洪水が発生した場合、浸水面積約4,050ha、浸水区域内人口約128,300人と想定されるが、事業実施により浸水面積約600ha、浸水区域内人口約37,200人が解消される。また、国道3号等の主要な道路の途絶区間のうち、一部が解消される。</p> <p>・整備計画規模の洪水が発生した場合、浸水面積約2,460ha、浸水区域内人口約64,200人と想定されるが、事業実施により浸水面積約2,300ha、浸水区域内人口約63,900人が解消される。また、国道3号等の主要な道路の途絶が解消される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・想定氾濫区域内の熊本市の人口は増加傾向。 ・平成23年3月に九州新幹線全線が開通し、平成24年度に熊本市は政令指定都市へ移行され、熊本駅周辺整備事業が実施されており、今後も熊本駅周辺の再開発が進むと見込まれる。 ・流域自治体より構成される「白川改修・立野ダム建設促進期成会」から要望書が提出されるなど立野ダム建設事業の促進を望む声大きい。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在は、仮排水トンネル工事及び瀬田工事用道路の整備を実施している ・立野ダム建設事業は、平成26年3月に仮排水トンネル工事を契約し、平成26年11月から現地掘削作業を開始。事業費ベースで約54%〔491億円/約917億円〕(平成26年度末)の事業進捗となっており、今後ダム本体工事に着手し、平成34年度に完了する見込み。</p> <p>③コスト削減や代替立案などの可能性について ・仮排水路坑口の締切堤構造を重力式コンクリート擁壁からダブルウォール(CSG中詰)へ見直すことにより材料費及び施工コストを削減し、コスト削減を図った。 ・今後も引き続き、設計段階や工事施工において、工法の工夫や新技術の積極的な採用により、コスト削減に努める。 ・平成24年度に実施した立野ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(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(立野ダム案)と評価している。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |
| 思川開発事業 独立行政法人水資源機構 | その他 | 1,850 (※2) | 3,392 (※2) | 2,070 (※2) | 1.6 (※2) | <p>・思川沿川地域では、近年においても洪水被害が発生しており、平成14年7月の出水においては、思川の乙女地点では氾濫危険水位を超過する状況となり、JR両毛線は不通、県道間中橋、市道小宅橋が流出し、小山市の一部が冠水するなどの被害が発生している。また、平成27年9月関東・東北豪雨により、思川の乙女地点において計画高水位を超過した。</p> <p>・利根川水系では、概ね3年に1回の割合で濁水が発生しており、思川流域の沿川地域では、様々な用水として利用され、濁水時には取水が困難となるほか、流量が減少したことにより河川環境に影響が生じている。</p> <p>・事業の実施により、これらの濁水被害、濁水被害が軽減される。</p> | <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・利根川の氾濫により浸水の恐れのある区域を含む市町村の人口及び利根川・荒川水系におけるフルプラン対象市区町村の人口は、ほぼ横ばいであり、大きな変化はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・現在、生活再建に係る工事として、付替県道工事等を実施中。平成27年3月末までに事業費約851億円を投資。進捗率約46% (事業費ベース) ・引き続き、「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、ダム事業の検証に係る検討を実施。この間は、新たな段階には入らず、地元住民の生活設計等への支障に配慮した上で、付替県道等の生活再建に係る工事等を引き続き進める。</p> <p>③コスト削減や代替立案等の可能性について ・現在進めているダム事業の検証に係る検討において、改めて代替案の比較を行う。</p> | 継続 | (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考えられる。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、平成28年度以降も、新たな段階に入らずに現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。) | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の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 | | | | | | | |
| 木曾川水系連絡導水路事業 独立行政法人水資源機構 | その他 | 890 (※2) | 1,924 (※2) | 1,191 (※2) | 【内訳】(※2) 建設費 1,095億円 維持管理費 105億円 残存価値 9億円 | 1.6 (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・木曾川水系で用水を供給する対象市町村人口の推移は、約900万人規模と横ばいである。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて 現在、環境調査を実施中。平成27年3月末までに事業費約42億円を投資。進捗率約9%(事業費ベース) ・引き続き、「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、ダム事業の検証に係る検討を実施。この間は、新たな段階には入らず、環境調査を引き続き実施。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・現在進めているダム事業の検証に係る検討において、改めて代替案の比較を行う。 | 継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては、事業を継続することが妥当と考えられる。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、平成28年度以降も、新たな段階に入らずに現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。) | 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | |
| 小石原川ダム建設事業 独立行政法人水資源機構 | 再々評価 | 1,960 | 1,874 (※1) | 1,636 (※1) | 【内訳】(※1) 建設費 1,549億円 維持管理費 87億円 | 1.1 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・小石原川では、昭和28年6月の洪水において越水破壊が発生し、死者23名、流出家屋92戸という甚大な被害を被った。近年では、平成22年、平成24年といずれも米田橋地点水位が当時観測史上最大を記録する洪水が発生。特に平成24年に発生した洪水では、沿川住民(441世帯1,437名)を対象に避難勧告が出され、自主避難も含めて約100名が避難、浸水家屋26戸の被害が発生した。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・平成26年度末までに用地取得(226ha/258ha)が実施済み。家屋移転(契約)が完了。 ③コスト削減や代替案立案などの可能性について ・新技術の補強土壁工法による掘削土量の減少によるコスト削減を行っている。 | 継続 水管理・国土保全局治水課 (課長 大西 亘) | | |

※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: 今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものである。なお、現在進めている「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

該当基準
 一定期間未着工: 事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業
 長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業
 準備計画段階: 準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業
 再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業
 その他: 社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【砂防事業等】
 (砂防事業 (直轄))

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------------|------|--------------|----------------|---|-------------|----------------------------------|----------------------|--|------|-----------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 木曾川水系直轄砂防 事業 中部地方整備局 | 再々評価 | 704 | 815 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:815億円 残存価値:0.49億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:1,737ha 世帯数:4,030世帯 事業所:488施設 主要交通機関:国道19号、JR中央本線 | 462 (※1) | 【内訳】 建設費 432億円 維持管理費 30億円 | 1.8 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 ・土石流や土砂氾濫等により人口・資産・重要公共施設、重要交通網が著しく集中している上松町、南木曾町、大桑村、中津川市に甚大が被害が発生し、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。 ②事業の進捗見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減等 ・粗石コンクリート工法や砂防ソイルセメントの採用等による工事のコスト縮減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課 (課長 今井 一之) | |
| 神通川水系直轄砂防 事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 607 | 1564 (※1) | 【内訳】 被害防止便益:1,559億円 残存価値:5.1億円 【主な根拠】 想定氾濫面積:4,098ha 世帯数:30,430世帯 事業所:6,606施設 主要交通機関:国道8号、国道41号、あいの風とやま鉄道等 | 310 (※1) | 【内訳】 建設費 307億円 維持管理費 2.5億円 | 5.0 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 ・豪雨時には、源頭部の不安定な堆積土砂が土石流と化して流出する可能性や、これら土砂流出による河床上昇に伴う土砂・洪水氾濫による被害発生危険性が依然として高く、一度、土砂災害が発生すると広域的な被害とそれに伴う地域経済への影響が想定され、砂防設備の整備が必要。 ②事業進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗。 ③コスト縮減等 ・新技術、施工計画の見直し等により、設計から工事に係る各段階で、一層のコスト縮減を図っている。 | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課 (課長 今井 一之) | |

| 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 | | | | | | |
| 木津川水系直轄砂防 事業 近畿地方整備局 | その他 | 150 | 549 | 91 | 6.0 | <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、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響はきわめて大きい。</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名張市街地での土砂流出に伴う洪水氾濫等の災害が発生している。</p> <p>・計画規模の土砂・洪水氾濫が発生した場合、想定死者数(避難率0%)は約160人と想定されるが、事業実施により約80人に軽減される。同様に、最大孤立者数は約6,500人(避難率0%)と想定されるが、事業実施により約5,600人に軽減される。</p> <p>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p> | <p>・中期的な計画の見直しを行うことから再評価を実施</p> <p>①投資効果等の事業の必要性 ・土石流や土砂堆積にともなう河川氾濫により人口・資産・主要公共施設、重要交通網等の保全対象に被害が発生する。三重県、奈良県にまたがり、被害が甚大になるおそれがあるため、砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み ・事業開始以降、着実に進捗</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 ・現地発生土砂を利用した砂防ソイルセメントの活用や残存型砕工法の採用等によりコスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課 (課長 今井 一之) | | |

| 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 | | | | | | |
| 重信川水系直轄砂防 事業 四国地方整備局 | 再々評価 | 118 | 108 (※1) | 73 (※1) | 1.5 (※1) | <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1,600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>以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・重信川沿いにおける想定氾濫区域の市町村の人口は、全体的に右肩上がり傾向にあり、松山市は、愛媛県の政治・経済を担っており高度な土地利用がなされ、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ものと懸念されることから砂防設備の整備が必要。</p> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗</p> <p>③コスト縮減等</p> <p>・砂防堰堤の掘削時に、従来は人力で施工していた急峻な斜面において、無人化施工も可能な新たな工法を採用することしたほか、間伐材の利用促進を図るため、従来の製品の材料の形状を工夫するなどの取り組みを行い、コスト縮減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課 (課長 今井 一之) | | |

※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。

該当基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

(地すべり対策事業(直轄))

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|---|--|------|-----------------------------------|-----|--|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 譲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 | 589 | 350 | 1.7 | <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、更に下流域には人口・資産等が集中する大都市圏が広がっており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。以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、砂防事業を継続する必要がある。</p> | <p>①投資効果等の事業の必要性</p> <p>・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> <p>②事業の進捗の見込み</p> <p>・事業開始以降、着実に進捗。</p> <p>③コスト縮減等</p> <p>・耐腐食性に優れた恒久集排水ボ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縮減を図っている。</p> | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課 (課長 今井 一之) | | |

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

【海岸事業】
【直轄事業】

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------------------|------|--------------|----------------|------------|----------------------------------|----------------------|---|------|--------------------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | B/C |
| 下新川海岸直轄海岸保全 施設整備事業 北陸地方整備局 | 再々評価 | 1,115 | 7325 ※1 | 2390 ※1 | 建設費 2,389億円 維持管理費0.75億円 | 3.1 ※1 | <ul style="list-style-type: none"> ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・下新川海岸では大規模な高波(寄り回り波)の来襲が今後も予想される。 ・瀬砂の上手側(東側)からの土砂供給が期待できないこと、急峻な海底地形への土砂流出など、自然の状態では侵食の進行は継続する。 ・背後地は市街地や産業が発展し、地域の資源を活用した地域づくりが進んでおり、海岸保全の必要性は高い。 ・そのため、背後地の資産防護・土地利用を総合的に勘案して、浸水防止、侵食防止を推進する必要がある。 ・事業実施にあたっては自然環境に配慮するとともに、地域と連携し整備を推進する。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年2月24日の高波災害を受けて海岸事業の推進に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業を推進し、進捗を図ることとしている緊急性の高い区間より順次対応を進める。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き新技術の活用、施工計画の見直し等の代替案の検討により一層の建設コスト縮減に努める。 | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 (室長 井上 智夫) | |
| 駿河海岸直轄海岸保全施 設整備事業 中部地方整備局 | その他 | 554 | 11,771 | 1,450 | 【内訳】 建設費 1,444億円 維持管理費 6億円 | 8.1 ※2 | <ul style="list-style-type: none"> ○再評価実施の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・駿河海岸は、南海トラフ巨大地震による津波が発生した場合、津波到達時間が早く、避難可能な時間が短い。L1津波を超える津波が発生した場合でも減災効果を発現させる必要がある。 ・平成26年7月に「駿河湾沿岸海岸保全基本計画」(静岡県策定)に粘り強い構造の海岸堤防が位置付けられ、国、県、市町からなる「駿河海岸整備検討会」において、地域全体が役割分担をもって減災に向けた取り組みを推進することとした。 ①投資効果等の事業の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・駿河海岸は、津波到達時間が早く、避難可能な時間が短い。L1津波を超える津波が発生した場合でも減災効果を発現させる必要がある。 ・事業を実施しなかった場合、計画規模の波浪及び潮位が来襲し、海水が氾濫した場合に想定される被害は、浸水面積約11.0km²、影響を受ける人口約18,000人、被害想定額約3,200億円となり、沿岸の焼津市、吉田町、牧之原市に多大な影響を及ぼすことが想定されている。 ②事業の進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・駿河海岸では、国、県、市町からなる「駿河海岸整備検討会」を設立し、「粘り強い構造の海岸堤防」を含めた海岸保全のあり方(平成27年8月24日)をとりまとめ公表し、地域全体が役割分担をもって減災に向けた取り組みを推進することとしている。 ・今後は有脚式離岸堤、ブロック式離岸堤及び養浜に加えて、粘り強い構造の海岸堤防の整備を実施していく。 ・高潮・侵食対策の進捗率は7割を超えており、引き続き離岸堤、養浜工の整備を推進していく。 ・津波対策は、高潮・侵食対策の整備状況を踏まえつつ、早期整備に向け事業を推進していく。 ③コスト縮減等 <ul style="list-style-type: none"> ・養浜工については、他事業における発生土の有効活用を検討するなど、コスト縮減を図る。 ・裏法被覆工の施工において発生する現況堤防の裏法ブロックは、裏法尻部保護工の基礎ブロックの中詰めとしての再利用を行いコスト縮減を図る。 | 継続 | 水管理・国土保全局 砂防部保全課海岸室 (室長 井上 智夫) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------------|------------|--------------|----------------|---|----------|---------------------------------|----------------------|---|------|---------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 津松阪海岸直轄 海岸保全施設整備 事業 中部地方整備局 | 長期間継 続中 | 135 | 492 | 【内訳】 浸水防護便益：492億円 【主な根拠】 浸水面積：約370ha 浸水戸数：約11,000戸 浸水区域における一般資産等評価額： 約3,460億円 | 101 | 【内訳】 事業費：93億円 維持管理費：8億円 | 4.9 (※1) | ・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。 また国道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を 継続できる。さらに地域住 民の安全・安心を確保でき る。 ・想定される浸水地域における一般資 産、公共土木施設、公益事業費等の被 害が軽減できる。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 35年度の完了を予定している。 ・引き続きコスト削減を念頭におき、 適正工法の選定や現場発生材の有効利 用を図る予定である。 | 継続 | 港湾局 海岸・防災課 (課長 眞田仁) | |
| 下関港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 182 | 2,108 | 【内訳】 浸水防護便益：2,108億円 【主な根拠】 浸水面積：257ha 浸水戸数：2,178戸 浸水区域における一般資産等評価額： 8,803億円 | 176 | 【内訳】 事業費：164億円 維持管理費：12億円 | 12.0 | ・護岸崩壊時のがれき等の 関門航路への流出が防止さ れることにより、国際海上 輸送機能が確保される。 ・高潮による国道9号通行 止め、大幅な迂回、渋滞の 軽減により、陸上輸送機能 が確保される。 ・国道隣接区間における歩 道拡幅等により利便性が向 上される。 ・海岸背後の住民の生命・財産を守 り、安全・安心のある生活の確保、背 後事務所の経済損失の回避、国道の通 行規制の軽減等に寄与するために必要 不可欠な事業である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 34年度の完了を予定している。 ・護岸背後の作業スペースに制約があ るため、護岸本体の基礎工を作業ス ペースと兼ね、仮設構造物が不要とな る断面とすることでコスト削減を図 った。 | 継続 | 港湾局 海岸・防災課 (課長 眞田仁) | |

※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: 粘り強い構造の海岸堤防について、コンクリートによる粘り強い構造の海岸堤防の破堤時間の遅延を5分、避難率を70%等とし、家屋被害額・人的被害額・公共土木施設等被害額の軽減額を算定すると、事業全体の費用便益比は、B/C=8.3となる。

