

令和4年1月31日

国土交通省

令和4年度予算に向けた個別公共事業評価について

国土交通省は、令和4年度予算に向けた個別公共事業評価として、直轄事業等の再評価の結果をとりまとめましたので、お知らせいたします。

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、事業採択を行うための新規事業採択時評価、及び採択後一定期間を経過した事業を対象としてその継続を判断する再評価、並びに事業終了後一定期間を経過した事業を対象として事業の効果等を確認する完了後の事後評価など、個別公共事業評価を実施しています。

(添付資料)

- 令和4年度予算に向けた個別公共事業評価に関する資料
 - ・直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧
 - ・令和4年度予算に向けた個別公共事業評価書

(参考)

- ・令和4年度予算に向けた個別公共事業評価（事業概要資料）

http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000108.html

(事業評価制度について)

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

お問い合わせ先

事業評価制度について

大臣官房技術調査課 課長補佐 田中

TEL:03-5253-8111 (内線:22317) 直通:03-5253-8219 FAX:03-5253-1536

大臣官房公共事業調査室 大西・堀江

TEL:03-5253-8111 (内線:24296) 直通:03-5253-8258 FAX:03-5253-1560

政策統括官付政策評価官室 政策評価企画官 久保田

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

個別事業について

官庁営繕事業

大臣官房官庁営繕部整備課施設評価室 企画専門官 中田

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

都市公園等事業

都市局公園緑地・景観課 課長補佐 曾根

TEL:03-5253-8111 (内線:32942) 直通:03-5253-8419 FAX:03-5253-1593

河川事業、ダム事業、砂防事業等、海岸事業（水管理・国土保全局所管分）

水管理・国土保全局河川計画課 課長補佐 鈴木

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

道路・街路事業

道路局企画課評価室 課長補佐 原田

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

港湾整備事業

港湾局計画課 課長補佐 大谷

TEL:03-5253-8111 (内線:46327) 直通:03-5253-8668 FAX:03-5253-1650

海岸事業（港湾局所管分）

港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 奥田

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

令和4年度予算に向けた個別公共事業評価
に関する資料

令和4年1月

国土交通省

目 次

○ 直轄事業等に関する個別公共事業評価結果一覧	
・ 令和 4 年度予算に向けた再評価について（直轄事業等）	…… 1
・ 令和 4 年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧	…… 14
○ 令和 4 年度予算に向けた個別公共事業評価書	…… 37

個別公共事業評価結果一覽

■令和4年度予算に向けた再評価について(直轄事業等)

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

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

・河川事業、ダム事業、砂防事業、海岸事業、港湾整備事業の一部については、作業中のため、評価手続き中としている。

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	天塩川総合水系環境整備事業	44	2.9	継続	
北海道	釧路川総合水系環境整備事業	76	7.2	継続	
北海道	沙流川総合水系環境整備事業	6.6	19.9	継続	
秋田県	米代川総合水系環境整備事業	4.8	6.2	継続	
茨城県	利根川総合水系環境整備事業 (小貝川環境整備)	6.7	8.8	継続	
茨城県 栃木県	利根川総合水系環境整備事業 (鬼怒川環境整備)	65	4.9	継続	
茨城県 千葉県	利根川総合水系環境整備事業 (霞ヶ浦環境整備)	1,528	3.3	継続	
神奈川県	鶴見川総合水系環境整備事業	16	33.1	継続	
山梨県 静岡県	富士川総合水系環境整備事業	66	3.6	継続	
新潟県	荒川総合水系環境整備事業	11	2.7	継続	
福島県 新潟県	阿賀野川総合水系環境整備事業	48	2.8	継続	
静岡県	大井川総合水系環境整備事業	10	6.7	継続	
愛知県 岐阜県 三重県	木曾川総合水系環境整備事業	206	3.5	継続	
三重県	櫛田川総合水系環境整備事業	4.5	7.9	継続	

三重県	宮川総合水系環境整備事業	15	2.3	継続	
大阪府 奈良県	大和川総合水系環境整備事業	247	4.5	継続	
兵庫県	加古川総合水系環境整備事業	31	6.7	継続	
兵庫県	揖保川総合水系環境整備事業	116	2.1	継続	
広島県	江の川総合水系環境整備事業	16	1.6	継続	
高知県	仁淀川総合水系環境整備事業	21	3.9	継続	
宮崎県	五ヶ瀬川総合水系環境整備事業	19	3.4	継続	
宮崎県	大淀川総合水系環境整備事業	25	10.4	継続	
宮崎県 鹿児島県	川内川総合水系環境整備事業	44	1.5	継続	
熊本県	緑川総合水系環境整備事業	18	5.9	継続	

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業 費 (億円)	B/C		対応方針	備考
北海道	北海道横断自動車道網走線 足寄 ～北見	1,072	1.2	(1.02)	継続	(注2)
北海道	一般国道39号(北海道横断自動車 道網走線)端野高野道路	480		(1.5)	継続	(注2)
北海道	北海道縦貫自動車道 士別剣淵～ 名寄	373	1.1		継続	
北海道	旭川十勝道路(一般国道237号)富 良野北道路	251	1.01		継続	
北海道	遠軽北見道路(一般国道333号)生 田原道路	167	1.3		継続	
北海道	一般国道12号 峰延道路	164	1.04		継続	
青森県	一般国道45号 天間林道路	362	2.0		継続	(注1)
青森県	一般国道103号 奥入瀬(青楓山) バイパス	230	0.7		継続	残事業B/C=1.4(注3)
岩手県	一般国道4号 金ヶ崎拡幅	95	3.1		継続	
岩手県	一般国道4号 北上拡幅	189	1.3		継続	
宮城県	一般国道108号 古川東バイパス	340	1.3		継続	
秋田県	一般国道7号 ニツ井今泉道路	335	0.6		継続	残事業B/C=2.0(注3)
秋田県	一般国道13号 河辺拡幅	185	1.2		継続	
秋田県 山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (一般国道7号 遊佐象潟道路)	575	1.1	(1.4)	継続	(注2)
山形県	日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 (酒田みなと～遊佐)	412		(1.2)	継続	(注2)
山形県	一般国道113号 梨郷道路	273	0.9		継続	残事業B/C=3.7(注3)
福島県	一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期)	343	1.6		継続	
福島県	一般国道121号 湯野上バイパス	365	0.9		継続	残事業B/C=1.6(注3)
福島県 茨城県	一般国道6号 勿来バイパス	282	0.9		継続	残事業B/C=1.2(注3)
茨城県	一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ 期)	239	1.6		継続	
茨城県	一般国道50号 結城バイパス	334	1.4	(2.0)	継続	(注2)
茨城県	一般国道50号 下館バイパス	465		(1.3)	継続	(注2)
茨城県	一般国道50号 桜川筑西IC関連 (延伸)	22		(1.9)	継続	(注2)
茨城県	東関東自動車道水戸線(潮来～鉾 田)	1,760	0.6		継続	残事業B/C=1.1(注3)

栃木県	一般国道4号 矢板拡幅	218	2.0	(2.2)	継続	(注2)
栃木県	一般国道4号 矢板大田原バイパス	400		(1.9)	継続	(注2)
群馬県	一般国道17号 群馬大橋拡幅	300	1.3		継続	
群馬県	一般国道50号 前橋笠懸道路	427	1.7		継続	
千葉県	一般国道51号 成田拡幅	263	1.1		継続	
千葉県	一般国道51号 大栄拡幅	60	1.3		継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道(東金茂原道路)	1,168	1.4		継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期	300	1.5	(2.6)	継続	(注2)
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路	900	1.2	(1.2)	継続	(注2)
神奈川県	一般国道246号 厚木秦野道路(伊勢原西～秦野中井)	300		(2.1)	継続	(注2)
山梨県	一般国道138号 新屋拡幅	80	2.5		継続	
山梨県	一般国道139号 都留バイパス	310	1.1		継続	
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)	110	1.3	(2.0)	継続	(注2)
長野県	一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)	166		(0.8)	継続	(注2)
長野県	一般国道18号 上田バイパス(延伸)	184	1.7		継続	
長野県	一般国道20号 坂室バイパス	231	1.01		継続	
長野県	一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス	464	1.3		継続	
長野県	一般国道158号 奈川渡改良	186	0.7		継続	残事業B/C=1.8(注3)
新潟県	一般国道7号 新発田拡幅	340	1.2		継続	
新潟県	一般国道8号 直江津バイパス	360	1.7		継続	
新潟県	一般国道49号 水原バイパス	410	1.1		継続	
新潟県	一般国道253号 上越三和道路	780	0.9		継続	残事業B/C=1.6(注3)
富山県	一般国道41号 大沢野富山南道路	380	1.7		継続	
石川県	一般国道8号 加賀拡幅	362	1.4		継続	

石川県	一般国道470号 能越自動車道 輪島道路	295	0.8	(0.96)	継続	残事業B/C=3.7(注2)(注3)
石川県	一般国道470号 能越自動車道 輪島道路(Ⅱ期)	335		(1.1)	継続	(注2)
石川県	一般国道470号 能越自動車道 田鶴浜七尾道路	135		(0.95)	継続	残事業B/C=1.1(注2)(注3)
長野県	一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路	1,551	1.1	(1.1)	継続	(注2)
長野県	一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	676		(1.5)	継続	(注2)
静岡県	一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	900		(1.1)	継続	(注2)
静岡県 愛知県	一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	1,869		(1.0)	継続	(注2)
岐阜県	一般国道21号 可児御嵩バイパス	384	2.0		継続	
岐阜県	一般国道156号 岐阜東バイパス	1,020	1.7		継続	
岐阜県	一般国道21号 岐大バイパス	1,880	1.1		継続	
岐阜県 三重県	一般国道258号 大桑道路	310	2.1		継続	
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関)	4,340	1.4	(2.0)	継続	(注2)
岐阜県	一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老)	6,075		(1.2)	継続	(注2)
岐阜県 三重県	一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢)	2,135		(1.4)	継続	(注2)
三重県	一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)	1,639		(1.5)	継続	(注2)
静岡県	一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	2,520	1.1	(1.5)	継続	(注2)
静岡県	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)	559		(0.95)	継続	(注2)
静岡県	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅰ期)	260		(1.6)	継続	(注2)
静岡県	一般国道1号 富士由比バイパス	445	1.6		継続	
静岡県	一般国道138号 須走道路	208	1.9	(2.5)	継続	(注2)
静岡県	一般国道138号 御殿場バイパス (西区間)	388		(2.0)	継続	(注2)
愛知県	一般国道153号 豊田西バイパス	316	3.2		継続	
愛知県	一般国道153号 豊田北バイパス	449	2.0	(2.7)	継続	(注2)
愛知県	一般国道155号 豊田南バイパス	931		(2.2)	継続	(注2)
愛知県	一般国道247号 西知多道路(長浦 ～日長)	330	1.2	(2.7)	継続	(注2)

三重県	一般国道1号 北勢バイパス	1,420	2.0	(2.6)	継続	(注2)
三重県	一般国道23号 鈴鹿四日市道路	840		(2.1)	継続	(注2)
三重県	一般国道23号 中勢道路	2,050		(2.6)	継続	(注2)
三重県	一般国道1号 関バイパス	250	1.4		継続	
福井県	一般国道8号 福井バイパス	1,005	1.8		継続	
滋賀県	一般国道8号 米原バイパス	700	1.1		継続	
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅰ	534	1.6	(1.1)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ	479		(2.2)	継続	(注2)
滋賀県	一般国道1号 水口道路	400		(1.1)	継続	(注2)
大阪府	一般国道1号 淀川左岸線延伸部	4,000	1.4		継続	
兵庫県	一般国道175号 神出バイパス	224	1.6		継続	
兵庫県	一般国道2号 神戸西バイパス	2,250	1.1		継続	
兵庫県	一般国道483号 豊岡道路	190	1.1	(1.8)	継続	(注2)
兵庫県	一般国道483号 豊岡道路(Ⅱ期)	270		(0.6)	継続	(注2)
奈良県	一般国道165号 大和高田バイパス	930	1.1		継続	
奈良県	一般国道25号 斑鳩バイパス	240	1.1		継続	
和歌山県	一般国道42号 すさみ串本道路	1,210	1.1	(1.1)	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 串本太地道路	900		(0.98)	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 新宮道路	300		(0.8)	継続	(注2)
和歌山県 三重県	一般国道42号 新宮紀宝道路	450		(1.3)	継続	(注2)
鳥取県	一般国道9号 北条道路	524	1.3	(1.3)	継続	(注2)
島根県	一般国道9号 出雲・湖陵道路	363	1.4		継続	
島根県	一般国道9号 湖陵・多伎道路	259	1.9		継続	