該当基準

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

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

【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 | | | | | | |
| 旭川・紋別自動車 道 一般国道450号 丸瀬布遠軽道路 北海道開発局 | 再々評価 | 492 | 594 | 530 | 1.1 | <ul style="list-style-type: none"> ①主要都市間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・道北圏の主要都市である旭川市と遠軽町の所要時間短縮により、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②物流利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・オホーツクで水揚げされたホタテの流通利便性向上が期待される。 ・オホーツクで飼育された生体牛の流通利便性向上が期待される。 ③安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・走行環境の向上により、道路交通の安全性向上が期待される。 ・エンジンカロードキルの事故減少による道路利用者の安全性の向上が期待される。 ④観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・年間を通じてオホーツク圏の観光地への到達性及び安全性向上が期待される。 ⑤救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高度な医療機能を有する旭川市への救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑥血液搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・血液製剤供給の安定性向上が期待される。 ⑦都市間バスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・都市間バスの安定性及び快適性が確保され、バス利用者の利便性向上が期待される。 ⑧災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時において住民の避難路を確保するとともに、被災した地域などからの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO2排出量2,113(t-CO2/年)の削減が期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川・紋別自動車道は、比布町を起点として愛別町、上川町、遠軽町、湧別町を経由し、紋別市に至る延長約130kmの一般国道の自動車専用道路である。 ・このうち丸瀬布遠軽道路は、高速ネットワークの拡充による地域間の連絡機能強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化の支援を目的とした、丸瀬布ICから遠軽豊里IC(仮称)に至る、延長18.0kmの事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率53%(うち用地進捗率84%) ・平成28年度：丸瀬布IC～瀬戸瀬IC(仮称) 延長11.2km(2/2)開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・舗装基準の改定、切土土質の見直し、河川浸食に伴う道路構造の見直し、湧水による法面保護工の見直し及び不具合対策工の追加により事業費が増加している。引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 旭川十勝道路 一般国道38号 富良野道路 北海道開発局 | その他 | 437 | 507 | 485 | 1.04 | <ul style="list-style-type: none"> ①主要都市間の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で4分(冬期は9分)短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。 ③主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・確実性及び快適性の高い周遊ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される青果物(にんじん、たまねぎ等約33,000t/年)の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 <ul style="list-style-type: none"> ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦地域連携プロジェクトの支援 <ul style="list-style-type: none"> ・観光圏間の到達性の高い移動経路が確保され、地域連携による観光振興への支援が期待される。 ⑧救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・搬送時間の短縮とともに、冬期の視程障害が緩和され、救急搬送の到達性及び安定性向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 <ul style="list-style-type: none"> ・自動車からのCO2排出量3,329(t-CO2/年)の削減が期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 ・このうち富良野道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をするとともに、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、富良野市宇学田三区から宇上五区に至る延長8.3kmの事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率70%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル掘削/バターの変更、トンネル補助工法及びトンネル止水注入工の追加、舗装工の変更により事業費が増加している。引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨物換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 旭川十勝道路 一般国道237号 富良野北道路 北海道開発局 | 再々評価 | 176 | 175 | 155 | 【内訳】 走行時間短縮便益：144億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日 | 【内訳】 事業費：139億円 維持管理費：16億円 | 1.1 (※1) | ①主要都市間の利便性向上 ・旭川市と帯広市の所要時間が夏期で7分(冬期は14分)短縮され、地域住民の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・富良野市内を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、夏期渋滞時に字中富良野から字学田三区にて14分短縮されるとともに、主要渋滞区間の解消などによる交通混雑の緩和が期待される。 ③主要な観光地への利便性向上 ・夏期渋滞時に字中富良野から字上五区にて22分短縮されるなど、確実性及び快適性の高い周道ルートが確保され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ④物流の利便性向上 ・富良野・美瑛地域から札幌市や道外へ出荷される青果物(にんじん、たまねぎ等約33,000t/年)の流通利便性向上が期待される。 ⑤災害時の緊急輸送ルートの強化 ・被災した地域からの迅速な救急搬送や救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・富良野市街地に集中する交通の分散が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦地域連携プロジェクトの支援 ・観光圏間の速達性の高い移動経路が確保され、地域連携による観光振興への支援が期待される。 ⑧CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,989(t-CO2/年)の削減が期待される。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を経由して占冠村に至る延長約120kmの地域高規格道路である。 ・このうち富良野北道路は、高速ネットワークの拡充による上川圏と十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び、物流効率化等の支援をすることにも、富良野市街における交通混雑の緩和等を目的とした、中富良野町字中富良野から富良野市字学田三区に至る延長5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率25%(うち用地進捗率31%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 道央圏連絡道路 一般国道337号 長沼南幌道路 北海道開発局 | 長期間継続中 | 240 | 696 | 231 | 【内訳】 走行時間短縮便益：474億円 走行経費減少便益：148億円 交通事故減少便益：73億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000~18,500台/日 | 【内訳】 事業費：177億円 維持管理費：53億円 | 3.0 (※1) | ①物流拠点の利便性向上 ・石狩湾新港と苫小牧港間の所要時間が夏期で3分(冬期で5分)短縮され、物流輸送の利便性向上や地域間交流の活性化が期待される。 ②国際拠点港湾苫小牧港への利便性向上 ・並行道路を通過する貨物車の当該道路への転換が見込まれ、交通事故が減少するなど、苫小牧港への流通利便性向上が期待される。 ③拠点空港新千歳空港への利便性向上 ・旭川市から新千歳空港への所要時間が夏期で6分(冬期で8分)短縮され利便性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、長沼町から江別市や札幌市への所要時間が夏期9分(冬期は10分)短縮し、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑤交通混雑の緩和 ・札幌市内へ流入する通過交通の分散が図られるとともに、並行道路である国道337号の交通混雑の緩和が期待される。 ⑥道路交通の安全性向上 ・国道337号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、交通事故の減少など道路交通の安全性向上が期待される。 ⑦歩行者・自転車交通の安全性向上 ・国道337号を通過する交通の当該道路への転換が見込まれ、通学路の安全性向上が期待される。 ⑧異常気象時や冬期間の走行環境の安全性向上 ・国道274号、国道337号の冠水予想区間の通行止め解消並びに冬期視程障害を緩和し走行環境の安全性向上が期待される。 ⑨CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量3,799(t-CO2/年)の削減が見込まれます。 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・道央圏連絡道路長沼南幌道路は、中樹林道路、泉郷道路と接続し、北海道縦貫自動車道、北海道横断自動車道と連携し、高速ネットワークの拡充による札幌圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び拠点空港新千歳空港、国際拠点港湾苫小牧港等への物流の効率化等の支援を目的とした延長14.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率5%(うち用地進捗率1%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------------|------------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道230号 定山溪拡幅 北海道開発局 | 長期間継 続中 | 125 | 162 | 114 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 ・走行環境が向上し、交通混雑の緩和が期待される。 ②主要な観光地への利便性向上 ・交通混雑が緩和され、主要な観光地への利便性向上が期待される。 ③農産物の流通利便性向上 ・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌中央卸売市場への農産品(イチゴ:約25t/年)の流通利便性向上が期待される。 ④水産物の流通利便性向上 ・安定性の高い輸送ルートが確保され、札幌中央卸売市場への水産品(活ホタテ貝:約25t/年)の流通利便性向上が期待される。 ⑤地域プロジェクトと一体となり地域活性化 ・安全・快適な道路空間が確保され、地域プロジェクトと一体となって、地域活性化の推進が期待される。 ⑥救急搬送の安定性向上 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑦広域救急搬送の安定性向上 ・速達性及び安定性の高い搬送ルートが確保され、高次医療施設までの救急搬送の安定性向上が期待される。 ⑧道路交通の安全性向上 ・走行環境が向上し、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑨バスの利便性向上 ・路線バスの確実性及び安定性が確保され、バスの利便性向上が期待される。 ⑩CO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,886(t-CO2/年)の削減が見込まれる。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道230号は、札幌市を起点としたな町へ至る延長約150kmの幹線道路です。 このうち、定山溪拡幅は札幌市内中心部と道内屈指の観光地である定山溪や洞爺湖を結ぶ区間に位置している当該区間の慢性的な交通混雑を低減し、都市部の交通円滑化を図ることを目的とした延長2.8kmの4車線拡幅事業である。 <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7%(うち用地進捗率2%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道275号 江別北道路 北海道開発局 | 再々評価 | 210 | 222 | 191 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、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 ・車線減少による通行車両の輻輳が解消するなど、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 ・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 ・円滑な交通が確保され、食品雑貨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 ・高次医療施設への、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 ・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 ・地吹雪の解消が図られ、冬期視程障害が緩和され、冬期走行環境の安全性向上が期待される。 ⑧自動車からのCO2排出量の削減 ・自動車からのCO2排出量1,643(t-CO2/年)の削減が期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道275号は、札幌市を起点とし当別町・月形町・浦臼町等を經由し浜頓別町に至る延長約282kmの幹線道路であり、道央圏と道北圏を連絡する重要な路線である。 このうち江別北道路は、2車線区間のボトルネックによる交通混雑や交通事故低減を図り、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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率17%(うち用地進捗率98%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁構造や軟弱地盤対策の見直し及び土工計画の変更により事業費が増加している。引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 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) | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | 費用の内訳 | |
| | | B/C | | | | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 侍浜～階上 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 880 | 5,847 | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,671億円 走行経費減少便益：898億円 交通事故減少便益：278億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300台/日 | 4,558 | 【内訳】 事業費：4,225億円 維持管理費：333億円 | 1.3 (0.7) (※2) | ①円滑なモビリティの確保 ・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:92分) ②物流効率化の支援 ・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:68分) 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性が向上(野野町～久慈病院現況:35分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(久慈市～八戸市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:1.2、弱点度:整備前1.0→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 侍浜～階上は、三陸沿岸道路の一部を形成し、青森県三戸郡階上町から岩手県久慈市を通過する延長23.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率29%(うち用地進捗率67%) 【コスト縮減等】 ・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 久慈北道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 182 | | | | | 1.3 (1.4) (※2) | ①円滑なモビリティの確保 ・久慈市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:92分) ②物流効率化の支援 ・八戸市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:68分) 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性が向上(野野町～久慈病院現況:35分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 久慈北道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県久慈市侍浜町から岩手県久慈市夏井町島谷に至る延長7.4km、2車線の自動車専用道路である。 ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率56%(うち用地進捗率95%) ・平成30年度:全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 ・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 普代～久慈 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 1,140 | | | | | 1.3 (0.97) (※2) | ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分) ②物流効率化の支援 ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:109分) 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性が向上(普代村～久慈病院現況:36分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 普代～久慈は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡普代村第16地割から岩手県久慈市新井田に至る延長25.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率21%(うち用地進捗率92%) 【コスト縮減等】 ・橋梁下部の掘削について、竹割型構造物掘削工法を採用することで、掘削土量及び仮設材を削減 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 尾肝要～普代 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 360 | | | | | 1.3 (0.96) (※2) | ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分) ②物流効率化の支援 ・宮古市から重要港湾である久慈港へのアクセスが向上(現況:109分) 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性が向上(田野畑村～久慈病院現況:55分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 尾肝要～普代は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村奥合から岩手県下閉伊郡普代村第11地割に至る延長8.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率30%(うち用地進捗率90%) 【コスト縮減等】 ・跨道橋から函渠工への道路構造物の見直し | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|---|----------|------------------------------------|----------------------|--|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 田野畑南～尾肝要 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 360 | 5,847 | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,671億円 走行経費減少便益：898億円 交通事故減少便益：278億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300台/日 | 4,558 | 【内訳】 事業費：4,225億円 維持管理費：333億円 | 1.3 (0.9) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分) ②物流効率化の支援 ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上(現況:109分) 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性が向上(宮古市～久慈病院現況:109分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 田野畑南～尾肝要は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡田野畑村大戸から岩手県下閉伊郡田野畑村田野畑に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率22%(うち用地進捗率96%) 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・河川渡河部の工事用道路を仮橋から盛土(河川付替によるパイプ)構造に変更 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 田老～岩泉 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 470 | | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,671億円 走行経費減少便益：898億円 交通事故減少便益：278億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300台/日 | | 【内訳】 事業費：4,225億円 維持管理費：333億円 | 1.3 (1.1) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分) ②物流効率化の支援 ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上(現況:109分) 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性が向上(宮古市～久慈病院現況:109分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 田老～岩泉は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市田老字小堀内から岩手県下閉伊郡岩泉町小本に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率99%) ・平成29年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・仮設堤体構造の見直し | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 宮古中央～田老 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 1,210 | | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,671億円 走行経費減少便益：898億円 交通事故減少便益：278億円 【主な根拠】 計画交通量 7,300台/日 | | 【内訳】 事業費：4,225億円 維持管理費：333億円 | 1.3 (1.3) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から三沢空港へのアクセス性が向上(現況:195分) ②物流効率化の支援 ・久慈市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上(現況:109分) 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性が向上(宮古市～久慈病院現況:109分) ④災害への備え ・岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～久慈市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:2.8、弱点度:整備前2.5→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は(三陸沿岸道路 宮古中央IC～八戸JCT)は、岩手県宮古市～青森県八戸市に至る約130kmの復興道路である。 宮古中央～田老は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県宮古市松山から岩手県宮古市田老字小堀内に至る延長21.0km、2車線の自動車専用道路である。 <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への速達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率25%(うち用地進捗率92%) ・平成29年度:田老第2IC(仮)～田老北IC(仮)延長4.0km(2/2)開通予定 ・平成32年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・本線を横断する市道の構造を、跨道橋形式から土工形式への変更 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|--|----------|------------------------------------|----------------------|---|--|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 山田～宮古南 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 570 | 2,116 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,666億円 走行経費減少便益：302億円 交通事故減少便益：149億円 【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日 | 1,228 | 【内訳】 事業費：1,100億円 維持管理費：128億円 | 1.7 (2.0) (※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"> 宮古市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況(国道45号経由):162分) ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> 釜石市から重要港湾である宮古港へのアクセスが向上(現況:67分) ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市～大船渡病院 現況:114分) ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> 岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> 主要都市・拠点間の防災機能評価(釜石市～宮古市:現況D→整備後B) 市町村間等の連結性評価(改善度:27.3、弱点度:整備前22.2→整備後0.8) | 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号(三陸沿岸道路 釜石JCT(仮)～宮古中央IC)は、岩手県釜石市～岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。 山田～宮古南は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県下閉伊郡山田町山田～宮古市釜浜に至る延長14.0kmの2車線の自動車専用道路である。 災害に強いネットワークの形成 高次救急医療施設への速達性向上 基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成23年度 事業進捗率43%(うち用地進捗率96%) 平成29年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> 軟弱地盤置換工の材料変更 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 釜石山田道路 東北地方整備局 | その他 | 814 | | | | | 1.7 (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"> 山田町から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況:128分) ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> 山田町から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上(現況:39分) ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市～大船渡病院 現況:114分) ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> 岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑤災害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 | 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号(三陸沿岸道路 釜石JCT～宮古中央IC)は、岩手県釜石市から岩手県宮古市に至る約50kmの復興道路である。 釜石山田道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～下閉伊郡山田町船越に至る延長23.0kmの2車線の自動車専用道路である。 災害に強いネットワークの形成 高次救急医療施設への速達性向上 基幹産業の物流支援と地域産業の復興等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成5年度 事業進捗率65%(うち用地進捗率86%) 平成30年度:釜石JCT(仮)～釜石両石IC 延長5.6km(2/2)、大槌IC(仮)～山田南IC 延長8.0km(2/2) 開通予定 関連事業(三陸沿岸道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> 新技術(高所法面掘削機による掘削工法)を採用することによりコスト削減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|--|----------|------------------------------------|-----------------------|--|--|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 吉浜～釜石 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 770 | 5,064 | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,157億円 走行経費減少便益：700億円 交通事故減少便益：206億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500台/日 | 3,558 | 【内訳】 事業費：3,271億円 維持管理費：288億円 | 1.4 (1.7) (※2) | <p>①円滑なモビリティの確保 ・大船渡市吉浜地区から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況：114分)</p> <p>②物流効率化の支援 ・大船渡市から重要港湾である釜石港へのアクセスが向上(現況：47分)</p> <p>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性が向上(釜石市～大船渡病院 現況：43分)</p> <p>④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>⑤災害にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(大船渡市～釜石市：現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(大船渡市～釜石市)(改善度：2.7、弱点度：整備前2.2→整備後0.8)</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 吉浜～釜石は、三陸沿岸道路の一部を形成し、岩手県大船渡市三陸町吉浜～釜石市甲子町第13地割に至る延長14.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・災害に強いネットワークの形成 ・高次救急医療施設への到達性向上 ・基幹産業の物流支援と地域産業の復興等</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33%(うち用地進捗率88%) ・平成30年度：全線2車線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・技・抜根材を構生基材吹付テップへ利用することによりコスト削減対策に取り組んでいる。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 唐桑北～陸前高田 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 600 | | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,157億円 走行経費減少便益：700億円 交通事故減少便益：206億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500台/日 | 3,558 | 【内訳】 事業費：3,271億円 維持管理費：288億円 | 1.4 (0.97) (※2) | <p>①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</p> <p>②災害への備え ・宮城県、岩手県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>③国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</p> <p>④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(気仙沼市～大船渡市：現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度：2.0、弱点度：整備前2.0→整備後1.0)</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 唐桑北～陸前高田は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市唐桑町線から岩手県陸前高田市竹駒町相川へ至る延長10.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・重要港湾釜石港の利便性向上 ・水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等</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41%(うち用地進捗率99%) ・平成30年度：全線2車線開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 気仙沼～唐桑南 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 670 | | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,157億円 走行経費減少便益：700億円 交通事故減少便益：206億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500台/日 | 3,558 | 【内訳】 事業費：3,271億円 維持管理費：288億円 | 1.4 (2.0) (※2) | <p>①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(気仙沼市～石巻赤十字病院 現況：102分→整備後：69分)</p> <p>②災害への備え ・宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定</p> <p>③国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる</p> <p>④災害時にも避難路や緊急輸送道路として機能する信頼性の高い高速ネットワークの形成</p> <p>【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(気仙沼市～大船渡市：現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度：2.0、弱点度：整備前2.0→整備後1.0)</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 三陸沿岸道路(気仙沼～唐桑南)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市松崎高谷から宮城県気仙沼市唐桑町只越に至る延長9.0km、2車線の自動車専用道路である ・三次医療施設へのアクセス向上 ・気仙沼市の観光拠点へのアクセス向上 ・水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等</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31%(うち用地進捗率76%) ・平成31年度：気仙沼IC(仮)～気仙沼港IC(仮)間 延長1.7km(2/2) 開通予定</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|--------|--------------|----------------|-------|---|----------------------|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 東北地方整備局 | その他 | 217 | | | | 1.4 (1.8) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 本吉気仙沼道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市本吉町九多丸から宮城県気仙沼市松崎高谷に至る延長7.1km、2車線の自動車専用道路である。 三次医療施設へのアクセス向上 水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成18年度 事業進捗率88%(うち用地進捗率100%) 平成29年度:全線2車線開通予定 関連事業(三陸沿岸道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 本吉気仙沼道路 (Ⅱ期) 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 199 | 5,064 | 3,558 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 4,157億円 走行経費減少便益: 700億円 交通事故減少便益: 206億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,500台/日</p> | 1.4 (1.4) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 本吉気仙沼道路(Ⅱ期)は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県気仙沼市本吉町津谷長根から宮城県気仙沼市本吉町九多丸に至る延長4.0km、2車線の自動車専用道路である。 三次医療施設へのアクセス向上 水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <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75%(うち用地進捗率99%) <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 歌津～本吉 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 500 | | | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る幹線道路である。 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。 三次医療施設へのアクセス向上 水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <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36%(うち用地進捗率97%) 平成30年度:歌津IC(仮)～歌津北IC(仮)間 延長4.0km(2/2) 開通予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係機関協議による函渠の統合 | 1.4 (1.7) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。 三次医療施設へのアクセス向上 水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成20年度 事業進捗率82%(うち用地進捗率95%) 平成28年度:志津川IC(仮)～南三陸海岸IC(仮)間 延長3.0km(2/2) 開通予定 平成29年度:全線2車線開通予定 関連事業(三陸沿岸道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 南三陸道路 東北地方整備局 | その他 | 257 | | | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 南三陸町歌津から国管理空港である仙台空港へのアクセス性が向上(現況:112分→整備後:95分) <p>②安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 三次医療施設へのアクセス性が向上(南三陸町歌津～石巻赤十字病院 現況:59分→整備後:42分) <p>③災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮城県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 国道45号(第一次緊急輸送道路)の代替路となる ④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 | 1.4 (2.1) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 南三陸道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県本吉郡南三陸町内を通過する延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。 三次医療施設へのアクセス向上 水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成20年度 事業進捗率82%(うち用地進捗率95%) 平成28年度:志津川IC(仮)～南三陸海岸IC(仮)間 延長3.0km(2/2) 開通予定 平成29年度:全線2車線開通予定 関連事業(三陸沿岸道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------------|--------------|----------------|-------|--|----------------------|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 登米志津川道路 東北地方整備局 | その他 | 401 | | | | 1.4 (2.5) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号(三陸沿岸道路 登米IC～釜石JCT)は、宮城県登米市から岩手県釜石市に至る約110kmの復興道路である。 ・登米志津川道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県登米市中田町浅水から宮城県本吉郡南三陸町志津川字小森に至る延長16.1km、2車線の自動車専用道路である。 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・水産物の搬送時間短縮等、沿岸地域の産業・経済の復興支援等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成6年度 ・事業進捗率97%(うち用地進捗率100%) ・平成28年度:全線2車線開通予定 ・関連事業(三陸沿岸道路)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 【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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道45号 (三陸沿岸道路) 矢本石巻道路 東北地方整備局 | その他 | 1,553 | 5,878 | 2,469 | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 ・事業費 : 2,311億円 ・維持管理費 : 157億円 | 2.4 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は、宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約639.4kmの幹線道路である。 ・矢本石巻道路は、三陸沿岸道路の一部を形成し、宮城県東松島市から宮城県石巻市に至る延長26.5km、4車線の自動車専用道路である。 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・国際拠点港湾仙台塩釜港への利便性向上 ・地域産業の活性化、石巻市・登米市等の観光拠点等へのアクセス向上 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和60年度 ・事業進捗率98%(うち用地進捗率100%) ・平成28年度:全線4車線開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・防草板への新技術の活用 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道283号 (東北横断自動車 道釜石秋田線 釜 石～花巻) 遠野住田～遠野 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 310 | 1,668 | 784 | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 ・事業費 : 634億円 ・維持管理費 : 150億円 | 2.1 (1.7) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道283号(東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻)は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る約80kmの高規格幹線道路である。 ・遠野住田～遠野はその一部を形成し、岩手県遠野市上郷町平倉から遠野市綾織町新里に至る延長11.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・重要港湾釜石港の利便性向上 ・救急搬送時の速達性・安定性向上 ・地域産業の振興支援 ・遠野市、沿岸地域の観光拠点へのアクセス性向上 【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97%) ・平成30年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 ・機能補償道路の横断方法の変更によりコスト削減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|-----------|--------------|----------------|--|----------|----------------------|---|--|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道283号 (東北横断自動車 道釜石秋田線 釜 石～花巻) 釜石～釜石西 東北地方整備局 | 長期継続 中 | 226 | | | | 2.1 (1.1) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・釜石市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況:89分) ②物流効率化の支援 ・北上市から重要港湾である釜石港へのアクセス性が向上(現況:90分) ③個性ある地域の形成 ・ラグビーワールドカップ2019釜石会場での円滑な大会運営を支援 (花巻空港～釜石鶴住居復興スタジアム(予定地) 現況:100分) ④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(釜石市～岩手医科大学附属病院 現況:122分) ⑤災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道283号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ⑥災害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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価(釜石市～盛岡市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度:1.3、弱点度:整備前1.2→整備後0.9) | 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道283号(東北横断自動車道釜石秋田線 釜石～花巻)は、岩手県釜石市から岩手県花巻市に至る延長約85kmの高規格幹線道路である。 ・釜石～釜石西は、東北横断自動車道釜石秋田線の一部を形成し、岩手県釜石市甲子町第13地割～岩手県釜石市甲子町第7地割に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・重要港湾釜石港の利便性向上 ・救急搬送時の速達性・安定性向上 ・地域産業の振興支援 ・遠野市・沿岸地域の観光拠点へのアクセス性向上等 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率39%(うち用地進捗率80%) ・平成30年度:全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・トンネル掘削支保パターンの変更、法面安定対策の変更、巨大転石の破砕により事業費が増加。 ・トンネル路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道115号 (東北中央自動車 道 相馬～福島) 相馬～相馬西 東北地方整備局 | 長期継続 中 | 220 | 1,947 | | 1,434 | 1.4 (1.5) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 ・現道(国道115号:相馬～福島間)の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況76分→整備後:41分) ③安全で安心できる暮らしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する(現況80分→整備後59分) ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送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 【防災機能の評価】 <ul style="list-style-type: none"> ・主要都市・拠点間の防災機能評価(相馬市～福島市:現況D→整備後B) ・市町村等の連結性評価(改善度:1.4、弱点度:整備前1.5→整備後1.1) 他15項目に該当 | 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 ・相馬～相馬西は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市山上から福島県相馬市山上に至る延長6.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・高規格ネットワーク形成による復興支援 ・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率63%(うち用地進捗率94%) ・平成30年度:全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・スリップフォーム側溝の採用 ・コンバクト支承の採用 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道115号 (東北中央自動車 道 相馬～福島) 阿武隈東道路 東北地方整備局 | その他 | 370 | | | | 1.4 (1.7) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 ・現道(国道115号:相馬～福島間)の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況76分→整備後:41分) ③安全で安心できる暮らしの確保 ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する(現況80分→整備後59分) ④災害への備え ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送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 | 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 ・阿武隈東道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市山上から福島県相馬市東玉野に至る延長10.7km、2車線の自動車専用道路である。 ・高規格ネットワーク形成による復興支援 ・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成16年度(直轄権限代行) ・事業進捗率97%(うち用地進捗率100%) ・平成28年度:全線2車線開通予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・関連事業(東北中央自動車道 相馬～福島)との評価実施時期の進捗調整により再評価を実施 ・コンバクト支承の採用 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|---------|--------------|----------------|--|----------|----------------------|---|---|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道115号 (東北中央自動車道 相馬～福島) 阿武隈東～阿武隈 東北地方整備局 | 長期間継続中 | 150 | | | | 1.4 (1.2) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・現道(国道115号:相馬～福島間)の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況76分→整備後:41分) ③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する(現況80分→整備後59分) ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送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 [防災機能の評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価(相馬市～福島市:現況D→整備後B) ・市町村等の連結性評価(改善度:1.4、弱点度:整備前1.5→整備後1.1) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 阿武隈東～阿武隈は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県相馬市東玉野から福島県伊達市霊山町に至る延長5.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・高規格ネットワーク形成による復興支援 ・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率61%(うち用地進捗率97%) ・平成29年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 ・スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道115号 (東北中央自動車道 相馬～福島) 霊山道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 386 | 1,947 | | 1,434 | 1.4 (1.4) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・現道(国道115号:相馬～福島間)の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況76分→整備後:41分) ③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する(現況80分→整備後59分) ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・現道の事前通行規制区間、特殊通行規制区間を解消する ⑤災害時にも避難路や緊急輸送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 【内訳】 走行時間短縮便益:1,622億円 走行経費減少便益:192億円 交通事故減少便益:133億円 【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 霊山道路は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県伊達市霊山町石田から福島県伊達市霊山町下小国(しもおぐに)に至る延長12.0km、2車線の自動車専用道路である。 ・高規格ネットワーク形成による復興支援 ・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度(直轄権限代行) ・事業進捗率70%(うち用地進捗率99%) ・平成29年度:全線2車線開通予定 【コスト削減等】 ・スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道115号 (東北中央自動車道 相馬～福島) 霊山～福島 東北地方整備局 | 一定期間未着工 | 520 | | | | 1.4 (1.5) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・現道(国道115号:相馬～福島間)の背高コンテナ通行不可区間を解消する ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する(現況76分→整備後:41分) ③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・福島県立医科大学附属病院へのアクセスが向上する(現況80分→整備後59分) ④災害時にも避難路や緊急輸送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 [防災機能の評価] ・主要都市・拠点間の防災機能評価(相馬市～福島市:現況D→整備後B) ・市町村等の連結性評価(改善度:1.4、弱点度:整備前1.5→整備後1.1) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道115号(東北中央自動車道 相馬～福島)は、東日本大震災からの復興に向けたリーディングプロジェクトとして福島県相馬市から伊達郡桑折町に至る延長約45kmの復興支援道路である。 霊山～福島は、東北中央自動車道の一部を形成し、福島県伊達市霊山町下小国から福島県伊達郡桑折町大字松原に至る延長12.2km、2車線の自動車専用道路である。 ・高規格ネットワーク形成による復興支援 ・現道の線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率8%(うち用地進捗率50%) 【コスト削減等】 ・スリップフォーム側溝、コンパクト支承の採用。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|-------|--|----------------------|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道106号 (宮古盛岡横断道 路 宮古～盛岡) 都南川目道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 279 | 2,351 | 2,041 | 【内訳】 事業費 : 1,868億円 維持管理費 : 172億円 | 1.2 (1.3) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道106号(宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡)は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 都南川目道路は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県盛岡市川目第5地割から盛岡市手代森に至る延長6.0kmの2車線の自動車専用道路である。 線形不良による交通隘路区間の解消 三次医療施設へのアクセス向上 沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成9年度 事業進捗率62%(うち用地進捗率99%) 平成27年度:川目IC(仮)～田の沢IC(仮) 延長2.6km(2/2) 開通予定 平成31年度:田の沢IC(仮)～手代森IC(仮) 延長3.4km(2/2) 開通予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 発生残土受入地への運搬距離の変更等により事業費が増加。 トンネルの路側側溝の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道106号 (宮古盛岡横断道 路 宮古～盛岡) 区界～築川 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 370 | | | | 1.2 (0.6) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道106号(宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡)は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 区界～築川は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市区界第1地割から盛岡市築川第6地割に至る延長8.0kmの2車線の自動車専用道路である。 線形不良による交通隘路区間の解消 三次医療施設へのアクセス向上 沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <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22%(うち用地進捗率73%) <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道106号 (宮古盛岡横断道 路 宮古～盛岡) 平津戸・岩井～松 草 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 310 | | | | 1.2 (0.6) (※2) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道106号(宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡)は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 平津戸・岩井～松草はその一部を形成し、岩手県宮古市平津戸から宮古市区界第4地割に至る延長7.0kmの2車線道路である。 線形不良による交通隘路区間の解消 三次医療施設へのアクセス向上 沿岸地域の産業・経済の復興支援等 <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26%(うち用地進捗率72%) <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 橋梁(下工)の見直しによりコスト縮減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------------|--------------|----------------|-----|---|-----------------------|---|---|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道106号 (宮古盛岡横断道 路 宮古～盛岡) 宮古～箱石 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 1,080 | | | | 1.2 (0.96) (※2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・宮古市から第3種空港である花巻空港へのアクセス性が向上(現況:140分) ②物流効率化の支援 ・宮古市魚市場から東北縦貫自動車道盛岡南ICへのアクセス性が向上(現況:114分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(宮古市～岩手医科大学附属病院(移転予定地) 現況:115分) ④災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道106号が緊急輸送道路(1次路線)に指定 ⑤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 【防災機能の評価】 ・主要都市・拠点間の防災機能評価(宮古市～盛岡市:現況D→整備後B) ・市町村間等の連結性評価(改善度1.1、弱点度:整備前1.1→整備後0.9) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道106号(宮古盛岡横断道路 宮古～盛岡)は、岩手県宮古市から岩手県盛岡市に至る延長約90kmの地域高規格道路である。 宮古～箱石は、宮古盛岡横断道路の一部を形成し、岩手県宮古市藤原三丁目から宮古市箱石第5地割に至る延長33.0kmの2車線道路である。 ・線形不良による交通隘路区間の解消 ・三次医療施設へのアクセス向上 ・沿岸地域の産業・経済の復興支援等 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成23年度 ・事業進捗率13%(うち用地進捗率98%) ・平成30年度:宮古西道路(県施工区間) 延長3.6km(2/2) 開通予定 ・平成31年度:下川井地区 延長2.0km(2/2) 開通予定 ・平成32年度:宮古西道路 延長4.0km(2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 ・仮設材(工事用道路)として使用した洗掘防止剤(袋詰根固材)を根固として転用 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道101号 鱒ヶ沢道路 東北地方整備局 | その他 | 87 | 127 | 99 | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 事業費 : 85億円 維持管理費 : 14億円 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(弘南バス)が存在する。 ・新幹線駅(新青森駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・第三種空港(青森空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・水産業(深浦町、鱒ヶ沢町)を主体とする地域において水産品(やりいか等)の流通の利便性向上 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏中心城市(五所川原市)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(十二湖公園等)が存在する。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(青森県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・近隣市(五所川原市)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。 ・対象区間は、緊急輸送道路としての位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道101号鱒ヶ沢道路は、津軽自動車道の一部を形成し、青森県つがる市から青森県西津軽郡鱒ヶ沢町へ至る延長約3.7km、2車線の自動車専用道路である。 ・緊急時の代替路確保による防災機能の向上 ・線形不良箇所等の隘路解消による信頼性確保 ・救急搬送の安定性及び地域医療の支援 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成19年度 ・事業進捗率:59%(うち用地進捗率88%) ・軟弱地盤区間におけるプレロード盛土による沈下遅延により、残工事の工程に影響が生じており、開通時期(平成27年度)が遅延する可能性がある。 ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・橋梁部の支承形式に「固定可動形式(機能分離型支承)」を採用し、コスト縮減を図っている。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道4号 水沢東バイパス 東北地方整備局 | 再々評価 | 380 | 592 | 485 | <ul style="list-style-type: none"> 【内訳】 事業費 : 444億円 維持管理費 : 41億円 | 1.2 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 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8割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス性が向上(奥州市水沢区真城地区～岩手医科大学附属病院(移転予定地) 現況:61分) ③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、国道4号が緊急輸送道路(第1次路線)に指定 | <ul style="list-style-type: none"> 【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888.8kmの主要な幹線道路である。水沢東バイパスは、岩手県奥州市水沢区真城字東大深沢～佐倉河字十文字間に至る延長9.6kmの4車線道路であり、奥州市水沢区内の国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿線環境の改善等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和60年度 ・事業進捗率61%(うち用地進捗率59%) 【コスト縮減等】 ・交差点部の排水構造物の集約によりコスト縮減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------------|------|--------------|----------------|-----|-------------|--|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 180 | 504 | 310 | 1.6 (※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"> ・北上市相去町笹長根地区から新幹線駅である北上駅へのアクセス性向上(現況:14分) ②安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス性が向上(北上市相去町笹長根地区～岩手医科大学附属病院(移転予定地) 現況:48分) ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・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>【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888.8kmの主要な幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町字笹長根～飯豊町崎野19地割間に至る延長12.2kmの4車線道路であり、北上市内の国道4号の交通混雑の緩和、周辺の工業団地からの製造品出荷等の更なる経済産業活動の支援等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:昭和57年度 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率87%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差協議により構造形式を橋梁から函渠に見直すことでコスト削減対策に取り組んでいる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道7号 象潟仁賀保道路 東北地方整備局 | 再々評価 | 440 | 1,001 | 518 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・にかほ市から第二種空港である秋田空港へのアクセス性が向上(現況:65分) ②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(道の駅「象潟」、烏海山・鈴立等)へのアクセス性が向上 ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・にかほ市から三次医療施設である秋田赤十字病院(秋田市)へのアクセス性が向上(現況:70分) ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道7号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・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 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道7号象潟仁賀保道路は日本海沿岸東北自動車道の一部を形成し、秋田県にかほ市象潟町小達から同市面前寺に至る延長13.7kmの自動車専用道路であり、緊急時の代替確保、広域ネットワークの形成による産業振興等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成17年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率100%) ・平成24年度:金浦IC～仁賀保IC 延長0.9km(2/4)開通 ・平成27年度:象潟IC～金浦IC 延長6.8km(2/4)開通 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法面防草板の素材の変更 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道4号 伊達拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 198 | 600 | 320 | 1.9 (※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(国道4号)におけるめ混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流の効率化 <ul style="list-style-type: none"> ・地元特産品(椀)の流通の利便性の向上が期待される、 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏中心都市(福島市)へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)道の駅国見に直結する道路が形成される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・福島県立医科大学付属病院へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・現道(国道4号)は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(東北縦貫自動車道)が通行止めになった場合の代替路を形成する。 | <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号伊達拡幅は、福島県伊達市広前から福島県伊達郡国見町石母田に至る延長9.1kmの現道拡幅事業であり、交通混雑の緩和、交通安全の確保、悪天候時における現道の安定的な通行の確保を目的に計画された道路です。 <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81%(うち用地進捗率89%) ・事業の進捗に係る問題はない。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁支保に新技術(高支圧ゴム支保)を採用。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------------|------------|--------------|----------------|--|----------|--|----------------------|---|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道49号 猪苗代拡幅 東北地方整備局 | 再々評価 | 129 | 246 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：198億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：8.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,300台/日</p> | 198 | <p>【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：22億円</p> | 1.2 (※1) | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道49号猪苗代拡幅は、延長7.3kmの現道拡幅事業であり、猪苗代町内の冬期における走行水準の向上、沿道環境の改善等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率92%(うち用地進捗率89%) ・事業の進捗に係る問題はない。 【コスト削減等】 ・橋梁支承に新技術(機能分散型支承)を採用</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道49号 北好間改良 東北地方整備局 | 長期間継 続中 | 50 | 58 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,900台/日</p> | 42 | <p>【内訳】 事業費：38億円 維持管理費：4.1億円</p> | 1.4 (※1) | <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道49号は、福島県いわき市から新潟県新潟市に至る延長約240kmの主要幹線道路である。北好間改良はいわき市好間町北好間字清水から同市好間町北好間字猪ノ鼻に至る延長約2.2kmの事業である。 交差点改良による交通容量の確保と渋滞緩和及び線形不良区間の解消による交通事故の削減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23年度 ・事業進捗率7%(うち用地進捗率7%) ・平成27年度：- 【コスト削減等】 ・新好間橋において橋長を縮小し、橋台位置の変更により支障物件を解消</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|-----------------------------------|----------------------|--|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道6号 土浦バイパス 関東地方整備局 | 再々評価 | 338 | 1,463 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,182億円 走行経費減少便益：166億円 交通事故減少便益：115億円 【主な根拠】 計画交通量 34,900～46,500台/日 | 1,108 | 【内訳】 事業費：1,088億円 維持管理費：21億円 | 1.3 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の損失時間は122千人時間/年・kmであり、全国平均の約5倍である。 並行する国道125号及び354号(旧国道6号)区間の損失時間は、114千人時間/年・km(全国平均の約4倍)である。 土浦バイパスの4車線化により、2車線区間の交通が円滑化が図られ、さらに、現道区間の通過交通が転換されることで渋滞緩和が見込まれる。 また、国道125号および354号(旧国道6号)区間の損失時間は、114千人時間/年・km(全国平均の4倍)であり、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間の渋滞緩和も見込まれる。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の死傷事故率は50.3件/徳台・kmであり、全国平均の約半分であるが、暫定2車線区間では全国平均の5倍を超える区間が存在している。 並行する国道125号および354号(旧国道6号)区間の平均死傷事故率は145.3件/徳台・kmと高く、バイパスの4車線化による更なる通過交通の転換により、現道区間も交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 土浦バイパスの事業化(昭和44年)以降は、バイパス方向に居住地が広がり、大型ショッピングセンター等の大規模施設の立地が進行している。 土浦バイパスの整備により、インターチェンジや工業団地、商業施設へのアクセス性が向上し、沿線企業の物流の向上や地域の活性化に寄与する。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道4号 春日部古河バイパス 関東地方整備局 | 再々評価 | 332 | 1,465 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,319億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 34,300～56,800台/日 | 381 | 【内訳】 事業費：310億円 維持管理費：71億円 | 3.8 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間に並行する国道4号現道の損失時間は112.1千人時間/年・kmである。 当該区間の整備により、国道4号現道の交通がバイパスに転換され、渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間に並行する国道4号現道の死傷事故率は96.2件/徳台・kmである。 国道4号現道の事故類型は追突による事故が多く、全体の約5割を占める。 当該区間の整備により、現道や並行路線から交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 <p>③地域活性化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の開通により、沿線地域には多くの工業団地が整備され、企業が集積している。 現在、圏央道の開通に伴うIC周辺開発等が進められており、さらなる地域産業の活性化への支援が期待される。 全線4車線開通により渋滞が緩和し、所要時間が短縮するなど、物流の効率化に貢献している。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|-----|--------------------------------------|----------------------|--|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | | | | | | |
| 一般国道17号 高松立体 関東地方整備局 | 再々評価 | 120 | 280 | 160 | 【内訳】 事業費 : 155億円 維持管理費 : 5.6億円 | 1.7 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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: 立体部-平成11年度、拡幅区間-平成16年度 ・事業進捗率93%(うち用地進捗率82%) ・平成22年度: 和田橋交差点歩道橋掛替 今後、拡幅区間の整備を進めていく。 【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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道4号 東埼玉道路(延伸) 関東地方整備局 | 再々評価 | 134 | 657 | 134 | 【内訳】 事業費 : 112億円 維持管理費 : 22億円 | 4.9 | <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を開通。東埼玉道路(延伸)は、開通区間終了点から国道4号接続部までの延長8.7kmのバイパス事業であり、周辺地域の交通混雑緩和、交通事故減少、地域の開発支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成20年度 ・事業進捗率12%(うち用地進捗率26%) ・平成23年度から用地取得着手。 ・早期工事着手に向け、地元、関係機関等と調整を図りながら、用地取得を推進する。 ・今後は用地取得完了箇所において詳細な地質調査を実施し、軟弱地盤における改良計画の検討を実施する。 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|--------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道16号 入間狭山拡幅 関東地方整備局 | 再々評価 | 158 | 587 | 326 | 1.8 | <p>①国道16号の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の損失時間は、224.5千人時間/年・kmで、4車線一部開通前後で比較すると、241.8千人時間/年・kmから224.5千人時間/年・kmへと約1割低下。 ・河原町交差点は、国道16号、国道299号、国道463号という主要道路が交差していることから主要渋滞箇所(に位置づけられており、本事業により交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②国道16号の交通事故減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の死傷事故率は114.3件/億台・kmで、追突事故が4割を占める。 ・本事業区間の死傷事故率は、4車線一部開通前後で比較すると、157.5件/億台・kmから114.3件/億台・kmへと約3割低下。交通事故の減少が見込まれる。 ・歩道未整備区間では、本事業により歩道を整備し、安全・安心な歩行空間が確保される。 <p>③まちづくりの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間の一部(入間市内)において、入間市駅北口周辺の市街地整備を目的とした区画整理事業が進められている。 ・本事業が基盤整備の骨格となり商業施設・公益施設を誘導する等、地域の生活拠点機能の充実と土地の高度利用を推進し、まちづくりを支援する。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、神奈川県横浜市、東京都八王子市、埼玉県入間市、川越市、さいたま市、春日部市、千葉県千葉市、木更津市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。入間狭山拡幅は、交通渋滞の緩和、安心・安全な歩行空間の確保、まちづくりへの支援を目的とした延長4.6kmの現道拡幅事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：昭和46年度 ・事業進捗率95%(うち用地進捗率99%) ・事業区間4.6kmのうち、4.2kmが平成24年度までに段階的に完成 ・残事業区間については、平成13年より用地着手。 ・事業区間全体の用地取得率は99%(平成27年3月現在)。 ・平成27年度に用地取得完了予定。今後は、未整備区間(0.4km)の拡幅工事を実施。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期) 関東地方整備局 | 長期間継続中 | 510 | 1,218 | 435 | 2.8 | <p>①国道17号現道の渋滞状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上尾道路(Ⅱ期)に並行する国道17号現道の損失時間は、234.0千人時間/年・kmで、全国平均(26.3千人時間/年・km)の約9倍となっている。 ・上尾道路の整備により、国道17号現道の交通渋滞の緩和が見込まれる <p>②所要時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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例市の熊谷市役所～埼玉県庁間の所要時間が114分→93分と約21分短縮される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道17号は、東京都中央区からさいたま市、前橋市等の主要都市を通過し、新潟市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。上尾道路は、国道17号の交通混雑の緩和と定時性・速達性の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。 <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1%(うち用地進捗率0%) ・平成23年度：調査・設計に着手 ・平成25年度：測量・地質調査説明会 ・平成27年度：設計・用地説明会 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|----------|---|---|---|--|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道468号首都 圏中央連絡自動車 道(川島～五霞) 関東地方整備局 東日本高速道路株 式会社 | その他 | 5,033 | 9,912 | 5,987 | 1.7 | <p>①幹線道路の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道に並行する国道16号(国道254号～国道4号間)の損失時間は約339.7千人時間/年・km。 ・本事業の整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が期待される。 <p>②幹線道路の交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号(国道254号～国道4号間)の死傷事故率は、63.8件/億台km。また、国道16号南中曽根交差点では、542.36件/億台km。 ・本事業の整備により、国道16号の交通事故の減少や安全性の向上が期待される。 <p>③高速ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田空港は、国内に4つ存在する拠点空港のうちひとつで、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。 ・本事業の整備により、成田空港までの大幅な移動時間の短縮が期待される。 <p>④沿線の地域づくり支援、活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉県では、平成18年度から圏央道沿線の産業集積を図るため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、産業基盤づくりを推進。第一次先導モデル地区の3地区では、分譲区画すべてが契約済。 ・「川島インター産業団地」周辺では、川島IC開通前後で土地利用が大きく変化し、雇用機会の創出をはじめ町税歳入額も増加し、地域の活性化に貢献。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般国道468号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。川島～五霞間は、その一部を形成する延長32.3kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成6年度 ・事業進捗率95%(うち用地進捗率100%) ・平成27年3月に久喜白岡JCT～境古河IC間が2/4車線で、平成27年10月に桶川北IC～白岡菟野IC間が4/4車線で開通 ・久喜白岡JCT～五霞IC間については、今後の交通状況を踏まえ、4車線整備について検討する。 <p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【社会情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生土の土質改良、発生土(重金属混じり)の処理、地質条件の相違、横断歩道の設置、跨道橋の設置に伴い事業費が増加 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |
| 一般国道51号 北千葉拡幅 関東地方整備局 | 再々評価 | 236 | 673 | 471 | 1.4 | <p>①国道51号の混雑緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の損失時間は125.9千人時間/年・km。 ・吉岡十字路と坂戸の交差点は、交差道路側も含め、右折車の直進阻害や大型車の影響のため、主要渋滞箇所位置づけられている。特に吉岡十字路においては、朝の時間帯に顕著な渋滞が発生している。 ・4車線開通により損失時間が減少、引き続き北千葉拡幅の整備により渋滞緩和が見込まれる。 <p>②国道51号の交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の死傷事故率は72.7件/億台・km。 ・拡幅未整備区間の死傷事故率は55.9件/億台・kmで追突事故が約7割を占めている。 ・4車線開通により死傷事故率が約1割近く減少、引き続き北千葉拡幅の整備により交通事故減少が見込まれる。 <p>③道路ネットワーク機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道51号(北千葉拡幅区間)は、第一次緊急輸送道路に指定されている。 ・現道が拡幅整備されることにより、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、病院などへのアクセスが向上し、所要時間の短縮も図られ、道路ネットワーク機能の強化に寄与する。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長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に計画された、延長7.6kmの現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:昭和46年度 ・事業進捗率81%(うち用地進捗率77%) ・平成7年度に起点側延長2.7km、平成21年度に延長1.1kmの4車線整備を行い、開通済み。 ・事業区間(L=7.6km)の用地取得率は77%まで推移。(H27年3月末) ・未整備区間については、平成15年度より用地取得に着手。今後は、早期工事着手に向け、地元等と調整を図りながら、用地取得を推進。 ・平成27年度より、右折車による直進阻害が渋滞要因となっている吉岡十字路交差点の改良工事に着手。 ・引き続き、未整備区間(2/4車線)区間の用地取得の推進し、改良工事に着手。また、坂戸交差点付近で実施されている四街道市成台中土地区画整理と連携し、早期開通を目指し事業の推進を図る。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道14号 亀戸小松川立体 関東地方整備局 | 再々評価 | 417 | 635 | 450 | 1.4 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 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位置付けられている。 当該区間の損失時間は279.8千人時間/年・km。 特に、現道拡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。 <p>②安全安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道14号当該区間の死傷事故率は、165.0件/億台km。 事故類型では、追突事故が約4割を占めている。 特に現道拡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。 <p>③良好な沿道環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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率が都内の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。 <p>④緊急輸送道路ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、震災時の際に、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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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33%(うち用地進捗率27%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新技術の積極的な活用等により、コスト削減に取り組む。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道15号 蒲田駅周辺整備 関東地方整備局 | 再々評価 | 290 | 399 | 362 | 1.1 | <p>①渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道15号と環状8号線が交差する南蒲田交差点の立体化、及び京浜急行線の連続立体交差事業における踏切の除却により交通渋滞が解消。 <p>②安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年度に開通した立体部において死傷事故は発生していない。 <p>③沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 電線共同溝整備により、自転車・歩行者の安全・快適な通行空間を確保した沿道環境の改善が見込まれる。 <p>④国道15号立体部および京急連続立体交差事業完成による整備効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 京浜急行線の連続立体交差事業と連携した国道15号の立体化により、国道15号及び環状8号線双方の渋滞が緩和され、旅行速度が向上し、羽田空港へのアクセス機能も強化。 交差点の通過時間が京浜急行線立体化、国道15号立体化前の約5~6割(約2分~2分半)短縮され、定時性が向上。 京浜急行線立体化にともない空港への直通列車が増発し、空港へのアクセス機能強化が図られ、駅利用者も増加。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道15号蒲田駅周辺整備事業は、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・利用促進及び空港アクセス機能の強化等を目的とする事業です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:平成13年度 事業進捗率98%(うち用地進捗率100%) 平成24年度:国道15号立体部延長0.5km(4/4)開通済み <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|---|----------|--|----------------------|--|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道16号 保土ヶ谷バイパス (Ⅱ期) 関東地方整備局 | その他 | 587 | 1,262 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,107億円 走行経費減少便益：99億円 交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 44,700台/日</p> | 687 | <p>【内訳】 事業費：676億円 維持管理費：12億円</p> | 1.8 | <p>①渋滞状の緩和 ・当該区間の損失時間は約608.0千人時間/年・kmとなっている。 ・南町田北交差点及び東名入口交差点は、「首都圏渋滞ボトルネック対策協議会」により、主要渋滞箇所にて特定されている。 ・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となっている。 ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)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、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全性の向上 ・国道16号の当該区間の平均死傷事故率は、101.0件/億台・kmとなっている。 ・特に、東名入口交差点の死傷事故率は、183.1件/億台・kmとなっている。 ・死傷事故の内訳は、追突事故が約7割であり、東名入口交差点付近を中心に発生している。 ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)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、渋滞が緩和されることにより、交通事故の削減が見込まれる。</p> <p>③生活道路の改善(生活道路の機能回復) ・保土ヶ谷バイパス周辺の生活道路には、国道16号の渋滞を回避するための迂回交通が流入し、抜け道となっている。 ・町田市内の生活道路では負傷事故が発生している。 ・保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期)の整備により、交通渋滞が緩和され、生活道路への迂回交通の減少と合わせ安全性が向上が見込まれる。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道16号は、横浜を起点に東京都、埼玉県を連絡し、千葉県に至る道路であり、首都圏の都心方向に集中する交通を分散・導入する環状機能を有するとともに、横浜、八王子、大宮、千葉といった都市を結ぶ主要幹線道路である。 当該区間は、すでに供用している横浜町田立体(Ⅰ期)と直結し、自動車専用部を一般国道16号の中央部に高架構造で設けるとともに現在の一般国道16号を拡幅し、東名入口交差点付近の渋滞解消を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率93%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|----------|---|--|---|--------------------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道16号 八王子拡幅 関東地方整備局 | その他 | 197 | 448 | 305 | 1.5 | <p>①交通渋滞の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号(八王子拡幅区間)の損失時間は約198.7千人時間/年・km。 ・2/4車線区間の拡幅整備により、国道16号の交通渋滞の緩和が見込まれる。 <p>②安全・安心な通行の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号(八王子拡幅区間)の死傷事故率は164.6件/億台・kmで特に2/4車線区間は200.9件/億台・km。 ・死傷事故率の高い2/4車線区間の拡幅整備により、交通事故の減少が期待される。 <p>③歩行者の安全性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の交通量は約5.8千台/日に及ぶ。 ・車道と歩行者や自転車の空間が未分離であるため、自歩道の整備により安全性・快適性の向上が期待される。 <p>④バス定時性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕を中心とした交通渋滞により2/4車線区間の旅行速度が低下する状況であり、交通渋滞緩和による定時性の向上が期待される。 <p>⑤交通円滑化による快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号(八王子拡幅区間)の4車線整備により、八王子市中野上町～左入町間の平均旅行速度が上昇し、八王子市街地と昭島、福生地域との交通円滑化が期待される。 <p>⑥緊急輸送道路の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号(八王子拡幅区間)は、第一次緊急輸送道路に指定されており、現道が拡幅されることにより、震災等の際に消防車や救急車などの消火活動や救命活動を支援し、緊急輸送を円滑に行うための幅員が確保され、緊急輸送道路の機能確保が図られる。 <p>⑦土地区画整理事業との連携による地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業と連携した国道16号八王子拡幅の整備により、地域活性化に寄与する。 ・八王子市街地から大規模商業施設へのアクセス時間の短縮化等の商業系をはじめとする土地利用の促進に寄与する。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道16号は東京環状道路とも呼ばれ、横浜市、相模原市、八王子市、さいたま市、千葉市など都心から30～40km圏の主要な都市を通過する延長約330kmの重要な道路である。八王子拡幅は、交通渋滞の緩和、安全・快適性の向上、緊急輸送道路ネットワークの確保、土地区画整理事業への寄与を目的とした延長2.7kmの拡幅事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：昭和54年度 ・事業進捗率88%(うち用地進捗率100%) ・平成4年度に八王子IC～左入橋交差点間延長1.1km、平成11年度に谷野街道入口交差点～八王子IC間延長0.3km、平成26年4月に中野山王地区の延長0.3kmを4/4車線開通。 ・平成28年度：延長1.0km 2/4車線区間の開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間) 関東地方整備局 | その他 | 4,713 | 10,903 | 7,156 | 1.5 | <p>①渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の損失時間は、約193.2千人時間/年・km。 ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の整備により、専用部と一般部で機能分担が図られ、渋滞緩和が期待。 <p>②生産性の向上や防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・羽田空港等が存在。 ・加えて、首都直下型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。 <p>③事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)の死傷事故率は約32.2件/億台・km。 ・東雲、有明二丁目、夢の島交差点では、300件/億台・km以上。 ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)で当該区間で発生した死傷事故の約6割は追突事故。 ・国道357号東京湾岸道路(東京都区間)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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、千葉県美浜区に至る延長約80kmの道路である。 ・本事業は、一般国道357号東京湾岸道路の一部を形成し、交通混雑の緩和、空港や湾岸地域の物流拠点とのアクセスを向上させ、物流の効率化等を図ることを目的としている。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：昭和43年度～昭和54年度 ・事業進捗率45%(うち用地進捗率100%) ・平成27年度：東京港トンネル(海側)が開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|-------|----------|---|---|---|---|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 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 | 再々評価 | 3,580 | 5,177 | 4,253 | 1.2 | <p>①内陸部の渋滞緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)の損失時間は、約204.4千人時間/年・km。 ・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、内陸部の混雑緩和が期待。 <p>②生産性の向上や防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道357号東京湾岸道路の沿線には、物流・人流の面から我が国経済にとって非常に重要な京浜港・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幹線的防災拠点が存在。 ・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。 <p>③事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間の死傷事故率は約63.1件/億台・km、300件/億台・km以上の交差点が複数存在。また、当該区間で発生した死傷事故の約5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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道357号東京湾岸道路は、横浜市区から横浜市、川崎市、東京都、千葉県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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:昭和52年度～平成元年度 ・事業進捗率41%(うち用地進捗率96%) ・平成27年度:横浜市中区本牧ふ頭～同区錦町 延長2.3km(2/6)開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設の構造や工法の変更等はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |
| 一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(金沢～戸塚) 関東地方整備局 東日本高速道路(株) | 再々評価 | 4,720 | 6,696 | 4,559 | 1.5 | <p>①交通の流れの適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏を結ぶ基幹的国土軸である東名高速と、東京湾岸地域を連絡強化し、広域ネットワークを形成することで交通の流れの適正化が図られる。 ・県内では横浜市を中心に交通渋滞が発生、国道1号・環状4号では、事故が多く発生しているが、当該路線の整備により交通分散することで、国道1号、環状4号の交通渋滞の緩和、交通事故の減少が期待される。 <p>②物流・都市拠点の連絡強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜港は貿易額及びコンテナ取扱量が全国で3番目に多く、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナふ頭の新編・強化や先進的な施設整備の推進等、国際物流機能の強化が図られている。 ・一方、背後圏の交通ネットワークは、東名高速や保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることから、国際競争力強化に向け、戦略港湾に貨物を集約するための国内輸送ネットワークの強化が求められる。 ・本事業の整備により、京浜港と背後圏との広域交通ネットワークが形成され、交通分散により交通混雑緩和や輸送時間短縮、定時性の向上等の物流の効率化及びリダンダンシーの確保等に期待でき、また、新東名高速道路(海老名JCT～御殿場JCT)や港湾整備と相まって産業の国際競争力強化に寄与するものと考えられる。 <p>③安全・安心な国土づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大きい地震が発生し津波で湾岸部が浸水被災した場合、「くしの歯」作戦などにより湾岸部の救援ルートの確保が可能(迅速な道路啓閉、非常時の迂回機能の発現)となり、防災上の観点からも効果が期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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63年度 ・事業進捗率27%(うち用地進捗率94%) ・H25年度から本線に関わる本格的な工事(栄IC-JCTの橋梁下部工事など)に着手している。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、引き続きコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 高速道路課 (課長 川崎 茂信) 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-------|-------------|--|--|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 一般国道18号 上新バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 944 | 4,075 | 1,911 | 2.1 (※1) | <p>【内訳】 ①新幹線駅である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がH27年3月に開業し、新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ②直江津港へのアクセス向上 ・直江津港から関東及び長野・東海方面へのアクセス性向上が期待される。 ③物流等の支援 ・周辺地域では、大型小売店舗の立地や土地区画整理事業、総合運動公園などの開発が進んでおり、物流や地域開発を支援することが期待される。 ④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し、通勤・通学等の利便性向上が期待される。 ⑤主要な観光地へのアクセス向上 ・沿道の観光施設の更なる集客や、信越観光圏整備計画の支援に寄与することが期待される。 ⑥第三次医療施設(新潟県立中央病院)へのアクセス向上 ・第3次医療施設への搬送時間が短縮され、救命率の向上に寄与することが期待される。 ⑦緊急輸送道路としての信頼性向上 ・上信越自動車道の代替ルートとしてリダンダンシー機能を発揮することが期待される。 ⑧冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降積雪による登坂不能車発生時等の渋滞を緩和し、積雪期の円滑な交通を確保することが期待される。</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」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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和50年度 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率72%) 【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> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道49号 水原バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 350 | 533 | 333 | 1.6 (※1) | <p>【内訳】 ①日常生活圏へのアクセス向上 ・阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・買い物圏域が拡大するとともに、通勤・買い物物の利便性向上が期待される。 ②生活環境の改善 ・バイパスへ交通が転換することで、現道の自転車利用者の安全性向上や騒音低下等の沿道環境の改善が期待される。 ③防災機能の強化 ・阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、並行する磐越自動車道通行止め時の代替ルートとしての役割が期待される。 ④救急救命活動の支援 ・第三次医療施設である新潟市民病院への30分圏域が拡大し、救急救命活動への支援が期待される。 ⑤阿賀野市の観光・交流支援 ・事業区間周辺に点在する観光施設へのアクセス性が向上し、観光・交流の活性化が期待される。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道49号水原バイパスは、「交通渋滞の緩和」「交通事故の低減」「広域ネットワークの機能強化」などを目的とした延長8.1kmの4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成12年度 ・事業進捗率38%(うち用地進捗率99%) 【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等により、コスト削減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道8号 入善黒部バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 862 | 1,107 | 996 | 1.1 (※1) | <p>【内訳】 ①北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅へのアクセス向上 ・富山県東部地域唯一の新幹線新駅である黒部宇奈月温泉駅へのアクセス性の向上が期待される。 ②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施設から伏木富山港へのアクセス性の向上が期待される。 ③日常生活圏の各市町村間の連携を強化 ・日常生活圏内の各市町村間のアクセス性が向上(黒部市役所、魚津市役所、入善町役場)。 ④主要な観光地へのアクセス向上 ・主要観光地へのアクセス性や回遊性の向上が期待される。 ⑤救急医療施設への命の道としてのアクセス向上 ・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。 ⑥緊急輸送道路としての役割 ・国道8号の緊急輸送道路としての信頼性向上が期待される。 ⑦騒音の低減 ・国道8号の騒音が低下し、沿道環境の改善が期待される。 ⑧周辺企業等のアクセス利便性の向上 ・事業区間周辺の産業拠点へのアクセス性が向上し、物流効率化及び文化活動の支援が期待される。</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4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成2年度 ・事業進捗率75%(うち用地進捗率98%) 【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> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|-----------------------------------|----------------------|--|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道8号 小松バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 100 | 867 | 【内訳】 走行時間短縮便益：752億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量 24,000~38,200台/日 | 170 | 【内訳】 事業費：96億円 維持管理費：75億円 | 5.1 | ①日常生活圏の各都市間の連携強化 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され、地域間のさらなる連携強化が期待できる。 ②物流の円滑化 ・幹線道路ネットワークの強化により、地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ③主要な観光地へのアクセス向上 ・多くの観光地へのアクセス性や周遊性の向上が期待できる。 ④緊急輸送道路としての機能向上 ・災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待される。 ⑤地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援 ・石川県の長期構想「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。 | 【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、広域幹線道路ネットワークの強化などを目的とした延長15.6kmの4車線化整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、引き続き新技術の活用によりコスト削減を実施する。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道159号 七尾バイパス 北陸地方整備局 | 再々評価 | 240 | 281 | 【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量 18,600~23,800台/日 | 237 | 【内訳】 事業費：206億円 維持管理費：30億円 | 1.2 (※1) | ①大規模道路事業との連携 ・能越自動車道の七尾ICと七尾市街地や金沢方面との円滑な交通の確保が図られる。 ②日常生活圏中心都市へのアクセス向上 ・日常生活圏都市間の所要時間が短縮され利便性が向上することが期待できる。 ③重要港湾七尾港への物流円滑化 ・金沢方面から七尾港へのアクセス性が向上し、物流円滑化が期待できる。 ④第三次医療施設へのアクセス向上 ・能登地域唯一の第三次医療施設への30分圏域の拡大が見込まれる。 ⑤緊急輸送道路の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、能越自動車と一体となった緊急輸送道路としての機能強化が期待される。 ⑥地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援 ・石川県の長期計画「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。 | 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道159号七尾バイパスは、交通混雑の解消、交通事故の低減、能越自動車道七尾氷見道路へのアクセス向上などを目的とした延長4.3kmの道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率52%(うち用地進捗率85%) 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、今後実施する詳細設計において、新技術を積極的に活用することでコスト削減を図る。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道159号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局 | その他 | 1,250 | 8,151 | 【内訳】 走行時間短縮便益：7,069億円 走行経費減少便益：767億円 交通事故減少便益：315億円 【主な根拠】 計画交通量 32,900~61,000台/日 | 1,882 | 【内訳】 事業費：1,786億円 維持管理費：95億円 | 4.3 | ①日常生活圏の連携強化 ・周辺市町から金沢市中心部へ至る主要な路線であり、地域間のさらなる連携強化が期待できる。 ②主要観光地へのアクセス向上 ・兼六園や金沢公園など、金沢市内の観光観光地へのアクセス性向上が期待できる。 ③第三次医療施設へのアクセス向上 ・第三次医療施設へのアクセス性が向上し、救急救助活動の支援が期待できる。 ④防災機能の向上 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害に強い道路ネットワークのさらなる強化が期待できる。 ⑤地域産業への支援 ・幹線道路ネットワークの強化により近隣工業団地へのアクセス性が向上し、地域産業のさらなる活性化が期待できる。 ⑥地域連携プロジェクト(石川県長期構想)の支援 ・石川県の長期計画「ダブルラダー結いの道」整備構想の実現に大きく貢献。 | 【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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等に変更は無いが、建設発生土の活用等を検討しコスト削減を行う。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | | |
|---|--------|--------------|----------------|-------|----------|---|--|---|---|-----|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C | |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道158号 永平寺大野道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 1,491 | 2,873 | 1,923 | 1.5 | <p>①高速道路ネットワークの形成 ・中部縦貫自動車道の整備により、東海北陸自動車道等を相互に連絡する高速道路ネットワークが形成され、福井市と首都圏のアクセス向上が期待される。 (福井市～首都圏:7時間30分→6時間45分) ・北陸・福井と中京圏を連絡する高速ルートが新たに形成され、物流搬送等の信頼性の向上が期待される。</p> <p>②災害時の代替路の確保 ・国道158号の福井市～大野市間は、事前通行規制区間(連続降雨量140mm)が4箇所あるほか、災害等により全面通行止め(過去10年実績:11回・88日相当)が発生しており、整備により信頼性の高い交通路の確保が期待される。</p> <p>③高度医療機関へのアクセス向上 ・第三次救急医療施設(福井県立病院)までの搬送時間が短縮される。 (勝山市～福井県立病院:39分→31分、大野市～福井県立病院:43分→34分) ・走行性の向上による患者の負担軽減、除雪・路面凍結対策、堆雪帯の確保等により冬季も含めた安定した救急搬送路の確保が期待される。</p> <p>④地域の活性化 ・福井県の観光入込数上位10施設の内、3施設が永平寺大野道路の周辺の施設であり、沿線観光施設へのアクセス向上が見込まれる。 (H26入込み客数:大野まちなか観光89.3万人、恐竜博物館76.1万人、大本山永平寺47.3万人)</p> <p>⑤日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 ・勝山市～福井市:48分→34分</p> | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 2,386億円 走行経費減少便益: 362億円 交通事故減少便益: 125億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,000台/日</p> | <p>【内訳】 事業費: 1,743億円 維持管理費: 180億円</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通じ、福井県に至る約160kmの高規格幹線道路である。 永平寺大野道路は、中部縦貫自動車道の一部を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、高度医療機関へのアクセス向上、文化・地域資源を活かした地域経済の活性化等を図ること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2年度 ・事業進捗率81%(うち用地進捗率99%) ・平成28年度:全線2車線開通予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道18号 坂城更埴バイパス (坂城町区間) 関東地方整備局 | 長期間継続中 | 110 | 233 | 94 | 2.5 | <p>①交通混雑の緩和 ・国道18号現道の損失時間は、坂城更埴バイパス(坂城町区間)と並行する区間で65.8千人時間/年・km。 ・並行する国道18号現道内には、主要渋滞箇所を選定されている交差点が存在している状況。 ・坂城更埴バイパス(坂城町区間)の整備により、現道の交通の転換が図られ、国道18号現道の渋滞緩和が見込まれる。</p> | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 203億円 走行経費減少便益: 20億円 交通事故減少便益: 11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,100～21,800台/日</p> | <p>【内訳】 事業費: 82億円 維持管理費: 12億円</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。坂城更埴バイパス(坂城町)は、一般国道18号および周辺道路における交通混雑緩和を目的に計画された事業である。</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5.5%(うち用地進捗率1%) ・用地取得の促進を図り、事業の推進を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道18号 坂城更埴バイパス (延伸) 関東地方整備局 | 再々評価 | 87 | 142 | 86 | 1.7 | <p>①交通混雑の緩和 ・整備により、現道の交通の転換が図られ、国道18号現道の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②交通事故の減少 ・整備により、現道や並行路線からの交通転換が図られ、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③地域の医療活動への支援 ・八幡地区～篠ノ井総合病院への所要時間が約7分短縮し、救急医療施設へのアクセス性が向上、救命率の改善が見込まれる。</p> | <p>【内訳】 走行時間短縮便益: 85億円 走行経費減少便益: 43億円 交通事故減少便益: 14億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,900～10,400台/日</p> | <p>【内訳】 事業費: 78億円 維持管理費: 8.5億円</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。坂城更埴バイパス(延伸)は、一般国道18号および周辺道路における交通渋滞緩和、交通事故の減少、救急医療施設へのアクセス性向上を目的に計画された事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率42%(うち用地進捗率73%) ・用地取得の促進を図り、早期完成を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|--------|--------------|----------------|-----|----------|--|--|---|--|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道18号 長野東バイパス 関東地方整備局 | 再々評価 | 175 | 226 | 182 | 1.2 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：181億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,100～22,700台/日</p> | <p>【内訳】 事業費：167億円 維持管理費：14億円</p> | <p>①交通混雑の緩和 ・整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②安全安心な通行の確保 ・整備により、道路の適切な機能分担が図られ、交通事故の減少や通学路の安全性向上が見込まれる。</p> <p>③地域活性化の支援(産業) ・整備により、周辺の工業団地や企業、須坂長野東ICへのアクセス性が向上し、地域産業の活性化が期待される。</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。長野東バイパスは、長野市等の交通混雑の緩和及び安全安心な通行の確保、地域活性化の支援を目的に計画された事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率54%(うち用地進捗率96%) ・早期完成に向けて事業促進を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・電線共同溝の同時整備によりコスト縮減に取り組む。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道18号 野尻IC関連 関東地方整備局 | 再々評価 | 250 | 361 | 317 | 1.1 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：321億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,600～9,200台/日</p> | <p>【内訳】 事業費：295億円 維持管理費：22億円</p> | <p>①冬期の交通障害 ・整備により、当該区間の線形不良箇所が解消され、走りやすさが向上。</p> <p>②冬期の旅行速度の低下 ・整備により、当該区間の冬期における交通の円滑性が向上。</p> <p>③安全安心な通行の確保 ・整備により、交通の円滑化による交通事故の減少、歩行空間の安全・快適性の向上が見込まれる。</p> <p>④国道18号の交通混雑の緩和及び地域活性化の支援(観光) ・整備により、通過交通がバイパスへ転換され観光地へのアクセスが改善し、観光産業の活性化に期待。</p> <p>⑤上信越自動車道の代替路 ・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>【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、上水内群信濃町等の冬期における安全かつ円滑な交通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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率52%(うち用地進捗率46%) ・起点側の急カーブ、急勾配が存在する優先度が高い延長1.0km区間の線形改良の事業推進を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に取り組む。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道158号 奈川渡改良 関東地方整備局 | 長期間継続中 | 110 | 138 | 91 | 1.5 | <p>【内訳】 走行時間短縮便益：94億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：3.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日</p> | <p>【内訳】 事業費：85億円 維持管理費：6.2億円</p> | <p>①防災危険箇所の回避 ・整備により、防災危険箇所を回避することで、安全に通行することが可能。</p> <p>②線形不良箇所の解消 ・整備により、線形不良箇所を解消することで、安全に走行することが可能。</p> <p>③建築限界不足箇所の解消 ・整備により、建築限界不足箇所が解消され、大型車のスムーズな通行が可能。</p> <p>④観光産業の活性化 ・整備により、時間短縮や安全な走行が図られ、観光産業の活性化に期待。</p> <p>⑤災害時における救急活動の支援 ・整備により、傷病者の負担軽減や災害時における大幅な迂回が解消される等、救急活動の支援に期待。</p> | <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道158号は、福井県福井市を起点として、長野県松本市に至る延長約249kmの幹線道路である。奈川渡改良は、一般国道158号および周辺道路における防災危険箇所の回避、線形不良箇所の解消、幅員及び建築限界不足箇所の解消を目的に計画された事業である。</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8%(うち用地進捗率100%) ・トンネルや橋梁の工事の促進を図り事業の推進を図る。</p> <p>【コスト縮減等】 ・トンネル掘削工法の変更及び施工機械の変更によりコスト縮減に取り組む。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|----------|-----|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道474号 三遠南信自動車道 飯橋道路 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,430 | 2,314 | 1,707 | 1,707 | 1.4 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(天龍峡・天竜川下り等)へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の事前通行規制区間を解消する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 中部地方整備局 | 再々評価 | 480 | 1,028 | 445 | 445 | 2.3 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 <p>②国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・現道等における交通不能区間を解消する。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 <p>③個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(遠山温泉郷等)へのアクセス向上が期待される。 <p>④安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑤災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートがつかなく、災害による1～2箇所で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づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の特殊通行規制区間を解消する。 <p>⑥地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑦生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 地域高規格道路 岐阜南部横断ハイ ウェイ 一般国道21号 坂祝バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 508 | 983 | 564 | 1.7 (※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の削減が見込まれる。 ・現道等における旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅(JR美濃太田駅等)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 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。 ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・騒音レベルの夜間要請限度超過の改善が期待される。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道21号坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針から各務原市龍沼東町に至る延長7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域経済活性化の支援を目的に計画された道路です。 <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 ・平成18年度 ・事業進捗率67%(うち用地進捗率100%) ・平成27年度：大針IC～勝山IC 延長3.3km (2/4)開通予定 <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していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 地域高規格道路 高山下呂連絡道路 一般国道41号 石浦バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 425 | 479 | 367 | 1.3 (※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の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(濃飛バス)が存在する。 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が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけあり。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地(高山市等)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 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(高山赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検箇所が解消される。 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町から岐阜県高山市千鳥町に至る延長9.2kmのバイパスであり、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目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成12年度 ・平成15年度 ・事業進捗率11%(うち用地進捗率60%) <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していきます。