島根県	一般国道9号 大田・静間道路	360	1.2	継続	
島根県	一般国道9号 静間・仁摩道路	484	1.1	継続	
岡山県	一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)	575	3.6	継続	
岡山県	一般国道2号 笠岡バイパス	460	2.2	継続	
岡山県	一般国道53号 津山南道路	220	1.1	継続	
広島県	一般国道2号 福山道路	456	2.4	継続	
広島県	一般国道2号 安芸バイパス	680	4.1	継続	
広島県	一般国道2号 東広島バイパス	1,240	2.4	継続	
広島県 山口県	一般国道2号 岩国・大竹道路	1,330	1.2	継続	
徳島県	一般国道55号 桑野道路	430	1.1	(1.6)	継続 (注2)
徳島県	一般国道55号 福井道路	385		(0.9)	継続 (注2)
徳島県	一般国道192号 徳島南環状道路	1,191	1.1	継続	(注1)
福岡県	一般国道3号 岡垣バイパス	87	1.4	継続	
福岡県	一般国道201号 香春拡幅	101	1.02	継続	
福岡県	一般国道201号 八木山バイパス	381	1.4	継続	(注1)
佐賀県 福岡県	一般国道3号 鳥栖久留米道路	387	1.3	継続	
佐賀県	一般国道3号 鳥栖拡幅	112	2.1	継続	
佐賀県	一般国道34号 神埼佐賀拡幅	153	1.6	継続	
長崎県	一般国道57号 森山拡幅	594	1.3	継続	
熊本県	九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部	1,094	1.01	継続	
熊本県	一般国道57号 滝室坂道路	636	0.7	継続	残事業B/C=1.3 (注3)
熊本県	一般国道57号 熊本宇土道路	404	1.5	継続	
熊本県	一般国道3号 熊本北バイパス	814	3.8	継続	
大分県	一般国道212号 三光本耶馬溪道路	576	1.1	継続	
宮崎県	一般国道10号 都城道路(Ⅱ期)	356	1.4	継続	
宮崎県	一般国道10号 門川日向拡幅	314	4.3	継続	

宮崎県	一般国道10号 新富バイパス	195	4.1	継続	
鹿児島県	一般国220号 古江バイパス	200	1.3	継続	
沖縄県	一般国道58号 北谷拡幅	230	3.1	継続	
沖縄県	一般国道58号 読谷道路	620	2.6	継続	
神奈川県 静岡県	第二東海自動車道 横浜名古屋線 海老名南JCT～御殿場JCT	13,279	1.7	継続	

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

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

(注3) 事業内容の見直し等を図り、広域ネットワークや災害時等の整備効果や事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

【道路・街路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
北海道	一般国道40号 音威子府バイパス	1,407	継続	
北海道	一般国道278号 尾札部道路	276	継続	
群馬県	一般国道17号 綾戸バイパス	157	継続	
福島県 新潟県	一般国道289号 八十里越	765	継続	
新潟県	一般国道113号 鷹ノ巣道路	250	継続	
福井県	一般国道161号 愛発除雪拡幅	81	継続	
兵庫県	一般国道9号 笠波峠除雪拡幅	227	継続	
鳥取県 広島県	一般国道183号 鍵掛峠道路	333	継続	
広島県	一般国道185号 安芸津バイパス	225	継続	
徳島県	一般国道55号 牟岐バイパス	95	継続	
高知県	一般国道33号 越知道路(2工区)	182	継続	

【港湾整備事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
北海道	江差港本港地区 国内物流ターミナル整備事業	90	1.3	継続	
北海道	天塩港本港地区 国内物流ターミナル整備事業	224	1.8	継続	
北海道	宗谷港本港地区 地域生活基盤整備事業	95	1.2	継続	
北海道	白老港本港地区 国内物流ターミナル整備事業	438	1.2	継続	
宮城県	仙台塩釜港仙台港区 ふ頭再編改良事業	195	3.1	継続	
秋田県	能代港大森地区 国際物流ターミナル整備事業	85	2.6	継続	
山形県	酒田港外港地区 国際物流ターミナル整備事業	898	1.3	継続	
茨城県	鹿島港外港地区 国際物流ターミナル整備事業	1,125	1.2	継続	
千葉県・東京都・神奈川県	東京湾中央航路 開発保全航路整備事業	957	1.2	継続	
東京都	沖ノ島島における 活動拠点整備事業	1,600	1.3 (参考値)	継続	
東京都	南島島における 活動拠点整備事業	340	2.4 (参考値)	継続	
富山県	伏木富山港新湊地区 中央ふ頭再編整備事業	62	1.4	継続	
石川県	輪島港輪島崎地区 避難港整備事業	417	4.2	継続	
愛知県	衣浦港武豊北ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業	152	1.5	継続	
大阪府	大阪港南港東地区 国際物流ターミナル整備事業	118	1.6	継続	
兵庫県	神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業	4,958	3.5	継続	
和歌山県	和歌山下津港本港地区 国際物流ターミナル整備事業	807	2.8	継続	
広島県	広島港 ふ頭再編改良事業	108	2.8	継続	
山口県	油谷港唐崎地区 防波堤整備事業	83	21.7	継続	
山口県・福岡県	関門航路 開発保全航路整備事業	2,793	1.4	継続	
福岡県	北九州港響灘東地区 国際物流ターミナル整備事業	119	1.6	継続	

福岡県	博多港IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業	973	3.1	継続	
大分県	別府港石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業	99	1.5	継続	
鹿児島県	鹿児島港 国際クルーズ拠点整備事業	95	2.7	継続	
鹿児島県	志布志港新若浜地区 国際物流ターミナル整備事業	733	1.1	継続	
鹿児島県	志布志港 ふ頭再編改良事業	161	2.9	継続	
沖縄県	那覇港浦添ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業	273	1.5	継続	
沖縄県	平良港漲水地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業	168	4.9	継続	

【都市公園等事業】

(直轄事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
茨城県	国営常陸海浜公園	488	2.1	事業継続	
神奈川県	明治記念大磯邸園	199	4.6	事業継続	
兵庫県	国営明石海峡公園	958	1.6	事業継続	
奈良県	国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	929	2.5	事業継続	

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	事業計画 の必要性	事業計画 の合理性	事業計画 の効果	対応方針	備考
山形県	鶴岡第2地方合同庁舎	16	109	100	110	継続	
福島県	福島第2地方合同庁舎	29	127	100	121	継続	
山梨県	富士川地方合同庁舎	15	110	100	110	継続	
大阪府	大阪第6地方合同庁舎	194	132	100	121	継続	
大分県	佐伯税務署	6.1	100	100	121	継続	

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

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

事業計画の効果 - 通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標
 (採択要件:事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

■令和4年度以降も継続予定のその他直轄事業等一覧

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

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

【公共事業関係費】

【河川事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	網走川直轄河川改修事業	60	5.2	R2	再評価	継続	
北海道	釧路川直轄河川改修事業	183	1.6	R1	再評価	継続	
北海道	石狩川直轄河川改修事業	9040	3.0	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	石狩川直轄河川改修事業(北村遊水地)	700	3.1	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	常呂川直轄河川改修事業	123	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	鷗川直轄河川改修事業	201	1.1	H29	再評価	継続	(注1)
青森県	馬淵川直轄河川改修事業	90	3.2	R2	再評価	継続	
青森県	高瀬川直轄河川改修事業	60	2.1	R1	再評価	継続	
青森県	岩木川直轄河川改修事業	464	6.6	R2	再評価	継続	
岩手県 宮城県	北上川直轄河川改修事業	2,816	6.8	H30	再評価	継続	(注1)
岩手県	北上川上流直轄河川改修事業(一関遊水地)	2700	1.9	R2	再評価	継続	
秋田県	米代川直轄河川改修事業	324	13.2	R2	再評価	継続	
秋田県	雄物川直轄河川改修事業	1,065	4.0	H30	再評価	継続	(注1)
秋田県	子吉川直轄河川改修事業	337	7.6	R1	再評価	継続	
宮城県 福島県	阿武隈川直轄河川改修事業	1,143	2.9	H30	再評価	継続	
宮城県	名取川直轄河川改修事業	159	1.9	H30	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川直轄河川改修事業	1,096	7.1	R1	再評価	継続	(注1)
山形県	最上川直轄河川改修事業	1599	10.1	R2	再評価	継続	
山形県	赤川直轄河川改修事業	83	8.6	H30	再評価	継続	
茨城県	久慈川直轄河川改修事業	380	6.8	R2	再評価	継続	(注2)
茨城県	利根川・江戸川直轄河川改修事業 (稲戸井遊水地)	436	2.6	H29	再評価	継続	(注1)
茨城県 栃木県	小貝川直轄河川改修事業	256	22.4	R2	再評価	継続	(注2)
茨城県 栃木県	那珂川直轄河川改修事業	1,317	3.7	R2	再評価	継続	(注2)

茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都	利根川・江戸川直轄河川改修事業	8,054	18.7	H29	再評価	継続	(注1)
栃木県 群馬県	渡良瀬川直轄河川改修事業	385	7.3	H29	再評価	継続	(注2)
埼玉県	荒川直轄河川改修事業(荒川第二・三調節池)	1,670	11.7	H29	新規	—	(注2)
埼玉県 東京都	荒川直轄河川改修事業	6,850	24.0	R2	再評価	継続	(注2)
千葉県	利根川・江戸川直轄河川改修事業(江戸川高規格堤防整備事業(高谷Ⅱ期地区))	3.5	1.3	R2	再評価	継続	(注2)
東京都 神奈川県	多摩川直轄河川改修事業	1,869	20.2	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	相模川直轄河川改修事業	186	2.6	H29	再評価	継続	(注1)
山梨県 静岡県	富士川直轄河川改修事業	353	4.7	R2	再評価	継続	(注2)
福島県	阿賀川直轄河川改修事業	135	5.3	H30	再評価	継続	
新潟県	荒川直轄河川改修事業	108	12.1	R2	再評価	継続	
新潟県	阿賀野川直轄河川改修事業	235	16.8	H30	再評価	継続	
新潟県	姫川直轄河川改修事業	75	9.9	R2	再評価	継続	
新潟県	関川直轄河川改修事業	537	5.2	H29	再評価	継続	(注1)
富山県	庄川直轄河川改修事業	389	34.4	R2	再評価	継続	
富山県	黒部川直轄河川改修事業	90	30.8	H30	再評価	継続	
富山県	常願寺川直轄河川改修事業	125	16.0	H30	再評価	継続	
石川県	手取川直轄河川改修事業	96	50.5	H29	再評価	継続	(注1)
石川県	梯川直轄河川改修事業	410	40.4	R2	再評価	継続	
静岡県	安倍川直轄河川改修事業	231	26.3	H29	再評価	継続	
静岡県	大井川直轄河川改修事業	138	14.1	H29	再評価	継続	
静岡県 長野県	天竜川直轄河川改修事業	699	53.9	R2	再評価	継続	
愛知県	豊川直轄河川改修事業	339	8.6	H29	再評価	継続	(注1)
愛知県	矢作川直轄河川改修事業	385	40.4	R1	再評価	継続	
愛知県 岐阜県	庄内川直轄河川改修事業	1,554	33.7	H29	再評価	継続	(注1)
愛知県 岐阜県 三重県	木曾川直轄河川改修事業	670	46.2	R2	再評価	継続	
愛知県 岐阜県 三重県	長良川直轄河川改修事業	1,174	20.8	R2	再評価	継続	
岐阜県 三重県	揖斐川直轄河川改修事業	1,243	40.7	R2	再評価	継続	
三重県	鈴鹿川直轄河川改修事業	471	69.8	R2	再評価	継続	
三重県	雲出川直轄河川改修事業	304	14.4	H29	再評価	継続	(注1)
三重県	宮川直轄河川改修事業	147	23.0	H30	再評価	継続	(注1)
福井県	九頭竜川直轄河川改修事業	484	7.0	H29	再評価	継続	
福井県	北川直轄河川改修事業	63	10.2	H29	再評価	継続	

大阪府 奈良県	大和川直轄河川改修事業	481	3.1	H29	再評価	継続	
大阪府	淀川特定構造物改築事業(阪神なんば線淀川橋梁)	500	2.1	H29	再評価	継続	
三重県	木津川上流直轄河川改修事業(上野遊水地)	717	3.0	H29	再評価	継続	
滋賀県	野洲川直轄河川改修事業	40	10.0	H29	再評価	継続	
兵庫県	加古川直轄河川改修事業	662	42.1	H29	再評価	継続	
兵庫県	揖保川直轄河川改修事業	427	2.9	H29	再評価	継続	
兵庫県	円山川直轄河川改修事業	1,396	3.8	H29	再評価	継続	
和歌山県	紀の川直轄河川改修事業	653	5.7	H29	再評価	継続	
鳥取県	千代川直轄河川改修事業	110	8.1	R2	再評価	継続	
鳥取県	天神川直轄河川改修事業	128	25.4	R2	再評価	継続	
鳥取県	日野川直轄河川改修事業	121	30.5	R2	再評価	継続	
島根県 広島県	江の川直轄河川改修事業	664	4.7	R2	再評価	継続	
島根県	高津川直轄河川改修事業	100	1.4	H29	再評価	継続	
岡山県	吉井川直轄河川改修事業	224	8.5	H29	再評価	継続	(注2)
岡山県	高梁川直轄河川改修事業	946	26.2	H30	再評価	継続	
岡山県	旭川直轄河川改修事業	82	120.1	R1	再評価	継続	(注2)
広島県	芦田川直轄河川改修事業	208	11.4	R2	再評価	継続	(注2)
広島県	太田川直轄河川改修事業	553	4.2	R2	再評価	継続	(注2)
広島県 山口県	小瀬川直轄河川改修事業	115	4.9	R2	再評価	継続	
山口県	佐波川直轄河川改修事業	183	11.6	H29	再評価	継続	(注1)
徳島県	吉野川直轄河川改修事業	1,835	1.9	H29	再評価	継続	(注2)
徳島県	那賀川直轄河川改修事業	839	1.9	R1	再評価	継続	(注2)
徳島県	那賀川床上浸水対策特別緊急事業(加茂地区)	103	1.3	H30	再評価	継続	
香川県	土器川直轄河川改修事業	156	19.3	R2	再評価	継続	
愛媛県	肱川直轄河川改修事業	784	2.3	R1	再評価	継続	(注2)
愛媛県	重信川直轄河川改修事業	198	3.5	R2	再評価	継続	
高知県	四万十川直轄河川改修事業	391	4.4	H29	再評価	継続	(注1)
高知県	仁淀川床上浸水対策特別緊急事業(日下川)	257	1.2	R1	再評価	継続	
福岡県 佐賀県 大分県	筑後川直轄河川改修事業	1,180	11.1	H30	再評価	継続	(注2)
佐賀県	松浦川直轄河川改修事業	226	3.3	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	六角川直轄河川改修事業	364	5.9	H29	再評価	継続	(注1)
熊本県	菊池川直轄河川改修事業	361	5.0	H29	再評価	継続	
熊本県	球磨川直轄河川改修事業	(注3)	(注3)	H29	再評価	継続	(注3)
熊本県	白川直轄河川改修事業	946	21.3	R1	再評価	継続	(注2)
熊本県	緑川直轄河川改修事業	464	11.4	H29	再評価	継続	

大分県	大分川直轄河川改修事業	224	8.1	H29	再評価	継続	(注1)
大分県	番匠川直轄河川改修事業	156	2.1	H29	再評価	継続	(注1)
宮崎県	大淀川直轄河川改修事業	606	5.1	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	石狩川総合水系環境整備事業	296	3.3	H30	再評価	継続	
北海道	十勝川総合水系環境整備事業	12.0	16.7	H30	再評価	継続	
北海道	網走川総合水系環境整備事業	192	1.9	R1	再評価	継続	
青森県	馬淵川総合水系環境整備事業	8.8	8.7	R2	再評価	継続	
青森県	高瀬川総合水系環境整備事業	61	1.7	R1	再評価	継続	
青森県	岩木川総合水系環境整備事業	32	4.8	R2	再評価	継続	
岩手県 宮城県	北上川総合水系環境整備事業	115	3.4	R2	再評価	継続	
宮城県	名取川総合水系環境整備事業	27	9.2	R2	再評価	継続	
秋田県	雄物川総合水系環境整備事業	33	8.2	H29	再評価	継続	
山形県	最上川総合水系環境整備事業	57	4.1	R1	再評価	継続	
山形県	赤川総合水系環境整備事業	24	3.7	R1	再評価	継続	
福島県	阿武隈川総合水系環境整備事業	13	11.1	R2	再評価	継続	
茨城県	那珂川総合水系環境整備事業	23	2.2	H29	再評価	継続	
茨城県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都	利根川総合水系環境整備事業 (利根川・江戸川環境整備)	135	9.7	R2	再評価	継続	(注1)
栃木県 群馬県	利根川総合水系環境整備事業 (渡良瀬川環境整備)	111	1.9	R2	再評価	継続	
埼玉県	利根川総合水系環境整備事業 (中川・綾瀬川環境整備)	345	1.7	R2	再評価	継続	
埼玉県 東京都	荒川総合水系環境整備事業	609	3.7	H30	再評価	継続	
東京都 神奈川県	多摩川総合水系環境整備事業	106	19.3	R1	再評価	継続	
新潟県 長野県	信濃川総合水系環境整備事業	68	5.5	R1	再評価	継続	
富山県	黒部川総合水系環境整備事業	19	1.8	R2	再評価	継続	(注1)
富山県	神通川総合水系環境整備事業	43	4.6	R2	再評価	継続	

静岡県	狩野川総合水系環境整備事業	22	5.1	R2	再評価	継続	
長野県 静岡県	天竜川総合水系環境整備事業	35	2.6	R2	再評価	継続	
愛知県	豊川総合水系環境整備事業	26	3.4	H30	再評価	継続	
愛知県	矢作川総合水系環境整備事業	36	4.5	R2	再評価	継続	
岐阜県 愛知県	庄内川総合水系環境整備事業	18	6.3	H29	再評価	継続	
和歌山県	新宮川総合水系環境整備事業	37	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
和歌山県	紀の川総合水系環境整備事業	102	2.3	H29	再評価	継続	(注1)
京都府 大阪府 兵庫県 滋賀県 三重県 奈良県	淀川総合水系環境整備事業	430	8.1	R1	再評価	継続	
兵庫県	円山川総合水系環境整備事業	72	1.3	R2	再評価	継続	
福井県	九頭竜川総合水系環境整備事業	36	4.1	R2	再評価	継続	
鳥取県	千代川総合水系環境整備事業	5	1.5	H29	再評価	継続	
鳥取県	日野川総合水系環境整備事業	5	2.4	H31	再評価	継続	
鳥取県 島根県	斐伊川総合水系環境整備事業	187	1.3	R2	再評価	継続	
岡山県	吉井川総合水系環境整備事業	7	3.9	H30	再評価	継続	
岡山県	旭川総合水系環境整備事業	9	28.8	H31	再評価	継続	
岡山県	高梁川総合水系環境整備事業	5	12.5	H31	再評価	継続	
広島県	芦田川総合水系環境整備事業	28	5.1	R2	再評価	継続	
広島県	太田川総合水系環境整備事業	10	14.1	H29	再評価	継続	(注1)
広島県 山口県	小瀬川総合水系環境整備事業	14	1.8	H29	再評価	継続	
山口県	佐波川総合水系環境整備事業	15	2.8	H29	再評価	継続	
徳島県	那賀川総合水系環境整備事業	41	2.5	R2	再評価	継続	
徳島県 高知県	吉野川総合水系環境整備事業	126	4.9	R2	再評価	継続	
愛媛県	肱川総合水系環境整備事業	11	3.1	R1	再評価	継続	
愛媛県	重信川総合水系環境整備事業	59	4.9	R1	再評価	継続	

高知県	渡川総合水系環境整備事業	57	2.1	R2	再評価	継続	
福岡県	遠賀川総合水系環境整備事業	54	8.0	R2	再評価	継続	
福岡県	矢部川総合水系環境整備事業	7.9	8.3	H30	新規	—	
福岡県	筑後川総合水系環境整備事業	63	2.7	R2	再評価	継続	
福岡県 大分県	山国川総合水系環境整備事業	6.7	7.4	R2	新規	—	
佐賀県	松浦川総合水系環境整備事業	17	2.9	H29	再評価	継続	
佐賀県	嘉瀬川総合水系環境整備事業	5.8	10.5	R1	再評価	継続	
長崎県	本明川総合水系環境整備事業	16	1.8	R2	再評価	継続	
熊本県	菊池川総合水系環境整備事業	26	2.2	R1	再評価	継続	
熊本県	球磨川総合水系環境整備事業	29	2.7	H30	再評価	継続	
熊本県	白川総合水系環境整備事業	22	7.7	R2	再評価	継続	
鹿児島県	肝属川総合水系環境整備事業	7.6	4.5	H29	再評価	継続	

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

(注2) 河川法に基づき、学識経験者から構成される委員会等での審議を経て、河川整備計画の策定または変更を行っていることから、国土交通省所管事業の再評価実施要領に基づき、再評価を行ったものとしている。

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

【ダム事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	雨竜川ダム再生事業	198	2.1	R2	再評価	継続	
秋田県	鳥海ダム建設事業	1,100	1.4	H30	再評価	継続	
宮城県	鳴瀬川総合開発事業	1,450	1.3	R2	再評価	継続	
茨城県	霞ヶ浦導水事業	2,395	1.4	R2	再評価	継続	
群馬県	藤原・奈良俣再編ダム再生事業	17	33.3	R1	新規	-	
富山県	利賀ダム建設事業	1,640	1.2	R2	再評価	継続	
長野県	大町ダム等再編事業	360	9.9	R1	新規	-	
長野県	三峰川総合開発事業	543	0.8	R2	再評価	継続	残事業B/C=1.2(注1)
岐阜県	新丸山ダム建設事業	2,000	4.1	R1	再評価	継続	
岐阜県・愛知県	矢作ダム再生事業	390	2.2	R2	再評価	継続	
静岡県・愛知県	天竜川ダム再編事業	790	3.0	R2	再評価	継続	
愛知県	設楽ダム建設事業	2,400	2.1	H30	再評価	継続	
福井県	足羽川ダム建設事業	1,300	1.3	R1	再評価	継続	
徳島県	長安口ダム改造事業	885	1.4	R1	再評価	継続	
佐賀県	城原川ダム建設事業	485	1.3	H29	新規	-	
福井県	九頭竜川上流ダム再生事業	310	2.3	R1	新規	-	
岡山県	旭川中上流ダム再生事業	450	2.9	R1	新規	-	
徳島県	小見野々ダム再生事業	500	1.9	R1	新規	-	
愛媛県	山鳥坂ダム建設事業	850	1.3	R2	再評価	継続	
福岡県・佐賀県	筑後川水系ダム群連携事業	429	2.1	R1	再評価	継続	
熊本県	立野ダム建設事業	1,160	1.9	R2	再評価	継続	
熊本県	川辺川ダム建設事業	- (注2)	- (注2)	R2	再評価	継続 (注2)	

栃木県	思川開発事業	1,850	1.2	R1	再評価	継続	
高知県	早明浦ダム再生事業	400	3.8	H29	新規	-	

(注1)天竜川上流域の洪水氾濫防御及び美和ダムの機能の保全・洪水調節の必要性、重要性や流域委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業内容の見直しを図るとともに、事業継続を決定。

(注2)令和2年度の事業再評価において、ダム水没予定地及びダム関連施設を、引き続き維持管理するとともに、『「新たな流水型のダム」の検討』を加えて、継続することとしたもの。今後、「新たな流水型のダム」の検討を行う状況であることから、全体事業費の算出、費用便益分析を行っていないため「-」としたもの。