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 地域高規格道路 静岡東西道路 一般国道1号 静清バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,600 | 2,569 | 1,829 | 1.4 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 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。 ②物流効率化の支援 ・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の支援が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(静岡赤十字病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路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。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・道路の整備に関するプログラムまたは都市計画道路整備プログラムに位置づけられている。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号静清バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 昭和43年度 ・事業進捗率61%(うち用地進捗率99%) ・平成30年度: 牧ヶ谷IC～丸子IC 延長3.0km (4/4) 開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丸子麓科トンネルにおいて、2期線の断面形状を見直すことにより、約11.3億円のコスト削減を図っている。 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路 中部地方整備局 | その他 | 630 | 851 | 620 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する。 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(伊豆市、伊豆の国市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常生活圏中心都市(旧修善寺町～旧天城湯ヶ島町)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(伊豆半島地域)へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設(順天堂大学付属静岡病院)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。 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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道414号伊豆縦貫自動車道天城北道路は、静岡県伊豆市修善寺から静岡県伊豆市矢野に至る延長6.7kmの高規格幹線道路であり、交通渋滞の緩和、緊急輸送路の機能強化を目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 平成6年度 ・事業進捗率50%(うち用地進捗率99%) ・平成30年度: 大平IC～天城湯ヶ島IC[仮称] 延長5.1km (2/4) 開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増により再評価を実施 ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|-------|-----------------------|-------------|---|------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 一般国道474号 三遠南信自動車道 (佐久間道路 ・三遠道路) 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,594 | 2,064 | 1,772 | 1,701億円 維持管理費：71億円 | 1.2 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成5年度 事業進捗率71%(うち用地進捗率97%) 平成30年度・佐久間IC[仮称]～東栄IC[仮称] 延長6.9km (2/2) 開通予定 【コスト縮減等】 <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・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 489 | 4,163 | 589 | 524億円 維持管理費：65億円 | 7.1 (※1) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2kmのバイパスであり、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を目的に計画された道路です。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成4年度 事業進捗率91%(うち用地進捗率約100%) 【コスト縮減等】 <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していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 地域高規格道路 名豊道路・豊橋浜 松道路 一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,662 | 14,149 | 2,371 | 【内訳】 事業費 : 2,243億円 維持管理費 : 128億円 | 6.0 (※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。 ・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。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、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を目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 昭和48年度 平成1年度 ・事業進捗率85%(うち用地進捗率約100%) <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していく。 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 地域高規格道路 一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,141 | 4,038 | 1,139 | 【内訳】 事業費 : 1,055億円 維持管理費 : 84億円 | 3.5 | <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が見込まれる。 ・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。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道23号蒲郡バイパスは、愛知県豊川市為当町から愛知県額田郡幸田町芦谷に至る延長15.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域活性化の支援を目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 平成9年度 平成19年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率83%) <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していく。 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (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 | | | | | | |
| 地域高規格道路 名豊道路 一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局 | 再々評価 | 1,040 | 10,387 | 1,580 | 【内訳】 事業費 : 1,455億円 維持管理費 : 125億円 | 6.6 (※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。 ・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。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止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 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道23号岡崎バイパスは、愛知県額田郡幸田町芦谷から愛知県西尾市南中根町に至る延長14.6kmのバイパスであり、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を目的に計画された道路です。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 昭和55年度 昭和62年度 ・事業進捗率78%(うち用地進捗率100%) ・平成27年度: 西尾東IC～藤井IC 延長4.0km (4/4) 開通予定 <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していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ 近畿地方整備局 | 再々評価 | 479 | 1,986 | 506 | 【内訳】 事業費 : 469億円 維持管理費 : 37億円 | 3.9 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号栗東水口道路等では交通混雑が発生しており、残る0.7km及び栗東水口道路Ⅱの整備により交通混雑の緩和が期待できる。 ②交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号では交通混雑等による停車車両や低速車への追突などにより事故が多発。整備により交通混雑が緩和され、事故の減少が期待できる。 ③地域の活性化 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線では製造品出荷額が増加しており、名神高速道路へのアクセス性向上により物流の効率化に寄与することで地域経済の活性化が期待される。 ・名神高速道路～工業団地(近江水口テクノパーク)の所要時間が短縮。(約14分短縮) ④主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 ⑤滋賀県希望が丘文化公園観光入込客数: 680千人/年 ⑥日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市～大津市の所要時間が短縮。(72分→63分) ⑦三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。(65分～56分) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道1号は、東京都中央区から滋賀県を経て大阪府大阪市に至る全長約770kmの東西を結ぶ主要幹線道路であり、滋賀県内においては甲賀市、湖南市、栗東市、草津市、大津市の湖南地域の産業・経済・生活を支える重要な役割を果たしている。 <p>栗東水口道路Ⅱは、一般国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保及び名神高速道路へのアクセス向上による物流の効率化等を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 平成12年度 ・事業進捗率54%(うち用地進捗率100%) ・平成27年度: 野洲川渡河部～終点部 延長0.7km 2車線開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-----|-------------|--|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道8号 野洲栗東バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 290 | 287 | 214 | 1.3 (※1) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、交通容量を大きく上回り、4箇所の渋滞混雑箇所が存在し朝夕を中心に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道8号の野洲栗東バイパスと並行する区間では、死傷事故率が県内の直轄国道平均を大きく上回り、交通混雑によると思われる追突事故が約7割を占めているが、整備により事故の減少が期待される。 一般国道8号の交通混雑を避ける車両が生活道路や通学路へ進入し歩行者の交通安全の確保が課題となっているが、整備により進入車両を軽減し安全性の向上が期待される。 <p>③日常生活圏の中心都市へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 野洲市～大津市の所要時間が短縮。(51分～39分) <p>④主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (滋賀県希望が丘文化公園:観光入込客数:680千人/年) <p>⑤高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 野洲市～済生会滋賀県病院の所要時間が短縮。(17分～6分) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る幹線道路であり、古くから沿道地域の産業や文化の発展に大きな役割を果たしており、滋賀県野洲市から栗東市までの区間は、沿道に工場、店舗、住宅等が連なっており、地域経済と地域の日常生活を支える幹線道路として広く利用されている。 野洲栗東バイパスは、一般国道8号の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、救急救命活動の支援を図ることを目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:昭和57年度 事業進捗率7%(うち用地進捗率16%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道161号 小松拡幅 近畿地方整備局 | 再々評価 | 190 | 858 | 333 | 2.6 | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道161号の小松拡幅整備区間では約2.1万台/日の交通量があり、交通容量を超過していることから混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 小松拡幅区間では、年間20件程度の事故が発生しており、その6割が追突事故であるほか、歩道未整備区間が1.4kmあり、歩行者と大型車が近接するなど危険な状況であるが、整備により安全性の向上が期待される。 <p>③地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 大津・湖西地域の観光入り込み客数は、年間約1,500万人にのぼり、小松拡幅をはじめとする国道161号の整備により、観光地への時間短縮や定時制の確保が図られ、地域の活性化が期待される。 (道の駅藤樹の里あどがわ:H25観光客入込数890千人/年、マキノ高原・さらさ:H25観光客入込数405千人/年) <p>④高度医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 高島市～大津赤十字病院の所要時間が短縮。(67分～63分) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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幹線道路である。 小松拡幅は、交通混雑の緩和と交通安全の確保、沿道騒音の改善、地域の活性化等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度:昭和45年度 事業進捗率30%(うち用地進捗率82%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道307号 信楽道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 80 | 111 | 67 | 1.6 (※1) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 信楽道路区間の交通量は増加傾向にあり、平日で16,200台/日と交通容量を上回り、特に朝夕に混雑が発生しているが、整備により交通混雑の緩和が期待される。 <p>②新名神高速道路へのアクセス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路が開通し、甲賀市信楽町では観光入込客数が増加しているが、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客や特産品の出荷の増加に寄与。 <p>③交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 信楽道路区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約8割あり、通学路となっている区間や市街地等における歩行者・自転車の安全確保が課題となっているが、信楽道路で自転車歩行者道を整備することにより、歩行者・自転車の安全性が向上。 <p>④主要な観光地へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線へのアクセス性向上により、観光客の増加が見込まれる。 (県立陶芸の森:観光入込客数325千人/年) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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府牧方市に至る幹線道路であり、沿線市町間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、交通安全の確保等を図るとともに、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12年度(1工区)、平成16年度(2工区) 事業進捗率20%(うち用地進捗率23%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------------|--------------|----------------|---|----------|---------------------------------|----------------------|---|----------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道163号 木津東バイパス 近畿地方整備局 | 長期間継 続中 | 33 | 86 | 【内訳】 走行時間短縮便益：77億円 走行経費減少便益：8.5億円 交通事故減少便益：0.8億円 【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日 | 32 | 【内訳】 事業費：28億円 維持管理費：3.1億円 | 2.7 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る主要幹線道路である。 ・木津東バイパスは、都市計画道路天神山線の一部として東中央線と共に一般国道163号のバイパス機能を果たし、木津川市の国道24号、163号の重複区間における慢性的な地域の交通混雑の緩和や関西文化学術研究都市「木津中央地区」の開発、地域のまちづくり支援を目的として計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率13%(うち用地進捗率32%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用などによりコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道163号 精華拡幅 近畿地方整備局 | 再々評価 | 224 | 359 | 【内訳】 走行時間短縮便益：322億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：8.9億円 【主な根拠】 計画交通量 25,300台/日 | 190 | 【内訳】 事業費：174億円 維持管理費：16億円 | 1.9 (※1) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道163号は、大阪府大阪市を起点に奈良県北部、京都府南部を横断し、三重県津市に至る主要幹線道路である。 ・精華拡幅は、一般国道163号の精華町から木津川市にかけての交通混雑を緩和し、交通の安全を確保するとともに、関西文化学術研究都市へのアクセシビリティの向上や地域間交流の活性化を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率12%(うち用地進捗率54%) 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用などによりコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|-----|-------------|---|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道28号 洲本バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 350 | 532 | 503 | 1.1 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 未供用区間の国道28号は、交通容量を超過し、交差点を中心に旅行速度が低下、交通混雑が発生。 残る区間の整備により通過交通がバイパスに転換することで、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> 未供用区間の死傷事故率は供用区間に比べ非常に高く、国道28号(兵庫県内)の約2倍。 未供用区間の歩道は狭く、通学路指定区間等において、歩行者・自転車の安全確保が課題。 残る区間の整備により通過交通が転換し、国道28号の安全性の向上が期待される。 ③災害時の代替路の確保 <ul style="list-style-type: none"> 未供用区間の国道28号の一部が、地震時の津波被害警戒区域に位置。 洲本バイパスの計画高さは、想定津波高さよりも高く、災害時の避難路及び緊急輸送路として機能。 ④現道等における混雑時旅行速度の改善 <ul style="list-style-type: none"> H22センサスの昼間での旅行速度が18.4～19.4km/hで速度改善が見込まれる。(国道28号青雲橋～塩屋) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道28号は、神戸市を起点として徳島市に至る幹線道路である。洲本バイパスは、交通混雑の緩和、交通安全の確保、神戸淡路鳴門自動車道洲本ICと洲本市街地のアクセスを強化するとともに、災害時の代替路の確保等を目的に計画された道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度: 昭和60年度 事業進捗率81%(うち用地進捗率92%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道29号 姫路北バイパス 近畿地方整備局 | 再々評価 | 250 | 298 | 255 | 1.2 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 残事業区間では、交通容量の約1.6倍にあたる約2万台/日の交通量が、現道(国道29号)に集中するが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の交通量は約5割に減少し、旅行速度が大幅に向上するとともに、渋滞交差点だった石倉交差点の渋滞が解消したことから、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 <ul style="list-style-type: none"> 国道29号の現道は、線形が悪く、路肩も狭小な箇所が多く死傷事故率が86.0件/億台キロと姫路管内平均と比べ約1.9倍程度高い状況。姫路北バイパス一部開通区間では現道の死傷事故件数が減少し、安全性が向上。残る区間の整備により交通安全の確保が期待される。 ③沿道環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 未整備区間の現道では、大型車等の自動車交通が多く、環境基準を超過している状況であるが、姫路北バイパス一部開通区間では、現道の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。 ④新幹線もしくは特急停車駅へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 穴栗市～新幹線姫路駅の所要時間が短縮(59分→51分) ⑤重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 穴栗市～国際拠点港湾姫路港の所要時間が短縮(78分→70分) ⑥日常生活圏の中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 姫路市～穴栗市の所要時間が短縮(55分→47分) ⑦主要な観光地へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 姫路城(年間観光客入り込み数:458千人/年) ⑧三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> 穴栗市～兵庫県立姫路循環器センターの所要時間が短縮(60分→52分) | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道29号は、兵庫県姫路市と鳥取県鳥取市を結ぶ、約120kmの主要幹線道路であり、播磨地域の南北方向の交通を担う道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度: 平成2年度 事業進捗率59%(うち用地進捗率30%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|---------|--------------|----------------|-------|-------------|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 一般国道176号 名塩道路 近畿地方整備局 | 再々評価 | 850 | 1,577 | 1,174 | 1.3 (※1) | <p>①交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 名塩道路の未開通区間では、交通容量を大きく上回る交通が通過しており、交通混雑による速度低下が発生。名塩道路の整備により交通容量が拡大し、交通混雑の緩和が期待される。 <p>②交通安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 未開通区間は、歩道が無いまたは狭い区間が約9割あり、自転車・歩行者の安全確保が課題であり、また、死傷事故率は開通済み区間に比べ高い値。名塩道路の整備によって交通事故の減少及び自転車歩行者の交通安全の確保が期待される。 <p>③異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道176号は、連続雨量が190mm若しくは連続雨量160mmかつ時間雨量40mmを超えると通行止めになる区間があり、多くの沿線住民の日常生活に影響。名塩道路の整備により異常気象時の通行規制区間が解消される予定。 <p>④沿道環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 名塩道路区間の一般国道176号は、人家連担地帯があり、昼間・夜間ともに騒音の環境基準を超過しており地域の沿道環境の改善が期待される。 <p>⑤特急停車駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 西宮市名塩～JR宝塚駅、阪急電鉄宝塚駅の所要時間が短縮。(18分→7分:11分短縮) <p>⑥大阪国際空港へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 西宮市名塩～大阪国際空港への所要時間が短縮。(33分→22分:11分短縮) <p>⑦三次医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 西宮市名塩～兵庫医科大学への所要時間が短縮。(53分→42分:11分短縮) | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道165号 香芝柏原改良 近畿地方整備局 | 長期間継続中 | 110 | 113 | 90 | 1.3 (※1) | <p>①交通の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、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、特に交通が集中する朝夕に著しい渋滞が発生。 <p>②交通事故削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、見通しの悪い急カーブや急勾配箇所が連続。 <p>③異常気象時通行規制区間の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道165号の奈良・大阪府県境付近では、防災対策が必要な急峻な崖が多数存在。 <p>④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。</p> <p>⑤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解消。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道168号 五條新宮道路 (風屋川津・宇宮原工区) 近畿地方整備局 | 一定期間未着工 | 240 | 289 | 168 | 1.7 (※1) | <p>①安定した交通路の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 十津川村内の国道168号では過去10年間(H17年度～H26年度)に、89回の全面通行止めが発生しているほか、防災点検対策箇所(6箇所)等が存在し、災害に脆弱。 <p>②沿線では約600人(7集落、約200世帯)の住民が生活しており、災害時の孤立が懸念される地域であり、五條新宮道路の整備により、安定した交通路を確保。</p> <p>③医療施設へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 十津川村の人工透析患者や周産期妊婦は村外の病院に通院しており、国道168号の通行止め時には、病院搬送に大きな迂回が発生。 <p>④五條新宮道路の整備により、災害時も機能する道路が確保され、地域住民の負担軽減、安心できる生活を支援。</p> <p>⑤地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 十津川村には多くの観光資源が存在し、観光が主要な産業であるが、観光ルートとなる国道168号はカーブが多く、走行性が悪いほか、災害による全面通行止めの影響もあり、観光客数が10年前から約1割減少。 <p>⑥五條新宮道路の整備により、信頼性のある道路ネットワークが形成され、地域の主要産業である観光振興による地域の活性化に期待。</p> | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|------------------------------|-------------|--------------|----------------|--|----------|----------------------------------|----------------------|---|--|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局 | 一定期間 未着工 | 210 | 180 | 【内訳】 走行時間短縮便益：146億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日 | 150 | 【内訳】 事業費：147億円 維持管理費：3.6億円 | 1.2 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①災害時の交通確保 <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の現道区間のうち、紀宝町の大部分の区間が津波により浸水し通行不能になると予測。 ・本路線は十分な高さを確保した計画であり、前後区間を含めた整備により、東南海・南海地震時の津波などによる浸水時には、迂回路、避難路及び避難場所として機能。 ②交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、熊野川渡河部の交通が分散、交通渋滞の緩和に期待。 ③医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・本路線の整備により、地域の高次医療施設の中心的な役割を担う二次医療施設である新宮市立医療センターと紀南病院間の搬送時間の短縮(27分→21分)や搬送経路の選択肢増などアクセスが向上。 | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道42号新宮紀宝道路は、和歌山県新宮市あけぼのから三重県南牟婁郡紀宝町神内に至る延長2.4kmの自動車専用道路である。 ・本道路は輸送時間の短縮、救急医療活動の支援、渋滞緩和による地域相互の振興と発展に寄与するほか、台風等による土砂災害や地震災害時におけるネットワークを構築し、救命活動や地域復興支援に寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道9号 浜田・三隅道路 中国地方整備局 | その他 | 585 | 1,026 | 【内訳】 走行時間短縮便益：757億円 走行経費減少便益：190億円 交通事故減少便益：79億円 【主な根拠】 計画交通量 16,700～17,700台/日 | 713 | 【内訳】 事業費：656億円 維持管理費：57億円 | 1.4 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【石見交通等】 ・浜田市三隅町から浜田駅(特急停車駅)へのアクセスが向上 ・浜田市から萩・石見空港(第三種空港)へのアクセスが向上 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・益田市から浜田港(重要港湾)へのアクセスが向上 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・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【浜田市～益田市】 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡【浜田市～益田市】 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【浜田市三隅支所～浜田市役所】 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・しまね海洋館アクセス(H26年間観光入込客数37万人)など観光施設へのアクセス向上 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセス向上【浜田市三隅支所～浜田医療センター】 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である一般国道9号の代替路線を形成する ・要防災対策箇所等が解消される ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる | <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道9号は、京都市から下関市に至る延長約755kmの主要幹線道路である。 ・浜田・三隅道路は、国道9号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保を目的とした島根県浜田市原井町から浜田市三隅町森清上に至る延長14.5km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16年度 ・事業進捗率93%(うち用地進捗率100%) ・平成28年度：全線2車線開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-----------------------------|------|--------------|----------------|-----|----------|---|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局 | 再々評価 | 144 | 193 | 180 | 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"> ・渋滞損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【雲南市長バス等】 ・雲南市から出雲空港へのアクセスが向上 ②都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる 【雲南市(三刀屋総合センター)～松江市】【雲南市(三刀屋総合センター)～出雲市】 ④安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次救急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】 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・島根県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけ有り ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる | <p>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、島根県松江市に至る総延長約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。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成5年度 ・事業進捗率71%(うち用地進捗率60%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道185号 休山改良 中国地方整備局 | 再々評価 | 450 | 1,934 | 624 | 3.1 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ・現道における混雑時旅行速度が改善 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島浜呉駅線、天応川尻線、郷原黒瀬線ほか3路線】 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・東広島市から呉港(重要港湾)へのアクセスが向上 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・大和ミュージアム(H26年間観光入込客数88万人)、グリーンピアせとうち(H26年間観光入込客数12万人)、呉市立美術館(H26年間観光入込客数7万人)などと観光施設へのアクセス向上 ④安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設へのアクセスが向上【呉市広支所～呉医療センター】 ⑤災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・広島県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成25年6月)において緊急輸送道路に位置づけ有り ⑥地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる | <p>一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市に至る延長約70kmの主要幹線道路である。</p> <p>休山改良は、呉市の東西を連絡するバイパスであり交通渋滞の緩和や交通安全の確保等を目的とした延長2.6kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:昭和61年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率100%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度:全線4車線開通予定 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道2号 小月バイパス 中国地方整備局 | 再々評価 | 111 | 390 | 134 | 2.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる【下関市王喜地区～下関市役所】 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模イベントの支援として、ねりんピック(H27.10)の競技会場である乃(の)木浜総合公園へのアクセス向上 ・長府庭園(H25年間観光入込客数7.0万人)、山陽小野田市内の観光農園(H25年間観光入込客数20.0万)など観光施設へのアクセス向上 ④災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成27年10月)において緊急輸送道路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である中国自動車道の代替路線を形成する ⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる | <p>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。</p> <p>小月バイパスは、山口県下関市東部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5.8kmの道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率100%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度:全線4車線開通予定 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進していく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------------|--------------|----------------|--|----------|---------------------------------|----------------------|--|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道2号 富海拡幅 中国地方整備局 | 長期間継 続中 | 90 | 279 | 【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 44,600～46,600台/日 | 91 | 【内訳】 事業費：80億円 維持管理費：11億円 | 3.0 | ①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【防長交通等】 ②物流効率化の支援 ・防府市から徳山下松港(国際拠点港湾)へのアクセスが向上 ③個性ある地域の形成 ・道の駅「ソレーネ周南」(H26.8-H27.7観光入込客数84.9万人)、防府天満宮 (H25観光入込客数73.8万人)など観光施設へのアクセス向上 ④災害への備え ・山口県緊急輸送道路ネットワーク計画(平成27年10月)において緊急輸送道 路に位置づけ有り ・緊急輸送道路である山陽自動車道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 | 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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率22%(うち用地進捗率38%) 【コスト削減等】 ・今後の事業実施にあたっては、コスト削減を図りつつ事業を推進し ていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道11号 大内白鳥バイパス 四国地方整備局 | 再々評価 | 281 | 342 | 【内訳】 走行時間短縮便益：292億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：7.6億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100～21,700台/日 | 260 | 【内訳】 事業費：238億円 維持管理費：22億円 | 1.3 (※1) | ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間時間損失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 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる ・JR三本松駅へのアクセス向上が見込まれる ・東かがわ市から高松空港、徳島阿波おどり空港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 ・日常生活圏間のアクセス向上(東かがわ市～高松市、さぬき市間)が見込ま れる ③個性ある地域の形成 ・就業支援事業や定住促進事業等を支援する ・東かがわ市や徳島県北部地域の主要観光地へのアクセス向上が見込まれる ④安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設(県立白鳥病院)及び三次医療施設へのアクセス向上が見込ま れる ⑤安全な生活環境の確保 ・交通量の減少により現道を通行する歩行者の安全性の向上が見込まれる ⑥災害への備え ・現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・現国道11号が通行止になった場合の代替路線を形成する ・高松自動車道が通行止めになった場合の代替路線を形成する 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 ・騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・さぬき東街道(主要地方道高松長尾大内線バイパス)との一体的整備 ⑩その他 ・白鳥大内ICへのアクセス強化により、地場産業(手袋産業)や大内工業団地立 地企業などの物流の効率化を支援する | 【事業投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳 島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約 230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈で あるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての 役割を持つ重要な道路である。 大内白鳥バイパスは、東かがわ市中心部で発生している慢性的な 渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 白鳥 大内インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄 与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率72%) 【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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------------|----------------------|--------------------|------------------|--|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道11号 豊中観音寺拡幅 四国地方整備局 | 再々評価 | 191 | 161 | 135 | 1.2 (※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"> ・現道等の年間時間損失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 ・所要時間の短縮により路線バスの利便性の向上が見込まれる ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・特産品冬レタスの円滑な輸送を支援する ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活圏間のアクセス向上(観音寺市～三豊市間)が見込まれる ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・定住促進事業等を支援する ・観音寺市の主要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 <ul style="list-style-type: none"> ・西讃地域から三次医療施設(県立中央病院)へのアクセス向上が見込まれる ⑥安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・中央分離帯の設置による安全性の向上が見込まれる ・歩道設置や拡幅により歩行者の安全性の向上が見込まれる ⑦災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・現国道11号は第一次緊急輸送道路に位置づけられている ・高松自動車道が通行止になった場合の代替路線を形成する ⑧地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑨生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・騒音環境基準超過区間の騒音低減が見込まれる ⑩その他 <ul style="list-style-type: none"> ・さぬき豊中ICへのアクセス強化により、観音寺港や港周辺に集積する工場などの物流の効率化を支援する | <ul style="list-style-type: none"> 【事業投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道11号は、徳島市を起点に四国の北部を瀬戸内海沿いに徳島県、香川県及び愛媛県下の主要都市を経て松山市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、産業・経済の交流を支える大動脈であるとともに、通勤・通学等日常生活に欠かせない生活道路としての役割を持つ重要な道路である。 ・豊中観音寺拡幅は、三豊市及び観音寺市内で発生している慢性的な渋滞の緩和や交通安全の確保を図るとともに、高松自動車道 さぬき豊中インターチェンジへのアクセス強化を図り、地域経済の発展に寄与することを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率26%) 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道55号 高知南国道路 四国地方整備局 | 再々評価 | 1,638 (残事業=557) | 1,590 (残事業=1,013) | 1,860 (残事業=463) | 0.9 (残事業=2.2) | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失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 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南芸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城市(芸芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる ⑤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(高知医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる | <ul style="list-style-type: none"> 【事業投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、芸芸市などを経由し、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動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 ・一般国道55号高知南国道路は、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芸芸自動車道と一体で機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、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。 なお、東日本大震災を踏まえた、道路標示方書の改定に伴う橋梁設計の見直しにより事業費増となるが、上記の必要性に鑑みれば継続は妥当 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率79%(うち用地進捗率99%) ・平成32年度：高知JCT～高知南IC 延長6.2km(2/4)開通予定 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|-----|----------|--|---|------|-----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 一般国道55号 南国安芸道路 四国地方整備局 | 再々評価 | 597 | 1,463 | 628 | 2.3 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失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 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる <p>・JR高知駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>・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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(高知市)へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(高知医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる | <p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路は、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、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度:平成12年度 ・事業進捗率60%(うち用地進捗率88%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |
| 一般国道55号 南国安芸道路 (芸西西～安芸西) 四国地方整備局 | その他 | 365 | 697 | 324 | 2.2 | <p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の時間損失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 ・現道等の混雑緩和による定時性の確保など路線バスの利便性向上が見込まれる <p>・JR高知駅(特急停車駅)へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>・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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知自動車道及び阿南安芸自動車道と一体で機能し、四国8の字ネットワークの形成に寄与する ・隣接した日常活動圏中心都市間(安芸市と高知市)を最短時間で連絡する路線を構成する ・日常活動圏中心都市(高知市)へのアクセス向上が見込まれる <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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 ・高知県東部地域への観光アクセスの向上が見込まれる <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設(高知医療センター)への搬送時間が短縮し、60分圏域が拡大する ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・道路寸断で孤立化する集落の解消が見込まれる ・国道55号が通行止めになった場合の代替路を形成する ・南海トラフ地震発生時の津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOX、SPM排出量の削減が見込まれる | <p>【事業投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道55号は、徳島市を起点に阿南市、海陽町、室戸市、安芸市などを經由し、高知市に至る延長約200kmの主要幹線道路であり、四国広域交通ネットワークを形成する基幹動脈として、地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。 一般国道55号南国安芸道路(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、高知県東部地域の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。 また、南海トラフ地震や津波発生時の緊急輸送道路の確保、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。 <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4%(うち用地進捗率10%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連事業としての評価(高知東部自動車道)により再評価を実施 ・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。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|--|----------|-----------------------------------|----------------------|---|--|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道34号 武雄バイパス 九州地方整備局 | 再々評価 | 210 | 981 | 【内訳】 走行時間短縮便益：874億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量： 13,200～28,300台/日 | 420 | 【内訳】 事業費：381億円 維持管理費：39億円 | 2.3 (※1) | ①交通混雑の緩和 ・並行する国道34号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設(新武雄病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 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) ④安全な生活環境の確保 ・並行する国道34号及び既供用区間における交通死傷事故発生件数減少への貢献に期待 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・武雄市街地の通過交通を排除し、沿線地域の交通環境の改善等図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和49年度 ・事業進捗率80%(うち用地進捗率100%) ・平成29年度：事業中間区(起点部)延長1.4km(2/4)開通予定 【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道497号 唐津伊万里道路 九州地方整備局 | その他 | 922 | 1,683 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,329億円 走行経費減少便益：220億円 交通事故減少便益：134億円 【主な根拠】 計画交通量： 18,600～23,900台/日 | 1,075 | 【内訳】 事業費：1,000億円 維持管理費：75億円 | 1.6 | ①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 ②地域産業支援・物流効率化 ・輸送時間の短縮や定時性の向上により、地域ブランド品としての価値の向上や地域産業を支援 ③災害に強いネットワークの構築 ・並行現道である国道202号の災害時における代替路としての機能を確保 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(唐津赤十字病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 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) | 【投資効果等の事業の必要性】 ・西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、地域間の連携を図り、地域の活性化や物流の効率化に寄与するとともに、国道202号の災害時における代替路としての機能を確保。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率100%) ・平成29年度：南波多谷口IC～伊万里東IC間延長5.3km(2/4)開通予定 ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・法面対策の追加【約25億円増】 ・土質変化に伴う岩掘削方法の見直し【約14億円増】 ・土砂運搬計画の見直し【約7億円増】 ・補強土壁の壁面パネル大型化【約0.6億円減】 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道497号 伊万里道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 249 | 472 | 【内訳】 走行時間短縮便益：336億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：61億円 【主な根拠】 計画交通量： 19,100～21,100台/日 | 232 | 【内訳】 事業費：210億円 維持管理費：22億円 | 2.0 | ①広域交通ネットワークの形成 ・沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 ②物流効率化 ・輸送時間の短縮に伴う輸送コストの低減など物流効率化を支援 ③災害に強いネットワークの構築 ・並行現道である国道202号の災害時における代替路としての機能を確保 ④医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(唐津赤十字病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 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) ⑥安全な生活環境の確保 ・並行する国道202号における交通事故発生件数減少への貢献に期待 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、地域間の連携を図り、地域の活性化や物流の効率化に寄与するとともに、国道202号の災害時における代替路としての機能を確保。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率12%(うち用地進捗率37%) 【コスト削減等】 ・事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|-------------|--------------|----------------|-----|-------------|--|---|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局 | その他 | 712 | 904 | 699 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ①広域交通ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> 沿線各都市間の所要時間短縮等により九州北西部の地域経済の活性化、高速定時性の確保に大きく貢献 ②観光産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> 観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援 ③地域産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> 輸送時間の短縮や荷傷み軽減により、市場価格の更なる向上や取扱量の増加が見込まれ、地域産業の活性化に寄与 ④医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> 第二次救急医療施設(山元記念病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 西九州自動車道の一部を形成する高規格幹線道路であり、九州北西部の広域的な連携を図り、地域活性化や観光の支援等を図る。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成9年度 事業進捗率46%(うち用地進捗率58%) 平成29年度：今福IC～調川IC間 延長2.6km(2/2) 開通予定 平成30年度：調川IC～松浦IC間 延長2.2km(2/2) 開通予定 総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> トンネル工事費の見直し 【約36億円増】 補強土壁の壁面パネル大型化 【約1億円減】 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道57号 滝室坂道路 九州地方整備局 | 一定期間 未着工 | 230 | 281 | 187 | 1.5 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①災害に強いネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> 災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成 ②交通安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 線形不良箇所及び路面凍結の回避が可能となり、走行性向上及び交通安全性が向上 ③生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 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) ④観光産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> 観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 地域高規格道路「中九州横断道路」の一部を形成し、災害発生時の代替路確保、走行性の向上等を図る。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成25年度 事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> 事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道57号 立野拡幅 九州地方整備局 | 再々評価 | 178 | 359 | 235 | 1.5 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 国道57号の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②医療施設までのアクセス改善 <ul style="list-style-type: none"> 第二次救急医療施設(熊本セントラル病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ③生活環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 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) ④観光産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> 観光施設へのアクセスが向上し、沿線地域の観光産業の活性化を支援 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和、地域の観光振興、交流・連携支援を図る。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：昭和52年度 事業進捗率92%(うち用地進捗率95%) 【コスト削減等】 <ul style="list-style-type: none"> 事業実施にあたっては、新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|------|--------------|----------------|--|----------|---------------------------------|----------------------|---|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道10号 都城道路 九州地方整備局 | 再々評価 | 356 | 919 | 【内訳】 走行時間短縮便益：638億円 走行経費減少便益：171億円 交通事故減少便益：109億円 【主な根拠】 計画交通量 25,400～36,100台/日 | 383 | 【内訳】 事業費：350億円 維持管理費：33億円 | 2.4 | <ul style="list-style-type: none"> ①広域交通ネットワークの形成 ・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図る。 ②交通混雑の緩和 ・国道10号現道交通の転換による交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ③交通安全性の向上 ・国道10号現道交通の転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性が向上 ④医療施設までのアクセス改善 ・第二次救急医療施設(都城市医師会病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ⑤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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・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図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率82%) ・平成30年度：南横市IC～平塚IC間 延長2.8km(2/4)開通予定 【コスト削減等】 ・盛土材の改良 【約6億円増】 ・函渠工基礎構造の変更 【約6億円増】 ・土砂運搬計画の見直し 【約12億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道10号 白浜拡幅 九州地方整備局 | 再々評価 | 120 | 193 | 【内訳】 走行時間短縮便益：166億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 25,600～41,600台/日 | 103 | 【内訳】 事業費：95億円 維持管理費：7.5億円 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(鹿児島市立病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 ④災害時の移動経路確保 ・特殊通行規制区間の回避による安全性向上 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率7%(うち用地進捗率100%) ・平成27年度：大崎地区 延長0.3km(4/4)部分開通予定 【コスト削減等】 ・護岸構造の見直し 【約53億円増】 ・地層の変化に伴う護岸基礎の変更 【約10億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道10号 鹿児島北バイパス 九州地方整備局 | その他 | 475 | 1,192 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,034億円 走行経費減少便益：130億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 38,200～38,700台/日 | 436 | 【内訳】 事業費：420億円 維持管理費：16億円 | 2.7 | <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 ・国道10号現道の交通混雑緩和及び旅行速度の向上 ②交通安全性の向上 ・国道10号現道の交通死傷事故発生件数の減少 ③医療施設までのアクセス改善 ・第三次救急医療施設(鹿児島市立病院)への救急搬送の支援及び救急搬送時間短縮による救命率の向上 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率19%(うち用地進捗率93%) ・事業計画(ルート変更)により再評価を実施 【コスト削減等】 ・ルート変更に伴う道路構造形式の変更 【約25億円増】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|-------------------------------|------|--------------|----------------|---|----------|----------------------------------|----------------------|---|---|----------------|-----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道58号 恩納南バイパス 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 360 | 1,893 | 【内訳】 走行時間短縮便益：1,750億円 走行経費減少便益：105億円 交通事故減少便益：38億円 【主な根拠】 計画交通量 30,100台/日 | 425 | 【内訳】 事業費：388億円 維持管理費：37億円 | 4.5 (※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"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾(那覇港、運天港)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 <ul style="list-style-type: none"> ・北部地域の中心都市(名護市)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・恩納村内のリゾートホテルや各種観光施設間へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・恩納南バイパスは、本県有数のリゾート地である恩納村内の夏場の観光シーズンにおける交通渋滞の緩和、沖縄自動車道へのアクセス向上による沿道環境の改善、観光産業の支援に大きく寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率78%(うち用地進捗率98%) ・平成29年度 恩納村字南恩納～恩納村字谷茶 延長2.1km (2/4) 開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道58号 浦添北道路 沖縄総合事務局 | その他 | 400 | 760 | 【内訳】 走行時間短縮便益：654億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 27,000台/日 | 401 | 【内訳】 事業費：393億円 維持管理費：8.1億円 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道における混雑時旅行速度の改善が期待される。 ・現道の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾(那覇港)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 <ul style="list-style-type: none"> ・県庁所在地(那覇市)へのアクセスが向上。(那覇市～北谷町) ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から沖縄コンベンションセンター・アメリカンビレッジへのアクセスが向上。 ⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浦添北道路は、宜野湾市、浦添市内の交通渋滞の緩和を図るとともに、那覇港・那覇空港とのアクセス強化により、周辺観光の利便性向上、物流の効率化など、地域の活性化を支援する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率63%(うち用地進捗率94%) ・総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道329号 金武バイパス 沖縄総合事務局 | その他 | 194 | 278 | 【内訳】 走行時間短縮便益：255億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：8.6億円 【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日 | 251 | 【内訳】 事業費：230億円 維持管理費：21億円 | 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"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・現道の路線バスの利便性向上が期待される。 ②物流の効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾(那覇新港)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 <ul style="list-style-type: none"> ・中部及び北部地域の中心都市(沖縄市・名護市)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路(金武IC)からネイチャーみらい館へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通渋滞の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率73%(うち用地進捗率96%) ・平成30年度 金武町村金武源原～金武町字金武島兼原 延長1.7km (2/2) 開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--------------------------------|--------|--------------|----------------|-----|-------------|--|--|---|-----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道329号 与那原バイパス 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 470 | 1,350 | 464 | 2.9 (※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"> ・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性が向上。 ②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市からマリンタウンへのアクセス性が向上。 ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・西原町役場から南部医療センターへのアクセス性が向上。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減がみこまれる。 ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・与那原バイパスは、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、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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率54%（うち用地進捗率96%） ・平成30年度 与那原町字与那原～南風原町字与那覇 延長1.7km (2/4) 開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 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 | 524 | 402 | 1.3 (※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"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港から与那原町役場へのアクセス性が向上。 ②個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇市からマリンタウンへのアクセス性が向上。 ③安全で安心できる暮らしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・与那原町役場から南部医療センターへのアクセス性が向上。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南風原バイパスは、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、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。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率34%（うち用地進捗率96%） ・平成30年度 南風原町字宮平～南風原町字新川 延長1.2km (2/4) 側道開通予定 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |
| 一般国道506号 小禄道路 沖縄総合事務局 | 長期間継続中 | 620 | 986 | 519 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・損失時間の削減が見込まれる。 ・並行する国道331号の混雑度の低減が見込まれる。 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・糸満市从那覇空港への所要時間の短縮が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港から豊見城・名嘉地ICまでの所要時間の短縮、定時性の向上が期待される。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小禄道路は、国道331号小禄地区の交通容量を確保し、那覇中心部を経由する通過交通の削減により交通渋滞を緩和するとともに、沖縄本島全域从那覇空港への定時性・速達性の確保に寄与する道路である。 <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5%（うち用地進捗率2%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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事業を推進。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|-------|--|-----|--|---|----------|----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 一般国道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 | 1,268 | 6,787 | 2,255 | 【内訳】 事業費 : 2,012億円 維持管理費 : 243億円 | 3.0 | <ul style="list-style-type: none"> 都市の再生 (三大都市圏の環状道路を形成する) 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) 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【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間は圏央道の一部となって 高規格道路ネットワークを形成する有料道路で、沿線地域の産業、 経済、観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 当該区間は、圏央道のネットワーク化が完成することに伴い増加す る交通量に対応するためにも、4車線化が必要であり、追越車線が整 備されることにより、通行止めの削減が図られる。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度:平成2年度 事業進捗率86%(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を図りながら、平成 32年度の完成に向け事業進捗を図る。 【コスト削減等】 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮 減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |
| 東関東自動車道千 葉富津線 (木更津南JCT～富 津竹岡) 東日本高速道路株 式会社 | 再々評価 | 1,313 | 6,023 | 1,856 | 【内訳】 事業費 : 1,672億円 維持管理費 : 184億円 | 3.2 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (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又は 新たなバス路線が期待できる) 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) 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 館山道は、房総半島の高規格道路ネットワークを形成する高速道 路で、沿線地域の産業、経済、観光等の発展に重要な役割を果たす 道路である。 当該区間の4車線化によって追越車線が整備されることにより、休 日等の交通集中による渋滞の緩和、事故・工事通行止めの削減及び 津波災害時における緊急輸送道路としての機能強化が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度:平成3年度 事業進捗率80%(うち用地進捗率100%) 4車線化に必要な用地は全て取得しており、工事を全面展開してい る。 平成30年度の完成に向け事業進捗を図る。 【コスト削減等】 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮 減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |
| 関越自動車道上越 線 (信濃町～上越JCT) 東日本高速道路株 式会社 | 再々評価 | 2,065 | 4,466 | 3,558 | 【内訳】 事業費 : 3,041億円 維持管理費 : 517億円 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> 円滑なモビリティの確保 (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又は 新たなバス路線が期待できる) 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) 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) | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 上信越道は、長野道、北陸道、関越道とあわせて広域的なネット ワークを形成することにより、上信越地方の沿線地域の産業、経済、 観光等の発展に重要な役割を果たす道路である。 地形的・気候的な条件が他路線に比べ厳しい当該区間で4車線 化によって、交通事故の削減、冬期交通の円滑化、渋滞の緩和及び 災害時の道路機能強化に大きく期待できる。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度:昭和60年度 事業進捗率77%(うち用地進捗率100%) 土・トンネル工事は全て発注し、工事を全面展開している。 平成30年度の完成に向け事業進捗を図る。 【コスト削減等】 新技術・新工法や現地の状況変化も確認しながら積極的にコスト縮 減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|---|----------|------------------------------------|----------------------|--|----------|----------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 東海北陸自動車道 (白鳥～飛騨清見) 中日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 2,680 | 5,732 | 【内訳】 走行時間短縮便益：4,402億円 走行経費減少便益：931億円 交通事故減少便益：398億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700～10,800台/日 | 4,309 | 【内訳】 事業費：3,542億円 維持管理費：768億円 | 1.3 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・東海北陸自動車道は、中部圏を南北に縦断し、かつ名神高速道路と北陸自動車道を結び、中部圏における骨格的交通網の中核を成し、東海地域・北陸地域の一体的発展に大きく寄与する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約72% ・工事着手率、用地進捗率ともに100% ・供用予定：平成30年度 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努めていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |
| 近畿自動車道敦賀線 (福知山～舞鶴西) 西日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 1,061 | 4,037 | 【内訳】 走行時間短縮便益：3,355億円 走行経費減少便益：426億円 交通事故減少便益：256億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500～9,400台/日 | 2,245 | 【内訳】 事業費：1,922億円 維持管理費：324億円 | 1.8 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・近畿自動車道敦賀線は、中国縦貫道、名神高速道路、北陸道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、近畿地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。 ・突発的な通行止めの減少、リダンダンシー機能の強化、冬季の交通確保、物流効率性の向上、観光地の活性化など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和53年度(暫定) 平成10年度(完成) ・事業進捗率73%(うち用地進捗率100%) ・4車線のうち、2車線については供用中。 ・残る2車線について本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。(開通予定：平成32年度) 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |
| 四国横断自動車道 阿南四万十線 (鳴門～高松市境) 西日本高速道路株式会社 | 再々評価 | 3,214 | 9,196 | 【内訳】 走行時間短縮便益：8,019億円 走行経費減少便益：795億円 交通事故減少便益：382億円 【主な根拠】 計画交通量 12,200～16,500台/日 | 5,269 | 【内訳】 事業費：4,615億円 維持管理費：654億円 | 1.7 | 【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一体となって高速道路ネットワークを形成し、四国地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。 ・突発的な通行止めの減少、リダンダンシー機能の強化、救急医療活動の支援、高速バスの利便性向上、農水産物の流通利便性の向上など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度(暫定) 平成24年度(完成) ・事業進捗率86%(うち用地進捗率100%) ・4車線のうち、2車線については供用中。 ・残る2車線について本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。(開通予定：平成30年度) 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等) | 対応 方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|----------|--|--|---|----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 九州横断自動車道 長崎大分線 (長崎芒塚～長崎 多良見) 西日本高速道路株 式会社 | 再々評価 | 805 | 2,282 | 1,071 | 2.1 | <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 ・第二種空港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 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間で最短時間で連絡する路線を構成する ③災害への備え ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・九州横断自動車道長崎大分線は、九州縦貫道、東九州道と一体となって高速道路ネットワークを形成し、九州地方の一体的な産業、経済、文化の交流発展に資する路線である。 ・突発的な通行止の減少、リダンダンシー機能の強化、救急医療活動の支援、高速バスの利便性向上、観光地の活性化など、費用便益比に反映されない効果の発現も期待されることから、当該区間の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成5年度(暫定) 平成24年度(完成) ・事業進捗率68%(うち用地進捗率100%) ・4車線のうち、2車線については供用中。 ・残る2車線について本線工事に着手しており、引き続き事業を進めていく。(開通予定:平成30年度) 【コスト削減等】 ・事業の進捗に合わせ、設計並びに施工計画等の精度を上げていくとともに、新技術・新工法の採用や現地の状況変化も確認しながら、コスト削減を図っていく。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |
| 大阪府道高速大和 川線 大阪府 堺市 阪神高速道路株 式会社 | 再々評価 | 4,501 | 9,943 | 5,328 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ①都市の再生 ・大阪都市再生環状道路の一部を構成する道路である。 ・大阪都市圏の経済・産業の活性化が期待される。 ②円滑なモビリティの確保 ・交通の分散化による並行路線等の渋滞緩和が期待できる。 ③災害への備え ・堺東北港堺2区基幹的広域防災拠点から内陸部への支援ルートとして期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> 【投資効果等の事業の必要性】 ・大和川線は、堺市堺区築港八幡町(4号湾岸線)から松原市三宅中(14号松原線)までの延長9.7kmの自動車専用道路である。本路線は、大阪都市再生環状道路の一部を形成し、都心部に流入する通過交通の分散化を図り、都心地域の交通混雑の緩和が期待される路線である。臨海部と内陸部との結びつきを強化する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成11年度 ・事業進捗率83%(うち用地進捗率は100%) ・平成25年3月:三宅西～三宅JCT間0.6km開通。 ・三宅～鉄砲については、来年度末完成に向け施設工事等を実施していく。 ・鉄砲～三宅西については、引き続き街路事業と調整を行いながら、早期完成に向け事業進捗に努める。 【コスト削減等】 ・設計の精査及び工夫により、シールドトンネルでの耐火被覆材の省略や開削トンネルの壁厚のスリム化、シールド発生土の再生活用などのコスト削減を図っている。 | 継続 | 道路局 高速道路課 (課長 吉岡 幹夫) | | |

※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。

※2 ()は、事業化区間のうちIC間の費用対効果分析の結果を示す。

該当基準

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

(直轄事業等：防災面の効果が特に大きい事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事業の効果 | 費用(億円) | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------|------|----------------------|---|-----------------------|---|---|------|-----------------------------|
| | | | | 費用の内訳 | | | | |
| 一般国道336号 襟広防災 北海道開発局 | その他 | 854 (残事業 =53) | ①走行時間の短縮等(14億円(残事業=1.5億円)) ②災害による被害の回避等(3.4億円(残事業=0.28億円)) ・救急搬送の効率化及び遅延の回避 ・余裕時間の短縮 ③地域住民の不安感の解消(1,100億円(残事業=1,100億円)) ・走行時の安心の確保・不安の解消 | 1,087 (残事業 =46) | 【内訳】 事業費 1,089 維持管理費 -1.8 (残事業) 事業費 46 維持管理費 0 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道336号は、浦河町を起点とし、釧路市に至る延長約150kmの幹線道路である。 このうち襟広防災は、落石、土砂崩落、波浪、雪崩等の通行規制区間、特殊通行規制区間及び危険箇所の解消を図り、道路の安全な通行の確保を目的とした、えりも町字庶野から広尾町ツチウシに至る延長18.7kmの事業である。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率92%(うち用地進捗率99%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・低振動破砕材の配置本数、法面対策範囲の変更及び旧道移管箇所の補修対策により事業費が増加している。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局 | その他 | 635 (残事業 =166) | ①災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 ・避難路が確保され、集落孤立の危険性を解消。 ・新潟・福島両県の第2次緊急輸送路を接続しリダンダンシーの機能向上が図られ、通行止めによる日常生活や産業活動への影響を回避 ②救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 ・冬期における交通が確保されることで搬送が天候に左右されず、救命救急体制が向上 ③国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 ・只見町から三条市間の所要時間が78分(約50%)短縮 ・通年のアクセスが確保され交流が促進 | 768 (残事業 =145) | 【内訳】 事業費 756 維持管理費 11 (残事業) 事業費 133 維持管理費 11 | 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道289号八十里越は、通行不能区間の解消、安全・安心な暮らしの支援などを目的とした延長11.8kmの直轄権限代行による改築事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率90%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。 ・また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めている。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局 | その他 | 190 (残事業 =132) | ①災害に強い道路ネットワークの形成 ・大幅な迂回が解消し、第1次緊急輸送道路として緊急時のアクセス信頼性向上が期待できる。 ②孤立集落の解消・経済活動停止の回避 ・住民の安全で安心な暮らしが確保され、また、沿線観光施設の営業が維持されることで、災害時の社会的損失減少が期待できる。 ③救急医療施設への「命の道」としてのアクセス向上 ・県境を越えて出産や人工透析などのために通院する山形県小国町住民の移動時間短縮及び安全性確保が期待できる。 ④冬期交通障害の回避 ・急勾配や急カーブなど線形不良区間を回避することで、冬期においても安定的な交通機能の確保が期待できる。 | 196 (残事業 =123) | 【内訳】 事業費 174 維持管理費 21 (残事業) 事業費 102 維持管理費 21 | 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道113号鷹ノ巣道路は地域高規格道路新潟山形南部連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワークの形成、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害等の回避、物流や観光、地域経済活動の活性化などを主な目的とした延長5.0kmの道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率34%(うち用地進捗率98%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事業の効果 | 費用(億円) | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------------|------|----------------------|---|----------------------|--|---|------|-----------------------------|
| | | | | | 費用の内訳 | | | |
| 一般国道253号 八箇峠道路 北陸地方整備局 | その他 | 503 (残事業 =116) | ①緊急輸送道路ネットワークの強化 ・大雨等による土砂崩れや雨量規制に伴う通行止め等を回避し、信頼性の高い緊急輸送道路として災害時の緊急活動を支援 ②日常生活を支える道路として機能 ・線形不良区間を解消するとともに通行止めによる迂回を回避 ③冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・降雪・積雪・凍結の影響による通行規制や雪庇除去に伴う片側交互通行規制を回避 ④第三次医療機関へのアクセス向上 ・第三次医療施設(魚沼基幹病院)の60分圏カバー人口が約2,300人増加 | 547 (残事業 =108) | 【内訳】 事業費 535 維持管理費 11 (残事業) 事業費 96 維持管理費 11 | 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道253号八箇峠道路は、地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を形成し、通行規制区間や交通の難所である「八箇峠」の交通障害の解消、十日町市・南魚沼市間の運携強化及び地域振興支援などを目的とした延長9.7kmの直轄権限代行による道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率76%(うち用地進捗率73%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・切土及びトンネル掘削残土を事業区間内で使用するなどコスト縮減に努めている。 ・また施工にあたっては新技術の活用により、コスト縮減に努めていく。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道41号 猪谷楡原道路 北陸地方整備局 | その他 | 320 (残事業 =102) | ①災害に強いネットワークの形成 ・事前通行規制区間を回避するなど、災害に強い道路ネットワークが形成。 ②冬期交通障害の解消 ・現道の急勾配区間を回避し、堆雪幅に必要な幅員も確保されることで、冬期間においても安全で安定した交通機能が確保。 ③孤立集落の解消 ・通行規制時の迂回路が形成されることで、周辺に点在する集落における孤立化の懸念が解消し、安全・安心な暮らしが確保。 ④広域ネットワークとしての機能向上 ・飛騨地域とのアクセスが便利になるなど、広域ネットワークとしての機能が向上。 | 377 (残事業 =88) | 【内訳】 事業費 350 維持管理費 27 (残事業) 事業費 81 維持管理費 7.0 | 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道41号猪谷楡原道路は、地域高規格道路富山高山連絡道路の一部を形成し、災害に強い幹線道路ネットワーク形成、事前通行規制区間(連続雨量120mm)の回避、急カーブ・急勾配区間及び冬期交通障害の回避などを目的とした、延長7.4km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 ・事業進捗率70%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術の積極的な活用によるコスト縮減 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |
| 一般国道168号 十津川道路 近畿地方整備局 | その他 | 306 (残事業 =70) | ①走行時間の短縮等 427億円(残事業69億円) ②災害による被害の回避 ・安定した通学交通の確保 ・通行止めに伴う大幅な迂回を回避 ・救急医療施設へのアクセス向上 | 346 (残事業 =60) | 【内訳】 事業費 341 維持管理費 5.8 (残事業) 事業費 59 維持管理費 1.6 | 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道168号五條新宮道路は和歌山県新宮市と奈良県五條市を結ぶ地域高規格道路である。「紀伊半島アンカールート」の一部を形成し、高規格幹線道路の空白地帯である紀伊半島内陸部を南北に縦貫する極めて重要な幹線道路である。 一般国道168号十津川道路は、五條新宮道路の一部を構成するとともに、通行止めによる迂回の回避等を目的に計画された道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率77%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等により、コスト縮減に努める。 | 継続 | 道路局 国道・防災課 (課長 川崎 茂信) |