【直轄砂防事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業 (石狩川上流域)	161	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	石狩川上流直轄火山砂防事業 (十勝岳)	479	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	豊平川直轄砂防事業	382	8.8	H29	再評価	継続	(注1)
山形県	赤川水系直轄砂防事業	245	9.9	H29	再評価	継続	(注1)
山形県	最上川水系直轄砂防事業	814	3.2	R2	再評価	継続	
福島県 山形県	阿武隈川水系直轄砂防事業	366	2.8	H29	再評価	継続	(注1)
栃木県	利根川水系直轄砂防事業 (鬼怒川)	1,019	2.4	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県 栃木県	利根川水系直轄砂防事業 (渡良瀬川)	472	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
山形県 新潟県	飯豊山系直轄砂防事業	523	3.0	H29	再評価	継続	(注1)
新潟県 長野県	姫川水系直轄砂防事業	646	2.2	R2	再評価	継続	
富山県	常願寺川水系直轄砂防事業	854	6.7	H29	再評価	継続	(注1)
岐阜県	神通川水系直轄砂防事業	607	6.1	H30	再評価	継続	(注1)
石川県	手取川水系直轄砂防事業	417	3.5	R2	再評価	継続	
長野県 岐阜県	木曾川水系直轄砂防事業	704	1.7	H30	再評価	継続	(注1)
岐阜県	庄内川水系直轄砂防事業	273	16.2	H29	再評価	継続	(注1)

岐阜県	越美山系直轄砂防事業	611	4.3	R1	再評価	継続	
静岡県 山梨県	富士山直轄砂防事業	887	5.0	H29	再評価	継続	(注1)
静岡県	安部川水系直轄砂防事業	248	3.5	R2	再評価	継続	
静岡県	狩野川水系直轄砂防事業	233	5.8	R2	再評価	継続	
三重県 奈良県	木津川水系直轄砂防事業	160	8.0	R2	再評価	継続	
鳥取県	大山山系直轄砂防事業 (天神川)	179	4.0	H29	再評価	継続	(注1)
鳥取県	大山山系直轄砂防事業 (日野川)	244	2.1	H29	再評価	継続	(注1)
愛媛県	重信川水系直轄砂防事業	147	1.6	R2	再評価	継続	
熊本県	球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業	185	3.3	H29	再評価	継続	(注1)
宮崎県	大淀川水系直轄砂防事業	541	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
熊本県	阿蘇山直轄砂防事業	150	5.3	H29	新規	—	

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

【直轄地すべり対策事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
山形県	月山地区直轄地すべり対策事業	329	2.1	R2	再評価	継続	
福島県	滝坂地区直轄地すべり対策事業	268	10.0	R1	再評価	継続	
群馬県	譲原地区直轄地すべり対策事業	368	1.8	R2	再評価	継続	
石川県	甚之助谷地区 直轄地すべり対策事業	208	3.3	H30	再評価	継続	(注1)
静岡県	由比地区直轄地すべり対策事業	428	2.8	R1	再評価	継続	
長野県	天竜川中流地区 直轄地すべり対策事業	195	3.1	H30	新規	—	
長野県	此田地区直轄地すべり対策事業	102	1.3	R2	再評価	継続	
徳島県	善徳地区直轄地すべり対策事業	412	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
高知県	怒田・八畝地区 直轄地すべり対策事業	320	2.6	H29	再評価	継続	(注1)

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

【海岸事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	胆振海岸直轄海岸保全施設整備 事業	629	11.9	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	西湘海岸直轄海岸保全施設整備 事業	181	2.0	H30	再評価	継続	(注1)
新潟県	新潟海岸直轄海岸保全施設整備 事業	353	4.6	H29	再評価	継続	(注1)
富山県	下新川海岸直轄海岸保全施設整備 事業	1,031	3.0	H30	再評価	継続	
静岡県	富士海岸直轄海岸保全施設整備 事業	1,112	5.8	H29	再評価	継続	
静岡県	駿河海岸直轄海岸保全施設整備 事業	554	8.1	R1	再評価	継続	(注1)
兵庫県	東播海岸直轄海岸保全施設整備 事業	320	1.1	R1	再評価	継続	
鳥取県	皆生海岸直轄海岸保全施設整備 事業	272	3.4	H29	再評価	継続	
高知県	高知海岸直轄海岸保全施設整備 事業	987	5.5	H30	再評価	継続	
宮崎県	宮崎海岸直轄海岸保全施設整備 事業	230	10.1	H29	再評価	継続	(注1)

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

【道路・街路事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業 費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
北海道	北海道縦貫自動車道 七飯～大沼	914	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
北海道	北海道横断自動車道 根室線 本別～釧路	2,392	1.1 (0.8)	R2	再評価	継続	(注2)
北海道	日高自動車道(一般国道235号)厚賀静内道路	678	1.3	R2	再評価	継続	
北海道	一般国道450号(旭川・紋別自動車道)遠軽上湧別道路	300	1.1 (1.1)	R2	新規	-	(注2)
北海道	帯広・広尾自動車道(一般国道236号)大樹広尾道路(忠類大樹～豊似)	200	1.1 (0.9)	R2	再評価	継続	(注2)
北海道	函館・江差自動車道(一般国道228号)茂辺地木古内道路	788	1.1	H30	再評価	継続	
北海道	一般国道5号 倶知安余市道路(倶知安～共和)	420	1.2 (1.2)	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	一般国道5号 倶知安余市道路(共和～余市)	1090	1.2 (1.5)	H30	再評価	継続	(注2)
北海道	一般国道44号(北海道横断自動車道根室線)尾幌系魚沢道路	650	1.1 (1.1)	R2	再評価	継続	(注2)
北海道	道央圏連絡道路(一般国道337号)長沼南幌道路	240	2.3	H30	再評価	継続	
北海道	道央圏連絡道路(一般国道337号)中樹林道路	294	1.3	R1	再評価	継続	
北海道	一般国道5号 創成川通	1,200	1.3	R2	新規	-	
北海道	一般国道38号 釧路新道	498	1.3	R1	再評価	継続	
北海道	一般国道230号 定山溪拡幅	144	1.1	H30	再評価	継続	
北海道	一般国道275号 江別北道路	210	1.1	R2	再評価	継続	
北海道	一般国道452号 盤の沢道路	242	1.01	R2	再評価	継続	
北海道	一般国道452号 五稜道路	254	1.01	R2	再評価	継続	
青森県	一般国道101号 柏浮田道路	380	1.2	H29	新規	-	
岩手県	一般国道4号 水沢東バイパス	390	1.05	R2	再評価	継続	
岩手県	一般国道4号 北上花巻道路	70	1.5	R1	新規	-	
岩手県	一般国道46号 盛岡西バイパス	453	1.3	R2	再評価	継続	
岩手県	一般国道106号(宮古盛岡横断道路)田鎖墓目道路	300	5.0 (1.002)	R1	新規	-	(注2)

岩手県	一般国道106号(宮古盛岡横断道路) 箱石達曾部道路	470	1.2 (0.8)	R2	新規	-	(注2)
青森県 岩手県	一般国道45号(三陸沿岸道路) 侍浜～階上	1135	1.01 (0.5)	R2	再評価	継続	(注2)
宮城県	一般国道4号 仙台拡幅(籠ノ瀬～ 鹿の又)	400	1.8	R2	新規	-	
宮城県	一般国道4号 仙台拡幅	363	1.4	H30	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 大衡道路	79	1.7	R2	再評価	継続	
宮城県	一般国道4号 築館バイパス	180	1.3	H29	再評価	継続	
宮城県	一般国道45号(三陸沿岸道路) 歌津～本吉	723	1.1 (1.3)	R2	再評価	継続	(注2)
宮城県	一般国道108号 石巻河南道路	210	1.1	R2	新規	-	
秋田県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 横堀道路)	145	1.1 (0.9)	R2	再評価	継続	(注2)
秋田県 山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 真室川雄勝道路)	247	1.1 (1.01)	R2	再評価	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 東根～尾花沢	888	1.1	R2	再評価	継続	
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 泉田道路)	246	1.1 (1.1)	R2	再評価	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 新庄金山道路)	175	1.1 (1.4)	R2	再評価	継続	(注2)
山形県	東北中央自動車道 新庄～横手 (一般国道13号 金山道路)	130	1.1 (1.3)	R2	再評価	継続	(注2)
山形県	一般国道47号 戸沢立川道路	220	1.3	R2	新規	-	
山形県	一般国道112号 山形中山道路	250	1.6	R1	新規	-	
山形県 新潟県	一般国道7号 朝日温海道路	1,900	1.4	H29	再評価	継続	
山形県 新潟県	一般国道113号 小国道路	350	1.1	H30	新規	-	
福島県	一般国道4号 矢吹鏡石道路	150	1.7	R2	新規	-	
福島県	一般国道4号 伊達拡幅	215	1.2	R2	再評価	継続	
福島県	一般国道49号 北好間改良	50	1.1	R2	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス	370	1.2 (1.6)	R2	再評価	継続	(注2)
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅱ期)	175	3.6	H29	再評価	継続	(注1)
茨城県	一般国道6号 牛久土浦バイパス (Ⅲ期)	380	1.2 (1.5)	R2	再評価	継続	(注2)
茨城県	一般国道6号 千代田石岡バイパス	392	1.2	R1	再評価	継続	

茨城県	一般国道6号 東海拡幅	110	2.8	H30	新規	-	
茨城県	一般国道6号 大和田拡幅	121	1.3	H30	再評価	継続	
茨城県	一般国道6号 酒門町交差点立体	60	1.2	R2	新規	-	
茨城県	一般国道50号 協和バイパス	350	1.3	R1	新規	-	
茨城県	一般国道51号 潮来バイパス	31	1.4	H30	再評価	継続	
茨城県 埼玉県	一般国道4号 春日部古河バイパス	352	3.5	R1	再評価	継続	
茨城県 埼玉県 千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (川島～大栄)	13,218	1.5	R2	再評価	継続	
栃木県	一般国道4号 西那須野道路	205	1.5	R2	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 渋川西バイパス	215	1.4	R1	再評価	継続	
群馬県	一般国道17号 高松立体	120	1.4	R2	再評価	継続	
群馬県	一般国道18号 高崎安中拡幅	422	1.1	R2	再評価	継続	
群馬県 埼玉県	一般国道17号 上武道路	1,800	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
群馬県 埼玉県	一般国道17号 本庄道路	260	1.7	H29	再評価	継続	(注1)
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路(延伸)	267	3.0	R2	再評価	継続	
埼玉県	一般国道4号 東埼玉道路 (八潮～松伏)	2,000	1.5	R1	新規	-	
埼玉県	一般国道17号 新大宮上尾道路 (与野～上尾南)	2,000	1.8	H30	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 与野大宮道路	190	1.2	R2	再評価	継続	
埼玉県	一般国道17号 上尾道路	1,211	1.4 (1.4)	R2	再評価	継続	(注2)
埼玉県	一般国道17号 上尾道路(Ⅱ期)	670	1.4 (1.7)	R2	再評価	継続	(注2)
埼玉県 東京都	一般国道17号 新大宮バイパス	800	2.6	H29	再評価	継続	(注1)
千葉県	一般国道51号 北千葉拡幅	257	1.03	R2	再評価	継続	
千葉県	一般国道298号 東京外かく環状道路(千葉県区間)	5,725	1.2	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 東京湾岸道路 (千葉県区間)	1,450	4.0	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	265	2.0	R1	再評価	継続	
千葉県	一般国道464号 北千葉道路	974	1.3	R1	再評価	継続	

千葉県	一般国道464号 北千葉道路 (市川・松戸)	1,900	3.6	R2	新規	—	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (大栄～横芝)	1,490	1.1	R2	再評価	継続	
千葉県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (茂原～木更津)	2,198	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道6号 新宿拡幅	337	1.4	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道14号 両国拡幅	250	1.7	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道14号 亀戸小松川立体	417	1.3	R2	再評価	継続	
東京都	一般国道15号 蒲田駅周辺整備	303	1.3	R2	再評価	継続	
東京都	一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅	947	1.5	H29	再評価	継続	(注1)
東京都	一般国道16号 保土ヶ谷バイパス (Ⅱ期)	643	1.5	R2	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 日野バイパス (延伸)	310	1.6	H29	再評価	継続	
東京都	一般国道20号 八王子南バイパス	1,562	1.5 (1.3)	R1	再評価	継続	(注2)
東京都	一般国道357号 東京湾岸道路 (東京都区間)	4,423	1.7 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
東京都	東京外かく環状道路(関越～東名)	23,575	1.01	R2	再評価	継続	
神奈川県	一般国道1号 新湘南バイパス	890	1.2	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	一般国道246号 都筑青葉地区環境整備	550	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
神奈川県	一般国道246号 秦野IC関連	105	1.1	R2	再評価	継続	(注1)
神奈川県	一般国道357号 東京湾岸道路 (神奈川県区間)	2,960	2.4 (1.4)	R2	再評価	継続	(注2)
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (金沢～戸塚)	5,820	1.2	R1	再評価	継続	
神奈川県	一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (横浜湘南道路)	4,600	1.2	R1	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 大月バイパス	438	1.1	R2	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路 (広瀬～桜井)	226	1.6	H30	再評価	継続	
山梨県	一般国道20号 新山梨環状道路 (北部区間)	353	2.3	H29	再評価	継続	(注1)
山梨県	一般国道52号 上石田改良	138	1.1	R2	再評価	継続	
山梨県	中部横断自動車道(富沢～六郷)	3,154	1.2 (0.7)	R1	再評価	継続	(注2)
長野県	一般国道18号 長野東バイパス	225	1.1	R2	再評価	継続	