該当基準

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

【港湾整備事業】
（直轄事業）

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|--------|--------------|----------------|-----|-------------|---|---|------|-------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | |
| 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 | 再々評価 | 501 | 897 | 741 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・木材チップの輸送コストが削減されることで、背後製紙企業への安定的な供給が確保され、産業競争力が強化される。 ・大型岸壁を利用して多様な需要に対応することが可能となり、サハリン開発プロジェクトの資材供給拠点としても利用可能となる。 ・防波堤の改良・延伸により、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港内航行が可能となるなど、港内航行時の安全性が向上する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国際貿易の活性化やバルク貨物船の大型化により、背後企業等の競争力強化に大きな成果を挙げている国際物流ターミナル整備の継続性は高い。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成34年度の完了を予定している。 ・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が削減出来たことで建設コストの縮減を図っている。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) | |
| 苫小牧港 西港区 商港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 北海道開発局 | 長期間継続中 | 75 | 342 | 78 | 4.4 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、エプロン幅の拡張や上屋が撤去されることで、RORO貨物の安全かつ効率的な荷役が可能となり、誘導員数の削減や荷役時間の短縮化が図られる。 ・大規模地震発生時においても、耐震強化岸壁を利用した貨物の移出入が可能となり、地域の産業活動を維持することが可能となるとともに、地域住民の生活が維持され、不安の軽減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・本埠頭では岸壁の老朽化が著しいため、安全性が低下している。また、背後上屋によりエプロン幅が不足し、非効率な荷役形態を強いられている。本整備事業により、岸壁の耐震化等が図られ、大規模地震発生時における緊急物資輸送・物流機能が確保される。したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。 ・地盤改良の資材として、フライアッシュの有効活用や、埋立土砂に他事業の発生土砂を有効活用し建設コストの縮減を図っている。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) | |
| 網走港 新港地区 防波堤改良事業 北海道開発局 | 再々評価 | 130 | 222 | 112 | 2.0 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・本整備事業の実施により、石炭、石灰石等の物流コストが削減されることで、安定的な燃料調達が可能となり、地域の産業競争力の強化が図られる。 ・新港地区への小麦サイロの移転や輸送船への積込機械能力の増強により、年間出荷量が増加し、網走港を核とした食糧供給拠点化や地域経済の活性化、地域農産物の高付加価値化が図られる。 ・防波堤の改良・延伸により、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港内航行が可能となるなど、港内航行時の安全性が向上する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度不足により、港内の越波や港内擾乱が発生しているため、効率的で安全な貨物の陸揚げに十分対応していない。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成34年度の完了を予定している。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|----------------------------------|------|--------------|----------------|-----|-------------|---|--|--|--|----------------|--------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 浦河港 本港地区 防波堤整備事業 北海道開発局 | 再々評価 | 129 | 339 | 148 | 2.3 (※1) | <p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：46億円 海難事故の減少便益：292億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：16万トン/年(平成31年度推計) 避泊隻数：1隻/荒天(平成31年度推計)</p> | <p>【内訳】 建設費：148億円</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・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港内航行が可能となる。また、船舶の安全な停泊や係留が可能になるため、荷役の安全性が向上し、運航スケジュールの短縮や係船料等が削減される。 ・静穏度向上により岸壁前面からの波しぶきの発生が軽減され、品質保持が求められるカンラン岩の品質価値の低下を回避することができる。また、品質の保持により国内鉄鋼メーカーに対するカンラン岩の安定した供給が可能となり、我が国の鉄鋼産業の競争力強化にも寄与する。 ・防波堤背後盛石等により水産生物の育成環境に配慮した環境共生型の防波堤として整備されるものでもあり、コンブの着生やウニの生息、タコの産卵が期待されており、沿岸漁業の資源回復が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・港内の静穏度不足により、荷役岸壁の稼働率が低くなっており、荷主の貨物需要に対応していない。また、荒天時における船舶の安全な避泊水域の確保が求められている。したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 羽幌港 本港地区 耐震強化岸壁整備事業 北海道開発局 | 再々評価 | 64 | 173 | 70 | 2.5 (※1) | <p>【内訳】 輸送コストの削減便益：17億円 移動コストの削減便益：147億円 震災時における輸送コストの削減：0.2億円 震災時における移動コストの削減：2.6億円 その他便益：5.9億円</p> <p>【主な根拠】 年間取扱貨物量：4.3万トン/年 年間乗船客数：3.1万人/年 震災時緊急物資量：162トン/震災 震災時一般貨物量：8.2万トン/震災 震災時乗船客数：3.0万人/震災 利用小型船隻数：100隻/年</p> | <p>【内訳】 建設費：70億円 管理運営費：0.1億円</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震時における緊急物資輸送の確保により、背後地域や天売・焼尻島の住民の不安を軽減される。 ・防波堤の延伸や波除堤が整備されることで、港内静穏度が向上し、フェリーや小型船の航行・荷役・停泊時の安全性が向上する。 ・本整備事業の実施により、フェリーターミナルや漁業協同組合が集約され、羽幌リバーサイド開発事業の中核として整備された「サンセットプラザはぼろ」、「リバーサイド緑地公園(バラ園)」との連携が強化されることにより、観光振興が図られる。 | <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ことから、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。 ・羽幌港は約100隻の漁船に利用されており、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ため、漁船係留施設の狭小化の改善を図るためにも、既存フェリー岸壁の改良整備の必要性は高い。したがって、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。 ・岸壁(-5.0m)(改良)において、既設堤体の活用により、建設資材を軽減させることや、フェリー岸壁の静穏度対策として、既存の消波ブロックを流用することで、建設コストの削減を図っている。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一) |
| 能代港 外港地区 防波堤整備事業 東北地方整備局 | 再々評価 | 80 | 121 | 93 | 1.3 (※1) | <p>【内訳】 輸送コストの削減便益：120億円 その他の便益(残存価値)：1億円</p> <p>【主な根拠】 平成29年度取扱貨物量：45.1万トンのうち便益対象貨物23.5万トン(石炭灰、製材・原木、砂・砂利・石材、原塩、石灰石等)</p> | <p>【内訳】 建設費：93億円</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストが低減されることに伴い、CO2、NOxの排出量が削減される。 ・施設整備により静穏度が向上し、係留、荷役の安全性が高まる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・背後企業の物流効率化に寄与するため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・上部工の構造を後部バラベット型とすることで、堤体幅を縮小することにより、コスト削減を図っている。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|-------------|---|--|---|--------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 小名浜港 国際物流ターミナル 整備事業 東北地方整備局 | その他 | 643 | 1,245 | 723 | 1.7 | ・船舶の大型化や滞船の解消等により、輸送時の船舶からのCO2、NOxが低減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶による石炭の大量一括輸送を可能とし、小名浜港を拠点とした東日本地域への石炭の安定的かつ安価な石炭輸送を実現することができるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・購入砂の代わりに銅製鎖の過程で発生する銅スラグをケーソン中詰材として利用することによりコスト縮減を図っている。 ・総事業費増により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 千葉港 葛南中央地区 国際物流ターミナル 整備事業 関東地方整備局 | その他 | 56 | 95 | 72 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・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。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOxの排出量が軽減できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・千葉港は平成16年以降、鋼材輸入量全国第1位であり、背後企業の国際競争力強化に向けた物流コストの低減に資する大型岸壁の早期整備が望まれている。 ・平成30年度までに付帯施設の整備を含めた事業完了を目指しており、事業進捗を図る上で制約となる要因はない。 ・岸壁の耐震化工事において鋼管杭打設の施工精度の向上させ、鋼管杭の鋼材量を減らすことによりコストの縮減を図っている。また、泊地の浚渫工事においては、浚渫で発生する土砂を深掘跡の埋戻しに有効活用し、コスト縮減や環境改善に取り組んでいる。 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 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 | 再々評価 | 613 | 1,398 | 1,030 | 1.4 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・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回避できる。 ・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。 ・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成32年度の完了を予定している。 ・建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|-------------|--|--|---|----------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 伏木富山港 新湊地区 臨港道路整備事業 北陸地方整備局 | その他 | 520 | 940 | 746 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> 臨港道路富山新港東西線の整備により、周辺の既存道路の渋滞が緩和され、沿道騒音等が軽減される。 港湾貨物の輸送の効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。 港湾整備により新湊地区が東西に分断されたが、臨港道路富山新港東西線の整備により地域住民の利便性が向上し、東西埋め立て地の一体開発の促進が図られる。 環日本海交流のランドマークとしての観光魅力度の向上、新湊地区に立地する海洋性レクリエーション施設へのアクセス向上、救急・消防活動の支援などに重要な役割を果たす。 | <ul style="list-style-type: none"> 伏木富山港において増大している外資コンテナ貨物を中心とした物流の円滑化および効率化による物流コストの削減、交通事故および交通渋滞の減少、海洋性レクリエーション施設利用者および港湾利用者のアクセス向上、救急・消防活動の支援など重要な役割を担っている。 臨港道路の供用および岸壁の延伸、ふ頭用地の確保により、物流の円滑化および効率化による物流コスト縮減が図られ、地域経済の発展に大きく寄与するものであり、地元企業からも早期完成への大きな期待があるため、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。 建設発生材を有効利用するなどコスト縮減に努める。 総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 田子の浦港 中央地区 国際物流ターミナル整備事業 (耐震改良) 中部地方整備局 | 再々評価 | 175 | 277 | 192 | 1.4 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁の整備により、緊急物資の安定的な輸送ルートが確保されることにより人命被害の回避等、地域住民の生活維持に寄与する。 耐震強化岸壁整備により、地震発生時にも背後圏事業者の物流が維持されることで、企業の収益減少等不安を軽減できる。 輸送の効率化に伴い、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 田子の浦港において、既存施設の老朽化及び能力不足(岸壁水深)に伴う物流の制約を解消する。また、大規模地震時の緊急物資輸送等の円滑化を図るとともに、物流機能を維持し、地域経済を支える。 現在の事業進捗率は93%(平成27年度末現在)であり、平成29年度の完了を予定している。 航路泊地の波瀾において、発生する土砂の一部(砂礫)を土捨場造成に必要な資材として活用する事で、コスト縮減を図る。 | 継続 | 本省港湾局計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業 中部地方整備局 | その他 | 438 | 4,089 | 1,175 | 3.5 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の整備により、背後の荷主等事業者の物流機能が効率化され、地域産業の競争力強化が図られることで、地域経済の活性化や新たな雇用創出が期待される。 輸送の効率化に伴い、CO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> 御前崎港において、静穏度を確保することにより、取扱貨物の増加へ対応し、非効率な輸送形態を解消する。また、荒天時に於いて沖合を航行する貨物船の避難に必要な水域を確保する。 現在の事業進捗率は98%(平成27年度末現在)であり、平成30年度の完了を予定している。 防波堤ケーソンの中詰材にリサイクル材を活用する事で、コスト縮減を図る。 総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 本省港湾局計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 堺泉北港 堺2区 基幹的広域防災拠点整備事業 近畿地方整備局 | その他 | 88 | 176 | 113 | 1.6 | <ul style="list-style-type: none"> 広域支援部隊が救出する生存者の増加により、災害時の住民被害が軽減される。 基幹的防災拠点によって復興までの期間が短縮され、地域の経済的被害が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 京阪神都市圏における大規模震災時において、広域的な災害対策活動を効果的に展開するために必要な基幹的広域防災拠点を整備し、京阪神都市圏の防災安全性の向上を図る。 また、平常時における市民の憩いの場を提供する。 現在の事業進捗率は91%(平成27年度末現在)であり、事業が順調に進んだ場合には、平成31年度の完了を予定している。 他工事から発生する流用材・再生材の有効活用などコスト縮減に向け、引き続き検討する。 事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 本省港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|--|----------|-----------------------------------|----------------------|--|--|----------------|----------------------------|
| | | | 貨幣換算した便益:B(億円) | | 費用:C(億円) | | | | | | B/C |
| | | | 便益の内訳及び主な根拠 | | 費用の内訳 | | | | | | |
| 尼崎西宮芦屋港 尼崎地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局 | 再々評価 | 203 | 414 | 【内訳】 輸送コストの削減：360億円 緊急物資輸送コストの削減：44億円 震災後の一般貨物輸送コストの増大回避：10億円 【主な根拠】 平成30年度予測取扱貨物量：173万トン/年 | 338 | 【内訳】 建設費：335億円 管理運営費：2億円 | 1.2 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・ふ頭用地の狭隘さの解消等により、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。 ・ターミナル整備による陸上輸送距離の短縮に伴い、自動車排出ガスの減少や沿道における騒音・振動等の軽減が図られる。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害時における輸送の信頼性の向上が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・尼崎西宮芦屋港に現有する岸壁の最大水深は10mであり、背後地に立地している企業は他港を利用せざるを得ない状況にあるため、船舶の大型化等に対応し物流機能の効率化を図ることが急務である。また、切迫する真南海・南海地震等の大規模地震に備えるため、耐震強化施設の整備が急務である。 ・現在の事業進捗率は93%（平成27年度末現在）であり、平成29年度の完了を予定している。 ・岸壁（-12m）の耐震改良に当たり、岸壁背後に航路泊地の浚渫土砂を固化処理し活用しコスト削減を図っている。 | 継続 | 本省港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) |
| 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 | 再々評価 | 303 | 978 | 【内訳】 輸送コストの削減：978億円 【主な根拠】 輸送コストの削減（平成54年度予測取扱貨物量：330万トン/年） | 372 | 【内訳】 建設費372億円 管理運営費0.5億円 | 2.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・関西電力和歌山火力発電所の立地に伴い、平成37年度以降のLNGの取扱が見込まれる。また、新日鐵住金和歌山製鉄所の設備投資に伴うスラグ発生量増大により、公共岸壁を利用する貨物の更なる増加が見込まれる。これらことから、港内静穏度の向上、荷役効率の向上等に対応する港湾施設を整備する必要がある。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代中頃の完了を予定している。 ・これまでも防波堤において、経済面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、今後とも、地盤改良による盛上り土等の有効利用の検討により防波堤整備費用の削減に努めて参りたい。 | 継続 | 本省港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) |
| 鳥取港 千代地区 防波堤整備事業 中国地方整備局 | その他 | 411 | 1,651 | 【内訳】 輸送コスト削減便益：854億円 海難事故等による損失の回避：786億円 残存価値：11億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：62.2万トン/年 | 1,313 | 【内訳】 建設費：1,233億円 管理運営費：80億円 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・新たな航路（西浜航路）の開設により、中小船舶の安全な入出港が確保される。 ・港内静穏度確保により、荷役作業の安全性向上が図られる。 ・高波浪などの影響を低減することで、港内施設・背後地が防護される。 ・貨物の輸送距離短縮により化石燃料の節約及び排気ガスの低減が図られる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・鳥取港は建設資材等の流通拠点として取扱貨物も増加傾向であることや、周辺に貨物船の避難に必要な水域がないことから、年間を通じた荷役作業の効率化・安全性の向上に資するとともに、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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・ケーソンの中詰材料に高比重のスラグ材を活用するとともに安定上有効な上部斜面堤（暫定）を採用することにより堤体幅が縮小させることによるコスト削減に取り組んでいる。 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) |
| 浜田港 福井地区 臨港道路整備事業 中国地方整備局 | その他 | 49 | 60 | 【内訳】 走行時間短縮便益：55.1億円 走行経費減少便益：0.3億円 交通事故減少便益：4.4億円 残存価値：0.1億円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量：4,600台/日 | 46 | 【内訳】 建設費：45億円 管理運営費：1億円 | 1.3 | <ul style="list-style-type: none"> ・浜田・三隅道路をはじめとした周辺道路ネットワークとの連携により、効率的・広域的な貨物の集荷が可能となり、背後圏立地企業の産業競争力強化に寄与する。 ・大規模地震発生の際においても物流が維持されることで、港湾背後企業の物流コストの削減が図られ、産業活動の維持に寄与する。 ・また、耐震機能を有した高規格道路への接続道路を確保することにより、地域住民の安全安心の向上に寄与する。 ・港湾関連車両等の交通量が分散され、当該地域の騒音や振動の軽減が期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・浜田港は鳥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、今後取扱貨物の増加による既存臨港道路等の混雑が想定される中、同港の中心である福井地区と幹線道路とを結び、浜田港背後圏への円滑な輸送に資すると共に、周辺道路の混雑の緩和に寄与することから本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。 ・工事用道路（海上部）について、現地状況を踏まえ、仮橋施工から「袋詰玉石」を用いることによるコスト削減に取り組んでいる。 ・総事業費増により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-----|----------|---|--|------|--------------------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | |
| 宿毛湾港 池島地区 防波堤整備事業 四国地方整備局 | その他 | 95 | 111 | 98 | 1.1 | <ul style="list-style-type: none"> 防波堤の整備により港内の静穏度を確保することで、旅客船等の安全な離着岸が可能となり、種多地域の地域振興に寄与する。 宿毛湾港は高知県の防災拠点港に選定され、災害時の活用に寄与する。 防波堤の整備により貨物量の増加や旅客船等の寄港数の増加により、新たな雇用の創出や所得の増大に寄与する。 防波堤の整備により港内に静穏な水域が確保されることで、荒天時に宿毛湾港で安全な避泊を行うことが可能となり、安全性が向上する。 陸上輸送から海上輸送へ転換することができ、排出ガスや沿道騒音が軽減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 港内の静穏度を確保することで安全かつ効率的な物流の確保が可能となり地域の振興が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 総事業費95億円のうち、平成27年度末までに75億円が投資され、進捗状況は79%となる。 事業が順調に進んだ場合には、平成30年度の完了を予定している。 床掘等により発生した岩を背後地の建設土等に流用することによって処分費や運搬費を約0.3億円縮減した。また、他港との工程調整により大型作業船の回航費を約1.5億円縮減してきたところである。今後も、引き続きコスト縮減に努めていく。 総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | |
| 下関港 新港地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局 | その他 | 314 | 606 | 458 | 1.3 | <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扱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。 輸送形態の効率化により船舶及び車両のCO2及びNOx排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 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、同港岬の町コンテナターミナル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PCG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PCG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。 事業進捗率は事業費ベースで約75%であり、平成35年度末までの完了を予定している。 ケーソンの中詰材として、砂に比べ単位体積重量が重い鋼水砕スラグを利用し、堤体のスリム化を行うことで、コスト縮減が図られた。 総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | |
| 北九州港 新門司地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 299 | 1,336 | 492 | 2.7 | <ul style="list-style-type: none"> 当該ターミナルの整備に伴い物流が効率化され、また高度化・多様化する物流ニーズに対応して、消費材価格が安定することにより、北九州市における産業の国際競争力強化が図られる。 航路、泊地の増深および拡幅により、船舶航行の安全性と利便性の向上が図られる。 既存岸壁の耐震化により、震災時における被害に対する港湾直背後立地企業の不安を軽減することができる。また、震災時においても物流が維持され、生活や産業活動の維持が図られる。 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> 効率的な輸送ネットワークの維持及び大型船舶への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業の活動を継続することで地域の活力の確保が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 事業が順調に進んだ場合には、平成30年代後半の完了を予定している。 岸壁耐震改良工事について、海上工事を陸上工事に変更することにより、コスト縮減が図られた。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|---|------|--------------|----------------|-------|----------|--|--|---|--------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局 | その他 | 250 | 608 | 316 | 1.9 | <ul style="list-style-type: none"> ・港内の航行を整流化することにより、航行の安全性が確保される。 ・物流の効率化による背後圏企業へ安定かつ低廉な穀物供給により、食品産業や畜産業を支えることで九州経済の活性化を図る。 ・既存施設の有効活用による輸送距離増加の回避が図られる。 ・船舶の大型化対応による海上輸送回数の削減により、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・効率的な輸送ネットワークの維持及び船舶大型化への対応が可能となり、輸送コストの低減が図られるとともに、企業活動の継続により地域の持続的な活力を確保することができるため本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・浚渫土砂の土捨場の変更により、コスト縮減が図られた。 ・事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 苅田港 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局 | その他 | 988 | 1,504 | 1,270 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・航路、防波堤の整備により、航行船舶の安全確保が図られる。 ・苅田港及び周辺地域の立地企業の安定的・効率的な物流実現による地域経済の発展に貢献。 ・陸上輸送距離の短縮により輸送車両のCO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・船舶の大型化や輸送距離短縮による輸送コストの削減、CO2、NOx排出量削減等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 ・新形式防波堤（L型波消防波堤）の導入によるコスト縮減に取り組んでいる。 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 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 | その他 | 64 | 90 | 55 | 1.6 | <ul style="list-style-type: none"> ・貨物車輛と旅客車輛の輻輳の解消により、人身及び車輛の事故が起きる可能性が軽減され、フェリー利用者の安全が確保される。 ・岸壁の耐震強化により、震災時における地域住民の安全・安心の向上を図る。また、震災時においても物流が維持されることで、港湾背後企業の産業活動が維持される。 ・港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・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輛の輻輳が解消され、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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・岸壁(-7.5m)裏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縮減を図っている。 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |
| 鹿児島港 新港区 複合一貫輸送ターミナル改良事業 九州地方整備局 | その他 | 114 | 307 | 129 | 2.4 | <ul style="list-style-type: none"> ・適切な施設配置による荷役状況の改善が図られる。 ・人流と物流の完全分離により乗降客の安全性が確保される。 ・震災時における離島地域の経済活動と地域住民の生活の維持が図られる。 ・安定的な海上輸送が図られるとともに、少子高齢化、格差問題等の離島地域特有の課題の解消を図る。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存ターミナルの老朽化、狭隘化に対応することに加え、震災時の緊急物資輸送拠点の確保、施設被害の回避を図ることができるほか、環境負荷の削減等に寄与するために必要不可欠な事業である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・ケーソンの製作方法について、海上製作を陸上製作に変更することにより、コスト縮減が図られた。 ・総事業費増及び事業期間変更により再評価を実施。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一) | | |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 費用便益分析 | | | | 貨幣換算が困難な効果等 による評価 | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) | |
|--|------|--------------|----------------|-------|-------------|--|---|---|--------------------------|----------------|-----|
| | | | 貨幣換算した便益: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 | | | | | | |
| 志布志港 新若浜地区 国際物流ターミナル 整備事業 九州地方整備局 | 再々評価 | 675 | 1,349 | 1,119 | 1.2 | <ul style="list-style-type: none"> ・港内静穏度が確保され、船舶の航行等の安全性が向上する。 ・港湾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。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・志布志港は、南九州の国際物流拠点港として中心的な役割を担っており、増大するコンテナ貨物需要及び船舶の大型化への対応、船舶の航行安全性等、物流機能の効率化を図るために必要不可欠な事業である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・建設コスト縮減に向け、新形式防波堤（上部斜面型消波ブロック被覆堤）の導入によるコスト縮減に取り組んでいる。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長:宮崎 祥一) | | |
| 那覇港 泊ふ頭地区 旅客船ターミナル 整備事業 沖縄総合事務局 | 再々評価 | 195 | 706 | 197 | 3.6 (※1) | <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの整備に伴い、寄港する旅客船の停泊や航行の景観を楽しむことができる。 ・ターミナル整備に伴い、物流と人流が分離され、乗船者の安全確保や環境改善が図られる。 ・防災機能の強化に伴い、大規模災害時に必要な緊急物資受入れヤードを確保する。 ・ターミナル整備に伴い、クルージングの魅力が向上し、クルージング機会が増加する。 ・臨港道路（若狭2号線）整備により、泊大橋北側方面から旅客船ターミナルへのアクセス、及び旅客船ターミナルから南側方面へのアクセス機能が強化され、交流機会の増加、観光時間の増加及び緊急物資輸送機能強化等に寄与する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・那覇港における国際観光の発展を支援するため、また、貨物岸壁との併用による旅客の安全性の確保及び荷役作業の効率性を確保する観点から、泊ふ頭の岸壁、泊地の整備が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成29年度の完了を予定している。 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していく。 | 継続 | 港湾局 計画課 (課長:宮崎 祥一) | | |

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価:再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

※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。

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理 費 (億円) | 評 価 | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) |
|------------------|------------|--------------|---------------------------|------------------|------------------|---|---|------|--|
| | | | | 事業 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 その他 | | | |
| 平塚税務署 関東地方整備局 | 長期間継 続中 | 15 | 11 | 111点 | 100点 | 110点 老朽、耐震性の不足、狭あい等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性 等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。 | ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・ 東日本大震災からの復興への着実な 取組み及び防災・減災の取組みを進め ると共に、財政健全化を図るため、歳 出全般の更なる点検が必要とされてい る。 2) 事業の効果等 ・ 「事業計画の合理性」及び「事業計 画の効果」の評価結果から本事業の効 果が認められる。 3) 事業の進捗状況 ・ 平成23年度工事着手 ・ 本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・ 平成28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。 社会経済情勢等の変化はあるが、事業 の必要性等については評価基準以上の 評点となっている。また、今後の事業 進捗も見込まれることから、本計画を 継続することが妥当であると認められ る。 | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 住 田 浩典) |

該当基準

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

再々評価：再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

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

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

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

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

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

○政府予算案の閣議決定時に個別箇所です算決定された事業(平成27年8月に評価結果を公表済の事業を再掲)
【その他施設費】

【官庁営繕事業】

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理 費 (億円) | 評 価 | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) |
|---------------------|------|--------------|---------------------------|------------------|------------------|---|--|------|--|
| | | | | 事業 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 その他 | | | |
| 横浜地方合同庁舎 関東地方整備局 | その他 | 194 | 96 | 114点 | 100点 | 121点 老朽、都市計画の関係、耐震性の不足、狭あい等を解消する必要性が認められる。移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・入居予定官署の追加に伴って、事業計画の見直しの必要が生じた。 また、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進めると共に、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。</p> <p>2) 事業の効果等 ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。</p> <p>3) 事業の進捗状況 ・敷地調査発注前</p> <p>②事業の進捗の見込み ・現計画の継続が必要である。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 住 田 浩典) |

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 供用後の 維持管理 費 (億円) | 評 価 | | | 再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等) | 対応方針 | 担当課 (担当課長 名) |
|----------------------------|------|--------------|---------------------------|------------------|------------------|--|--|------|--|
| | | | | 事業 計画の 必要性 | 事業 計画の 合理性 | 事業 計画の 効果 その他 | | | |
| 鹿児島第3 地方合同庁舎 九州地方整備局 | その他 | 45 | 23 | 112点 | 100点 | 121点 老朽、耐震性の不足、狭あいを解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。 | <p>①事業の必要性</p> <p>1) 社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入居予定官署の一部が入居を取りやめたことに伴って、事業計画の見直しの必要が生じた。 また、東日本大震災からの復興への着実な取組み及び防災・減災の取組みを進めると共に、財政健全化を図るため、歳出全般の更なる点検が必要とされている。 <p>2) 事業の効果等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「事業計画の合理性」及び「事業計画の効果」の評価結果から本事業の効果が認められる。 <p>3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敷地調査発注前 <p>②事業の進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現計画の継続が必要である。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施。 <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"> ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。 <p>社会経済情勢等の変化はあるが、事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。また、今後の事業進捗も見込まれることから、本計画を継続することが妥当であると認められる。</p> | 継続 | 大臣官房 官庁営繕部 計画課 (課長 住 田 浩典) |

該当基準

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等5年間)が経過している事業

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

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

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

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

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

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