長野県	一般国道18号 野尻IC関連	250	1.02	R2	再評価	継続	
長野県	一般国道19号 松本拡幅	170	1.8	H29	再評価	継続	(注1)
長野県	一般国道158号 松本波田道路	264	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
新潟県	一般国道7号 栗ノ木道路	270	1.2	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道7号 紫竹山道路	210	1.7	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 柏崎バイパス	856	1.0	R2	再評価	継続	
新潟県	一般国道8号 糸魚川東バイパス	450	1.01	H29	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 六日町バイパス	342	0.8	R2	再評価	継続	
新潟県	一般国道18号 上新バイパス	944	1.5	R2	再評価	継続	
新潟県	一般国道116号 吉田バイパス	350	1.3	R1	新規	-	
新潟県	一般国道116号 新潟西道路	300	2.9	H30	新規	-	
新潟県	一般国道253号 十日町道路	620	1.1 (0.6)	H30	新規	-	(注2)
富山県	一般国道8号 入善黒部バイパス	917	1.1	R2	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 豊田新屋立体	290	4.6	H29	再評価	継続	
富山県	一般国道8号 中島本郷立体	450	1.6	R2	新規	-	
富山県	一般国道8号 六家立体	80	1.6	H30	新規	-	
石川県	一般国道8号 海側幹線(今町～鞍月)	650	1.6 (1.2)	R1	新規	-	(注2)
石川県	一般国道8号 松任拡幅	120	1.2	H30	新規	-	
石川県	一般国道8号 小松バイパス	125	4.4	R2	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 七尾バイパス	240	1.1	R1	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 羽咋道路	145	1.1	H29	再評価	継続	
石川県	一般国道159号 金沢東部環状道路	1270	3.2	R2	再評価	継続	
岐阜県	一般国道19号 瑞浪恵那道路 (瑞浪～恵那武並)	245	1.9 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道19号 瑞浪恵那道路 (恵那工区)	170	1.9 (2.2)	R1	再評価	継続	(注2)
岐阜県	一般国道21号 関ヶ原バイパス	440	1.1	H29	再評価	継続	

岐阜県	一般国道41号 美濃加茂バイパス	645	1.7	H29	再評価	継続	
岐阜県	一般国道41号 石浦バイパス	425	1.3	R2	再評価	継続	
岐阜県	一般国道158号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	2298	1.3	R2	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 東駿河湾環状道路 (沼津岡宮～愛鷹)	230	1.6	R1	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 静清バイパス	1,820	1.3	R2	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 藤枝バイパス	358	2.8	R2	再評価	継続	
静岡県	一般国道1号 島田金谷バイパス	267	5	R2	再評価	継続	
静岡県	一般国道139号 富士改良	170	1.5	R2	再評価	継続	
静岡県	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路	630	1.4	H27	再評価	継続	
静岡県	一般国道246号 裾野バイパス	520	1.2	H29	再評価	継続	
愛知県	近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)	2721	1.1	R1	再評価	継続	
愛知県	一般国道41号 名濃バイパス	135	2.4	R1	再評価	継続	
愛知県	一般国道302号 名古屋環状2号線	5769	2.2	R1	再評価	継続	
愛知県	一般国道23号 豊橋東バイパス	489	4.9 (5.7)	R2	再評価	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 豊橋バイパス	1707	4.9 (5.0)	R2	再評価	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 蒲郡バイパス	1307	4.9 (3.1)	R2	再評価	継続	(注2)
愛知県	一般国道23号 岡崎バイパス	1040	4.9 (8.6)	R2	再評価	継続	(注2)
愛知県	一般国道247号 西知多道路 (東海ジャンクション)	500	1.2	R2	再評価	継続	
三重県	一般国道1号 桑名東部拡幅	513	1.2	H29	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 松阪多気バイパス	550	1.9	R2	再評価	継続	
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野尾鷲道路(Ⅱ期)	380	1.1 (1.01)	R2	再評価	継続	(注2)
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 熊野道路	350	1.1 (1.01)	R2	再評価	継続	(注2)
三重県	一般国道42号 (近畿自動車道紀勢線) 紀宝熊野道路	849	1.1 (0.97)	R2	再評価	継続	(注2)
福井県	一般国道158号 大野油坂道路(大野・大野東区間)	243	1.1 (1.7)	R1	再評価	継続	(注2)
福井県	一般国道158号 大野油坂道路(大野東・和泉区間)	948	1.1 (1.6)	R1	再評価	継続	(注2)

福井県	一般国道158号 大野油坂道路(和泉・油坂区間)	1,119	1.1 (0.7)	R1	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道8号 塩津バイパス	123	1.1	H29	再評価	継続	
滋賀県	一般国道8号 野洲栗東バイパス	650	1.1	R1	再評価	継続	
滋賀県	一般国道161号 小松拡幅	240	2.4 (1.9)	R2	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道161号 湖北バイパス	300	2.4 (1.1)	R2	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)	89	2.4 (7.8)	R2	再評価	継続	(注2)
滋賀県	一般国道307号 信楽道路	80	1.3	R2	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 京都西立体交差	321	1.1	H29	再評価	継続	
京都府	一般国道9号 福知山道路	660	1.1	H29	再評価	継続	
京都府	一般国道24号 寺田拡幅	168	1.3	R2	再評価	継続	
京都府	一般国道24号 城陽井手木津川バイパス	300	1.3	H30	新規	—	
京都府	一般国道27号 西舞鶴道路	400	1.2	H30	再評価	継続	
京都府	一般国道163号 精華拡幅	224	1.2 (1.5)	H29	再評価	継続	(注2)
京都府	一般国道312号 大宮峰山道路	160	1.6	H29	再評価	継続	
大阪府	一般国道163号 清滝生駒道路	1,066	1.2 (1.1)	H29	再評価	継続	(注2)
大阪府	大阪市道高速道路淀川左岸線	5,070	1.5	R2	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒栄)	5,000	1.02	H30	再評価	継続	
兵庫県	一般国道2号 相生有年道路	429	1.2	R2	再評価	継続	
兵庫県	一般国道28号 洲本バイパス	400	1.04	H30	再評価	継続	
兵庫県	一般国道29号 姫路北バイパス	250	1.2	R2	再評価	継続	
兵庫県	一般国道175号 西脇北バイパス	480	1.1	R1	再評価	継続	
兵庫県	一般国道176号 名塩道路	1,011	1.2	R1	再評価	継続	
奈良県	一般国道24号 大和北道路(奈良北～奈良)	2,050	1.8 (1.5)	H29	新規	—	(注2)
奈良県	一般国道24号 大和北道路	850	1.7 (4.1)	H29	再評価	継続	(注2)
奈良県	一般国道24号 大和御所道路	5,800	1.6 (1.6)	H30	再評価	継続	(注2)

大阪府 奈良県	一般国道165号 香芝柏原改良	110	1.9	R2	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 五條新宮道路(風 屋川津・宇宮原工区)	300	1.1	H30	再評価	継続	
奈良県	一般国道168号 十津川道路(Ⅱ 期)	380	1.3	R1	新規	継続	
奈良県	一般国道168号 長殿道路	160	1.1	H30	再評価	継続	
和歌山県	一般国道42号 有田海南道路	619	1.5 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
和歌山県	一般国道42号 冷水拡幅	61	1.5 (1.5)	R1	再評価	継続	(注2)
島根県	一般国道54号 三刀屋拡幅	144	1.01	R2	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 三隅・益田道路	860	1.3	R2	再評価	継続	
島根県	一般国道9号 福光・浅利道路	290	1.3 (1.5)	R2	再評価	継続	(注2)
島根県	一般国道191号 益田西道路	330	2.0 (0.6)	R1	新規	-	(注2)
岡山県	一般国道180号 総社・一宮バイパス	580	2.1	R2	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山環状南道路	353	1.8	R2	再評価	継続	
岡山県	一般国道180号 岡山西バイパス (西長瀬～櫛津)	330	4.7	R1	新規	-	
広島県	一般国道2号 広島南道路	4,124	1.1	R2	再評価	継続	
広島県	一般国道2号 西広島バイパス	1,146	6.4	R1	再評価	継続	
広島県	一般国道54号 可部バイパス	736	2.2	H29	再評価	継続	(注1)
広島県	一般国道375号 東広島・呉道路	1,965	1.4	R1	再評価	継続	
山口県	一般国道2号 富海拡幅	135	1.5	R2	再評価	継続	
山口県	一般国道491号 依山・豊田道路	630	1.1 (1.2)	R2	再評価	継続	(注2)
山口県	一般国道188号 藤生長野バイパス	320	1.6	H30	新規	-	
山口県	一般国道188号 柳井・平生バイパス	70	1.4	R1	新規	-	
山口県	一般国道191号 益田・田万川道路	370	1.3 (0.4)	R2	新規	-	(注2)
山口県	一般国道191号 大井・萩道路	660	1.3 (1.1)	R2	新規	-	(注2)
徳島県	四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東	1,791	1.1	R2	再評価	継続	
徳島県	一般国道55号 阿南道路	846	2.0	H29	再評価	継続	

徳島県	一般国道55号 海部野根道路	730	1.1 (0.1)	H30	新規	—	(注2)
香川県	一般国道11号 大内白鳥バイパス	309	1.03	H30	再評価	継続	
香川県	一般国道11号 豊中観音寺拡幅	203	1.1	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 新居浜バイパス	609	1.3	H29	再評価	継続	
愛媛県	一般国道56号 津島道路	440	1.02	H30	再評価	継続	
愛媛県	一般国道196号 今治道路	726	1.01	H30	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 川の江三島バイパス	700	2.9	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道11号 小松バイパス	183	1.5	R1	再評価	継続	
愛媛県	一般国道33号 松山外環状道路インター東線	370	2.0 (2.4)	R1	再評価	継続	(注2)
愛媛県	一般国道56号 松山外環状道路空港線	589	2.0 (1.9)	R1	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道55号 高知南国道路	1,740	1.3 (0.9)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道55号 南国安芸道路	654	1.3 (2.8)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道55号 南国安芸道路 (芸西西～安芸西)	435	1.3 (1.9)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 窪川佐賀道路	468	1.2 (1.2)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 佐賀大方道路	580	1.2 (1.3)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道56号 大方四方十道路	380	1.2 (1.02)	R2	再評価	継続	(注2)
高知県	一般国道33号 高知西バイパス	919	1.6	H29	再評価	継続	
高知県	一般国道55号 安芸道路	279	1.4	R1	再評価	継続	
高知県	一般国道493号 野根安倉道路	450	1.3 (0.4)	R1	新規	—	(注2)
福岡県	一般国道497号 今宿道路	2,746	3.8	H29	再評価	継続	(注1)
福岡県	一般国道3号 黒崎バイパス	875	1.2	R1	再評価	継続	
福岡県	一般国道210号 浮羽バイパス	276	1.4	H29	再評価	継続	(注1)
福岡県 熊本県	一般国道208号 有明海沿岸道路 (大牟田～大川)	2,555	1.8	H30	再評価	継続	
福岡県 佐賀県	一般国道208号 大川佐賀道路	898	2.1	R1	再評価	継続	
佐賀県	一般国道497号 伊万里道路	339	1.6	R1	再評価	継続	

佐賀県	一般国道203号 多久佐賀道路(Ⅰ期)	280	1.6	H29	再評価	継続	(注1)
佐賀県	一般国道34号 武雄バイパス	250	2.3	H29	再評価	継続	
佐賀県 長崎県	一般国道497号 伊万里松浦道路	712	1.4	R2	再評価	継続	
長崎県	一般国道497号 松浦佐々道路	907	1.04	R1	再評価	継続	
長崎県	一般国道34号 大村拡幅	147	1.8	R1	再評価	継続	
長崎県	一般国道34号 大村諫早拡幅	160	2.4	R2	再評価	継続	
長崎県	一般国道205号 針尾バイパス	131	3.2	R2	再評価	継続	
熊本県	一般国道57号 大津熊本道路(合志～熊本)	530	1.4 (0.8)	R1	新規	-	(注2)
熊本県	一般国道57号 宇土道路	257	1.3	H29	再評価	継続	(注1)
熊本県	一般国道57号 宇土三角道路	750	1.5 (1.1)	R2	新規	-	(注2)
熊本県	一般国道3号 植木バイパス	308	1.8	R1	再評価	継続	
熊本県 宮崎県	一般国道218号 蘇陽五ヶ瀬道路	320	1.7 (1.2)	R1	新規	-	(注2)
熊本県 大分県	一般国道57号 竹田阿蘇道路	690	1.7 (1.3)	H30	新規	-	(注2)
熊本県 鹿児島県	一般国道3号 芦北出水道路	1,923	1.02	R2	再評価	継続	
大分県	一般国道10号 高江拡幅	110	2.3	R1	再評価	継続	

大分県	一般国道210号 横瀬拡幅	46	2.2	R2	再評価	継続	
宮崎県	一般国道218号 五ヶ瀬高千穂道路	470	2.4 (1.1)	H29	新規	-	(注2)
宮崎県	国道218号 高千穂雲海橋道路	160	1.7 (1.2)	R2	新規	-	(注2)
宮崎県	東九州自動車道 清武JCT～北郷	1622	1.1 (1.1)	R2	再評価	継続	(注2)
宮崎県 鹿児島県	一般国道220号 日南・志布志道路	319	1.1 (1.3)	R2	再評価	継続	(注2)
宮崎県 鹿児島県	一般国道220号 油津・夏井道路	771	1.1 (1.03)	R2	再評価	継続	(注2)
鹿児島県	一般国道3号 阿久根川内道路	1,050	1.5	R1	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道3号 鹿児島東西道路	938	1.2	H30	再評価	継続	
鹿児島県	東九州自動車道 志布志～末吉財部	1,688	1.2	R2	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道10号 白浜拡幅	150	1.7	R2	再評価	継続	
鹿児島県	一般国道10号 鹿児島北バイパス	555	2.3	R2	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 恩納バイパス	395	2.0 (2.0)	R1	再評価	継続	(注2)
沖縄県	一般国道58号 恩納南バイパス	392	2.0 (2.3)	R1	再評価	継続	(注2)
沖縄県	一般国道58号 嘉手納バイパス	286	2.0	H29	再評価	継続	(注1)
沖縄県	一般国道58号 名護東道路	962	1.1	H29	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 那覇北道路	731	1.7	H30	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 与那原バイパス	470	2.1	R2	再評価	継続	
沖縄県	一般国道329号 南風原バイパス	450	1.3	R2	再評価	継続	
沖縄県	一般国道58号 浦添拡幅	150	2.1	H29	新規	-	
沖縄県	一般国道58号 浦添北道路Ⅱ期	280	1.9	H30	新規	-	
沖縄県	一般国道329号 西原バイパス	140	5.8	R2	新規	-	
沖縄県	一般国道506号 小禄道路	970	1.4 (1.3)	R1	再評価	継続	(注2)
沖縄県	一般国道506号 豊見城東道路	1230	1.4 (1.3)	R1	再評価	継続	(注2)

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

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

【道路・街路事業(防災面の効果が特に大きい事業)】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
山形県	一般国道47号 新庄古口道路	558	R2	再評価	継続	
山形県	一般国道47号 高屋道路	217	R1	再評価	継続	
新潟県	一般国道17号 浦佐バイパス	230	R2	再評価	継続	
新潟県	一般国道253号 八箇峠道路	543	R1	再評価	継続	
富山県	一般国道41号 猪谷楡原道路	390	R1	再評価	継続	
福井県	一般国道417号 冠山峠道路	300	R1	再評価	継続	

【都市公園等事業】

都道府県 (実施箇所)	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
福島県	国営追悼・祈念施設整備事業	135	1.8	R2	再評価	継続	(注1)
東京都	国営昭和記念公園	650	1.8	R2	再評価	継続	
新潟県	国営越後丘陵公園	555	2.7	H29	再評価	継続	
岐阜県 愛知県 三重県	国営木曾三川公園	822	4.3	H29	再評価	継続	
京都府 大阪府	淀川河川公園	418	9.7	H29	再評価	継続	
福岡県	海の中道海浜公園	935	2.4	H29	再評価	継続	
沖縄県	国営沖縄記念公園	1365	7.8	H29	再評価	継続	

(注1)全体事業費については、地方公共団体が整備する復興祈念公園を含む。

令和4年度予算に向けた個別公共事業評価書

個別公共事業の評価書

—令和3年度—

令和4年1月31日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）及び令和3年度国土交通省事後評価実施計画（令和3年8月26日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての再評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

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

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

（評価の観点、分析手法）

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

（第三者の知見活用）

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

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

（参考資料）

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

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

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和4年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、個別箇所ですら予算決定された事業を含め、再評価261件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。なお、新規事業採択時評価及び完了後の事後評価並びに補助事業等については、令和3年度末までに評価結果を公表する予定である。

<評価の手法等>

別添1

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

事業名	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				
	便益	費用			
海岸事業 (代替法、CVM・TCM(環境保全・利用便益))	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生危険度 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査メッシュ統計 	水管理・国土保全局 港湾局
道路・街路事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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)	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・国際観光純収入の増加 ・安全性の向上 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・管理運営費等 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域経済への影響 ・環境等への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・各港の港湾統計資料等 	港湾局
都市・幹線鉄道整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益(時間短縮効果等) ・供給者便益 ・環境等改善便益 ・残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持改良費 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ 	鉄道局
都市公園等事業 (TCM、効用関数法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> ・健康、レクリエーション空間としての利用価値 ・環境の価値 ・防災の価値 ・その他の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地費 ・施設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画への位置付け ・安全性の向上 ・地域の活性化 ・福祉社会への対応 ・都市環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査結果 	都市局

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

※便益把握の方法

代替法

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

消費者余剰法

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

TCM(トラベルコスト法)

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

CVM(仮想的市場評価法)

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

効用関数法

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

令和4年度予算に向けた再評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
河川事業	直轄事業等	0	2	0	35	26	63	24	0	0	39
砂防事業等	直轄事業等	0	1	0	15	1	17	0	0	0	17
海岸事業	直轄事業等	0	1	0	2	2	5	0	0	0	5
道路・街路事業	直轄事業等	1	4	0	29	104	138	138	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業等	0	1	0	13	15	29	28	0	0	1
都市公園等事業	直轄事業等	0	0	0	2	2	4	4	0	0	0
合計		1	9	0	96	150	256	194	0	0	62

【その他施設費】

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

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価 手続中	
総計	1	11	0	99	150	261	199	0	0	62

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 再評価対象基準

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

長期間継続中: 事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価: 再評価実施後一定期間(5年間)が経過又は3年間が経過した時点で未着工の事業

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

令和4年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
【直轄事業等】

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
天塩川総合水環境整備事業 北海道開発局	その他	44	169	58	2.9	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：70億円 自然再生の効果による便益：61億円 水環境改善の効果による便益：38億円</p> <p>【主な根拠】 （水辺整備） ・天塩地区かわまちづくり 支払意思額：418円/世帯/月（住民） 受益世帯数：23,559世帯（住民） 支払意思額：559円/人/日（観光客・日帰り） 観光客数：125,558人（観光客：日帰り） 支払意思額：427円/人/日（観光客・宿泊） 観光客数：9,238人（観光客：宿泊） ・名寄川地区かわまちづくり 支払意思額：362円/世帯/月（住民） 受益世帯数：16,095世帯（住民） 支払意思額：432円/人/日（観光客・日帰り） 観光客数：73,632人（観光客：日帰り） 支払意思額：504円/人/日（観光客・宿泊） 観光客数：24,240人（観光客：宿泊） ・天塩川上流風連地区水辺整備 旅行費用：2,047円 利用客数：3,746人/年（自然再生） ・天塩川中上流地区自然再生 支払意思額：482円/世帯/月（住民） 受益世帯数：30,745世帯（住民） ・天塩川下流地区自然再生 支払意思額：460円/世帯/月（住民） 受益世帯数：24,399世帯（住民） （水環境整備） ・岩尾内ダム水環境改善 支払意思額：354円/世帯/月（住民） 受益世帯数：27,078世帯（住民）</p> <p>【内訳】 建設費：57億円 維持管理費：1.31億円</p>	<p>（水辺整備） ・天塩地区においては、高水敷整正、管理用通路整備等により、地域の歴史資源や自然環境を活かした観光振興により、地域の活性化が期待される。 ・名寄川地区においては、管理用通路整備、橋脚施設整備等により、観光拠点間の移動がしやすくなることによる地域活性化、観光振興、低炭素まちづくり等の促進が期待される。 ・天塩川上流風連地区においては、護岸工、高水敷整正等により、地域住民や近隣都市からの広域的な施設利用が見られた。</p> <p>（自然再生） ・天塩川中上流地区においては、魚道整備、高水敷整正等により、魚類が持続的に再生可能な河川環境の回復が期待される。 ・天塩川下流地区においては、河運掘削、覆砂等により、天塩川下流汽水域がかつて有していた、オジロワシが飛来越冬する環境の回復が期待される。</p> <p>（水環境整備） ・岩尾内ダムにおいては、小放流施設整備により、底生動物の割合の増加等の改善が見られた。</p>	<p>再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)</p> <p>・総事業費減により事業計画を変更することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・天塩地区かわまちづくり及び名寄川地区かわまちづくりについては、地域資源の有効活用や地域活性化の取組等が進められており、まちづくりと一体となった河川整備が必要である。 ・天塩川中上流地区自然再生は、支川合流点等において河床低下による落差が生じ、遊上が妨げられている箇所の落差解消等が必要である。 ・天塩川下流地区自然再生は、近年減少している好適な汽水環境の回復が必要である。 ・本事業の投資効果は、十分に確保されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 【継続箇所】 ・天塩地区かわまちづくりは、ハード整備は概ね完了し、引き続き地域住民や関係機関と連携し、フォローアップを進める。 ・名寄川地区かわまちづくりは、関係機関等と連携し、継続して意見交換等を行いつつ事業の進捗を図る。 ・天塩川上流地区自然再生及び天塩川下流地区自然再生は、引き続き地域住民や関係機関等と連携し、事業の進捗を図る。 【完了箇所】 ・岩尾内ダム水環境整備は、平成18年度に整備を完了した。 ・天塩川上流風連地区水辺整備は、平成21年度に整備を完了した。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・天塩川中上流地区自然再生については、現地発生材の有効利用等、名寄川地区かわまちづくりについては工期短縮等について検討を進め、コスト縮減に努める。 ・天塩川下流地区自然再生及び天塩地区かわまちづくりは、これまでNPO等と連携したモニタリング、発生土の他事業への流用等によりコスト縮減を図っているが、引き続きコスト縮減に努める。 ・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。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)
釧路川総合水環境整備事業 北海道開発局	再々評価	76	601	84	7.2	<p>（自然再生） ・旧川復元（茅沼地区）の整備により、旧川復元区間が90箇所となり湿原中心部への土砂流入量を減少し、河川水位・地下水位の上昇と氾濫頻度の増加により、湿原植生の生育面積の回復が見られる。また、魚類の個体数や種類数が増加し生息環境や湿原景観なども本来の環境に近づいてきている。 ・旧川復元（ヌマオロ地区）の整備により、湿原中心部への土砂流入量が約4割減少し、旧川水位・地下水位の上昇と氾濫頻度の増加により、湿原植生の生育面積が約20%増すと期待される。また、魚類などの生息環境や湿原景観なども湿原本来の環境に近づくことが期待される。 ・久喜呂川における湿原流入部土砂調整地の整備により、湿原内部に流入する土砂量が年間約60%削減されることが期待される。 ・湿原再生（幌島地区）により、外来種は除去され、地表面と地下水が近づくことで湿原植生が回復し、湿原景観が復元することが期待される。また、埋め戻した未利用排水路周辺では地下水位の状態が回復し、ハンノキの生長が抑制されることが期待される。</p> <p>【内訳】 建設費：84億円 維持管理費：0.01億円</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：59億円 水辺整備の効果による便益：4.2億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） 支払意思額：965円/世帯/月 受益世帯数：295,815世帯 支払意思額：679円/人/日（観光客・宿泊） 観光客数：1,092,881人（観光客：宿泊） （水辺整備） 支払意思額：392円/世帯/月 受益世帯数：3,654世帯</p>	<p>（水辺整備） ・釧路川護岸等主要な施設整備が完了した平成22年度以降、年間1回～2回の割合で「水辺の乗取体験事業」等、自然体験、環境教育のイベントが開催されており、環境教育の拠点として水辺における多様な活動が展開されている。</p>	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過したことにより再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・釧路湿原は、近年、湿原面積の減少や乾燥化が急速に進み、湿原環境が悪化しており、引き続き自然再生事業を進めていく必要がある。 ・本事業の投資効果は充分確保されている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・釧路川総合水環境整備事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体等からは、自然再生事業推進の強い要望があり、引き続き地域住民や関係機関と連携し、事業の進捗を図る。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・これまで、施設構造の改善や現地発生材の利用によりコスト縮減を図ってきたが、引き続きコスト縮減に努めていく。また、代替案の可能性については、計画立案段階から釧路湿原自然再生協議会で議論を重ねており、現計画が最適である。</p>	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)

沙流川総合水系環境整備事業 北海道開発局	再々評価	6.6	163	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 165億円 【主な根拠】 （水辺整備） 水辺整備：442円/世帯/月 受益世帯数：169,232世帯	8.2	【内訳】 建設費：7.1億円 維持管理費：1.1億円	19.9	（水辺整備） ・整備済みの水辺空間整備（本町地区）箇所は、アイヌ文化の保全・伝承活動に活用するためのアイヌ有用植物（キビ、ヒエなど）の植栽空間として利用されている。 ・また、平取町では整備箇所等で収穫した植物を用いて、アイヌの伝統的儀式の体験や、伝統料理の体験など、様々な学習・教育活動や文化伝承活動を積極的に進めており、自治体のまちづくりと一体となった河川整備が実施されている。	・再評価実施後一定期間（5年間）が経過したことにより再評価を実施 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・平取町かわまちづくり（本町地区）については、平取町のまちづくりと一体となった河川整備により、アイヌ文化保存、伝承、振興に必要な水辺空間としての機能向上が図られている。 ・平成28年3月にはかわまちづくり計画の変更が行われ、整備済み箇所を含めたより一層の河川空間利用を行うための整備を行うこととなった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・沙流川総合水系環境整備事業は着実に進捗しているが、流域の地方公共団体からは、かわまちづくりの事業推進要望があり、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コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・コスト縮減については、実証試験の活用道筋は再生資材を使用しコスト縮減を図っている。 ・代替案の可能性については、現計画については立案段階から沙流川流域イオル構想平取町推進協議会や水辺空間検討部会で論議を重ねており、現計画が最適である。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）
米代川総合水系環境整備事業 東北地方整備局	再々評価	4.8	42	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 42億円 【主な根拠】 （水辺整備） ・「種下平地」 支払意思額：325円/月・世帯 受益世帯数：22,765世帯 （二ツ井きみまち地区） 支払意思額：398円/月・世帯 受益世帯数：14,307世帯	6.8	【内訳】 建設費：5.9億円 維持管理費：0.89億円	6.2	整備済の水辺整備箇所においては、スポーツや地元伝承行事などのイベントが開催されており、多くの人に利用されている。	・再評価実施後一定期間（5年間）が経過した事業に該当するため、再評価を実施した。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・整備済の水辺整備箇所については、地元自治体等が主催するレクリエーションや地元伝統行事に用いられるほか、沿川の住民によるスポーツや釣りなどの利用も盛んに行われている。 また、地域住民等による維持管理の組織が立ち上がり、自発的な除草や清掃が行われるなど、地域との協力体制も構築され、河川利用及び河川愛護の意識が高まってきている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまで全計画区画箇所のうち区画が完了し、1箇所がモニタリング中である。進捗状況は94.5%（事業費ベース）である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道掘削で発生する掘削土を、高水敷整正に活用することでコスト縮減に努めている。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から関係機関等と論議を重ね、現計画が最適であることを認識している。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）
利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備） 関東地方整備局	その他	6.7	94	【内訳】 水辺整備の効果による便益： 94億円 【主な根拠】 （水辺整備） 1. 母子島水辺空間整備 支払意思額：216円/世帯/月 受益世帯数：14,370世帯 2. 小貝・鬼怒・利根水辺周遊整備 支払意思額：253円/世帯/月 受益世帯数：89,283世帯 3. 鬼怒川・小貝川かわまちづくり 支払意思額：278円/世帯/月 受益世帯数：241,069世帯	11	【内訳】 建設費：10億円 維持管理費：0.58億円	8.8	（水辺整備） ・沿川地方公共団体が立案する地域計画等との整合を図り、自然とのふれあいの場、憩いの場である水辺空間に誰もが安心してアクセスできるよう水辺整備を整備する。 ・散策やサイクリング等による周遊を推進し、まちづくりの取り組みと連携して、水辺の拠点やまちの拠点をつくり、良好なまちと水辺が融合した河川空間形成を整備する。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備は、3地区のうち、2地区完了（H27年度・H29年度）し、1地区整備中である。 ・関係市町（結城市、下妻市、常総市、守谷市、筑西市、つくばみらい市、八千代町）などで構成される「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画」（平成31年3月8日新規）（令和3年8月20日変更）が登録された。既存のサイクリングロードのさらなる活用を目指して、サイクリストの休憩スペースとなるリハースポットの整備を行い、令和2年11月8日には、鬼怒川と小貝川を周遊する下妻・常総コースで試走会を行い、コースの特性や安全性等を確認した。 ・今後の実施の旨、進捗の見通しについては、特に大きな支障はない。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・建設発生土を盛土材として活用することで、コスト縮減を図る。 ・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縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）
利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川環境整備） 関東地方整備局	その他	65	565	【内訳】 自然再生の効果による便益： 314億円 水辺整備の効果による便益： 351億円 【主な根拠】 （自然再生） 1. 鬼怒川遊上環境改善事業 2. 鬼怒川藤原再生事業 支払意思額：332円/世帯/月 受益世帯数：174,025世帯 （水辺整備） 3. 千代川水辺の乗校整備 支払意思額：365円/世帯/月 受益世帯数：25,195世帯 4. きよはら水辺の乗校整備 支払意思額：349円/世帯/月 受益世帯数：50,354世帯 5. 藤川環境整備 6. 鬼怒川・小貝川水辺ワッパ 支払意思額：385円/世帯/月 受益世帯数：25,554世帯 7. 鬼怒川・小貝川かわまちづくり 支払意思額：278円/世帯/月 受益世帯数：241,069世帯	113	【内訳】 建設費：109億円 維持管理費：4.1億円	4.9	（自然再生） ・河川横断工作物に魚道を整備し、魚類の移動環境の改善を図る。 ・藤原原の冠水頻度を増加させ、外来植物の繁茂を抑制し、自然の営力により藤原原を保全・再生する。 （水辺整備） ・沿川地方公共団体と連携して、散策やサイクリング等による周遊を推進し、魅力あふれる川の拠点を整備するとともに、水辺と街のネットワーク化を図るとともに、地域活性化を目指す。	・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鬼怒川は、周辺地域における貴重なオープンスペースとして散策やスポーツなど多くの人々に利用されており誰もが安心、安全に利用できる施設や空間整備の必要性はますます高まっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・水辺整備は、6地区のうち、5地区完了（H24年度）し、1地区整備中である。 ・関係市町（結城市、下妻市、常総市、守谷市、筑西市、つくばみらい市、八千代町）などで構成される「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画」（平成31年3月8日新規）（令和3年8月20日変更）が登録された。既存のサイクリングロードのさらなる活用を目指して、サイクリストの休憩スペースとなるリハースポットの整備を行い、令和2年11月8日には、鬼怒川と小貝川を周遊する下妻・常総コースで試走会を行い、コースの特性や安全性等を確認した。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・自然再生は、H29年度全面完了している。 ・建設発生土を盛土材として活用することで、コスト縮減を図る。 ・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縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）

<p>利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,528</p>	<p>12,485</p>	<p>3,735</p>	<p>【内訳】 建設費：3,731億円 維持管理費：3.6億円</p>	<p>3.3</p>	<p>（水環境） ・湖沼水質保全計画において定められた目標水質を達成するために、関係機関と連携しながら水質改善を図る。</p> <p>（自然再生） 霞ヶ浦固有の湖岸植生帯の保全・再生及び生物の生息・生育の場を結ぶ生態系ネットワークの形成を図り、水球の連続性確保に向けて、魚類の遡上・降下環境の改善を図る。</p> <p>（水辺整備） ・人と湖沼との豊かなふれあいの確保に向けて、地方公共団体の地域計画との整合を図り、自然環境の保全を考慮した誰もが親しみやすい水辺空間の整備を図る。</p> <p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・霞ヶ浦は、水質の改善、自然環境の保全や利用推進等の多様な要望があり、特に「つくば霞ヶ浦りんりんロードかわまちづくり」が新たに登録されたことから、治水・利水との調和及び流域の自然環境・社会環境との調和を図りながら、引き続き河川空間における自然環境の保全と秩序ある利用の促進を図る必要があります。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて （水環境） 西浦において、800万m3の底泥浚渫は完了。浚渫土処理地については、小高地区は完了し、西の州・甘田入地区は整備中。また、北浦において、浄化対策に関する調査研究を行っている。</p> <p>（自然再生） 田村・沖宿・戸崎地区については、植生帯の保全再生の前浜工及びモニタリング調査を実施している。 常陸川水門については、魚道周辺を確認するためのカメラ設置が完了し、魚類の遡上・降下状況調査を実施している。 天王崎地区については、突堤、防岸堤、砂浜の整備が完了し、水辺でのレクリエーションや、環境学習の場としての利用ができるようになった。また、地域における水辺の交流拠点の整備、温泉施設等の周辺とのネットワークの形成を図った。 阿見地区については、緩斜堤防の整備が完了し、モニタリング調査を実施している。 霞ヶ浦水辺整備では、「つくば霞ヶ浦りんりんロードかわまちづくり」が新たにかわまちづくり計画に登録されたことから、地域のニーズを踏まえ、水辺へのアクセス確保や安全に利用しやすい湖岸整備を推進する。 旧筑波鉄道路線跡と霞ヶ浦を囲む湖岸道路「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、常陸利根川沿岸の「リバーサイドサイクリングロード」との連携事業であり、水辺空間の利用幅を広げ、水辺空間の利用しやすさや、サイクリングロード利用の利便性を向上させる。リバーサイド整備、砂浜再生、緩斜堤・階段掘削を行い、休憩施設の設置などに必要なスペースを確保する。 ・今後の実施の目的、進捗の見通しについては、継続事業は計画に沿って実施しており、新規事業は協議会の計画に従って進めることとなっているため、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。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・植生帯の整備（砂投入）にあたっては、霞ヶ浦において継続的に実施している他機関の航路浚渫土を直接受け入れることにより、コスト削減を行った。 ・リバーサイドの盛土については、使用可能な土砂を受け入れることでコスト削減が見込まれる。 ・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>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>
<p>鶴見川総合水系環境整備事業</p> <p>関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>16</p>	<p>796</p>	<p>24</p>	<p>【内訳】 建設費：23億円 維持管理費：0.58億円</p>	<p>33.1</p>	<p>・自然再生分野、水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更することから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会情勢等の変化 ・鶴見川は、流域の市街地率が85%と著しく都市化の進んだ河川で、貴重なオープンスペースとして整備開始後（H21年以降）、年間平均300万人以上に散策やスポーツ等で利用されている。 ・河運整備や高水敷の乾燥化に伴い、生物の生息の場となる干潟や湿地環境が減少している。 ・誰もが安心して水辺や自然とふれあう場の出来る「水辺空間」等の整備や、鶴見川に生息する貴重種や特徴的な生物の生息・生育・繁殖環境の保全・再生の必要性はますます高まっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて 【自然再生（鶴見川生物生息環境改善実験事業）】 ・平成28年度にモニタリングが完了し、調査の結果、土壌移植の実施エリアでヨコハマナガミムシの生息が継続して確認されており、生息環境改善の効果が確認された。 【自然再生（鶴見川側流自然再生事業）】 ・動植物の生息・生育地を保全するため、干潟等の保全・再生、湿地環境整備を進めている。 ・鶴見川河口域では、干潟や浅場が減少しており連続性が確保されていないが、これらの環境を再生する上で流下断面に余裕のある箇所が限られている。治水上、干潟等の整備が困難な場所において、生物の生息・生息場を確保するため、水際の多孔隙護岸の整備を追加する。 【水辺整備（鶴見川ふれあい施設整備事業）】 ・「鶴見川かわまちづくり」（横浜市）は平成30年3月26日に「かわまちづくり」支援制度に係る計画に登録された。 ・河川沿いの連続した移動空間の確保や休憩スペースの設置等のハード施策、魅力的なスポットやウォーキングマップの作成、川を利用した環境学習の機会創出等のソフト施策により、鶴見川・早瀬川、沿川の歴史的資産やスポーツ施設等の地域資源の魅力を活かした地域の活性化や観光振興、市民の健康増進に向けた取組を推進する。 ・今後の実施の目的、進捗の見通しについては特に大きな支障はない。 ・今後も事業実施にあたっては、社会情勢等の変化に留意しつつ、関係機関、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 ・地元身体や材との協働による取組によって、よりよい河川環境の維持が図られている。 ・現場発土（掘削土）の再利用によりコスト削減を図る。 ・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の削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>

<p>富士川総合水系環境整備事業 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>66</p>	<p>255</p>	<p>72</p>	<p>3.6</p>	<p>【内訳】 建設費：69.9億円 維持管理費：1.8億円</p> <p>（水辺整備） ・流域は平地の割合が少ないため、河川空間は地域の貴重なオープンスペースとして重要な役割を担っており、散策や環境学習の場として、誰もが安全かつ容易に利用できる良好な水辺空間の創出が求められている。 ・沿川地方公共団体や地元住民との連携のもと、地域のまちづくりと一体となった、魅力ある水辺空間の整備を行い、水辺利用の促進や賑わいの創出を図る。</p> <p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・周辺には平地の割合が少ないため、地域の貴重なオープンスペースとして散策やスポーツ、環境学習の場として人々に利用されており、沿川一帯における貴重な水辺空間となっている。今後においても、誰もが安全かつ容易に利用できる良好な水辺空間の整備が求められている。 ・事業区域は散歩、ウォーキングや休憩などに利用されているほか、夏季に花火大会等が利用されるため、近隣の自治体から多くの人が訪れている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・麻・木島・五貫島地区では、散策路や休息場、遊び場のような多目的に利用ができる広場等を整備し、今後五貫島地区富士川緑地公園の通路（坂路）の改良を行う。 ・万力公園地区では、既設のウォーキングコースと連携した河川管理用通路や、千鳥が生き生きとした水辺の整備を行い、周辺医療施設と連携した水辺の憩い空間の創出に取り組み。 ・市川三田地区では、背後地から河川内へのアクセスを容易にする河川管理用通路（坂路）等を整備し、水辺空間の創出、地域活性化に取り組む。 ・今後の実施の進捗については、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、地域との十分に連携しながら実施する。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・関係自治体と地元住民との協働による維持管理など、地域と連携しながら一層のコスト削減に努める。</p>	<p>継続 水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>
<p>荒川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>11</p>	<p>36</p>	<p>13</p>	<p>2.7</p>	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過したことにより再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・当該地域では、沿川小学校による水生生物調査や市民団体による子供たちを対象とした体験イベント、住民参加によるクリーン作戦等が継続的に実施されるなど、河川環境や河川美化等に対する意識が高まっている。 ・環境整備に対する地域の関わりや、整備箇所を活用した環境学習、環境保全に対する意識の高さなど、事業に対する地域の期待は大きい。 ・自治体の人口・世帯数については、前回事業評価時（平成28年度）から人口は減少傾向であるが、世帯数には大きな変動はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・これまでの整備により、たんぼが保全・再生され、トミヨを代表とする動植物の生育・生育・繁殖環境の向上が確認されている。また、学識者等で構成する「荒川たんぼの保全・創出検討会」を開催し、専門的・技術的な助言を得ながら事業を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待できる。 ・今後の事業実施予定箇所については、事業進捗に伴う大きな課題や障害はなく、着実な進捗が見込まれる。 ・今後は、トミヨをはじめとした動植物の生育状況のモニタリングにより整備効果を確認し、最善の方向性を検討しながら、実施していく。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・根木伐採時の伐採木の無償配布等、施工段階においてコスト削減を図るとともに、これまでに得られたたんぼに関する知見のフィードバックや市民団体と連携したモニタリング等により一層の効率化を図り、更なるコスト削減を進めていく。</p>	<p>継続 水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>
<p>阿賀野川総合水系環境整備事業 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>48</p>	<p>383</p>	<p>138</p>	<p>2.8</p>	<p>（阿賀野川自然再生） ・ワンド等湿地の再生では、ウケチウグイをはじめとする多様な魚種や幼稚魚、水辺の水生植物が確認された。 ・遡上環境の改善では、小阿賀樋門ではサケの本川遡上率が2倍に、満願寺開門では開室内に滞留していたアユの遡上が確認された。 （阿賀野川自然再生） ・樹木伐採及び切り下げにより、洪水時の流水による冠水・攪乱が生じ、洪水流により礫河原が再生され、みお沼の固定化も解消された。直近の令和元年洪水でも、みお沼の変化と礫河原の拡大した。 ・カワラバツタ等の礫河原に依存する様々な生物が安定して生育・生息していることが確認されている。 （佐野目地区水辺整備） ・「道の駅あいつ」は、福島県内1位の乗客数を誇る道の駅となっている。また、地域のさまざまなイベントが開催され賑わいをもたらしている。 （横越地区水辺整備） ・年間利用者数は増加しており、今後も水辺での環境学習や乗船体験など、水辺に親しめるイベントや日常における憩いの場としての利活用が期待される。</p> <p>・自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・当該地域では、沿川小学校による環境学習や市民団体による子供たちを対象とした総合学習、河川協力団体による除草等が継続的に実施されるなど、河川環境や河川美化等に対する意識が高まっている。 ・環境整備に対する地域の関わりや、整備箇所を活用した環境学習・環境保全に対する意識の高さなど、事業に対する地域の期待は大きい。 ・自治体の人口・世帯数については、前回事業評価時（平成30年度）から人口はほぼ横ばい、世帯数は緩やかな増加傾向にあるが大きな変動はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・阿賀野川の自然再生では、これまでの整備により、多様な動植物の生育環境の向上が確認されている。また、学識者等で構成する「阿賀野川自然再生モニタリング検討会」を開催して専門的・技術的な助言を得ながら事業を進めており、今後の整備においても河川環境の向上が期待できる。 ・佐野目地区の水辺整備では、多様なニーズに対応した新たな施設を整備することで、利便性の向上と利用者の増加が期待できる。 ・今後の事業実施については、事業進捗に伴う大きな課題や障害はなく、地元からの強い要望もあり、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 ・佐野目地区水辺整備事業における高水敷整正や、阿賀野川自然再生事業における砂礫河原・浅場整備において、現場発生土の利用や他事業への流用、伐採木の無償配布など、今後も各施工段階においてコスト削減を図っていく。 ・これまで、河川内樹木の腐敗による湧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道内で冠水・攪乱の範囲を広げることにより再樹林化の抑制効果が見られ、樹木伐採、処分費の削減が期待できる。</p>	<p>継続 水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>

<p>大井川総合水系環境整備事業 中部地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>10</p>	<p>79</p> <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：79億円</p> <p>【主な根拠】 支払意思額：290円/世帯/月 受益世帯数：110,131世帯</p>	<p>12</p> <p>【内訳】 事業費：10億円 維持管理費：2,018円</p>	<p>6.7</p> <p>（宝来地区水辺整備事業） ・魅力や拠点性が向上した蓬萊橋と大井川川沿いに存在するまちなかの観光拠点等を連携することにより、来訪者を地域全体でおもてなしし、島田市の活性化に貢献する。 ・蓬萊橋の左岸側（島田駅前）では、休憩・物販施設（蓬萊橋897.4（やくなし）茶屋）を併設した番小屋のリニューアル、坂路、駐車場、観水護岸等の整備が終了し、既に多くの人に利用されている。</p>	<p>・事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業により再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大井川沿川自治体の人口及び世帯数は、R2年10月時点で約110万人、約46万世帯であり、人口は近年若干の減少傾向であるが、世帯数は増加傾向にある。 ・大井川では各種イベントが行われており、大井川の河川敷を走る「しまだ大井川マラソン10リバイティ」では9千人を超える出走がある。また、H31・R1年の河川利用者数は年間推計133.2万人程度である。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・宝来地区水辺整備は、「大井川かわまちづくり」に基づき、まちと水辺が一体となった魅力ある空間づくりの検討を進めている。また、島田市大井川ミズベリング協議会等を実施し、地域の意見を取り入れながら、利活用の提案・検討を進めている。 ③コスト削減や代替案等の可能性について ・今後予定する右岸側の整備では、既存の小径を活用して簡易階段に改良・整備したり、基礎整備の際に周辺の土砂を活用するなどして、コスト削減を図っていく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>
<p>木曾川総合水系環境整備事業 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>206</p>	<p>1,047</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：610億円 水辺整備の効果による便益：438億円</p> <p>【主な根拠】 【水辺整備事業】 （忠節水辺整備） 支払意思額：330円/世帯/月 受益世帯数：377,959世帯</p> <p>（愛西水辺整備） 支払意思額：244円/世帯/月 受益世帯数：136,177世帯</p> <p>（美濃加茂水辺整備） 支払意思額：260円/世帯/月 受益世帯数：106,268世帯</p> <p>（可児水辺整備） 支払意思額：275円/世帯/月 受益世帯数：25,222世帯</p> <p>【自然再生事業】 （大山自然再生） 支払意思額：268円/世帯/月 受益世帯数：71,590世帯</p> <p>（桂瀬川自然再生） 支払意思額：282円/世帯/月 受益世帯数：40,373世帯</p> <p>（木曾三川下流部自然再生） 支払意思額：287円/世帯/月 受益世帯数：211,542世帯</p> <p>（東加賀野自然再生） 支払意思額：295円/世帯/月 受益世帯数：69,117世帯</p> <p>（南派川自然再生） 支払意思額：208円/世帯/月 受益世帯数：113,609世帯</p> <p>（忠節等自然再生） 支払意思額：303円/世帯/月 受益世帯数：98,128世帯</p> <p>（方石自然再生） 支払意思額：317円/世帯/月 受益世帯数：54,704世帯</p>	<p>299</p> <p>【内訳】 建設費：286億円 維持管理費：13億円</p>	<p>3.5</p> <p>【水辺整備事業】 （忠節水辺整備） ・長良川集約地区全体の周遊性を高めることで、麓側の観光客や歩み訪れる観光客や住民の憩いの場としての更なる活用が期待される。 （愛西水辺整備） ・船着場等を整備することで各拠点の間を舟運で移動できるようになり、観光利用が活発化し、利用者数の増加が期待される。 ・散策路やワンド等を整備することで、川とのふれあいの場として活発に利用されることが期待される。 （美濃加茂水辺整備） ・観水護岸等を整備したことで、水辺及び拠点へのアクセスが向上し、水辺に親しめる場として活発に利用されている。 ・散策路等を整備したことで、川沿いを連続して移動できるようになり、利便性が向上し、日常の散策路として利用者数が増加している。 （可児水辺整備） ・階段護岸等を整備することで、イベントなどの場として活発に利用されることが期待される。 ・堤防天端等を整備することで川沿いを連続して移動できるようになり、沿川の資源を巡る周遊性の向上が期待される。 【自然再生事業】 （大山自然再生） ・水辺が広がる場所を創出することで、オオサンショウウオの生息場の拡大が期待される。 ・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されることが期待される。 （桂瀬川自然再生） ・福澤川が再生され、ヤリタナゴ等の魚類が増加している。 ・地域住民と協働し、勉強会等による普及・啓発活動を通じ、緩流域の保全につなげている。 （木曾三川下流部自然再生） ・干潟、ヨシ原の再生箇所では生物が増加傾向にあり、下流部における多様な生態系が保全・再生されている。 ・自然観察や環境教育など地域活動の場としても活用されている。 （東加賀野自然再生） ・ワンドが再生され、イタセンバラ等の個体数が増加している。 ・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されている。 ・地域住民や関係機関と協働し、環境学習や保護パトロール等の維持管理が継続され、ワンドが保全されている。 （南派川自然再生） ・砂礫河原が再生され、河原植物の群落が増大・維持されることが期待される。 ・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されることが期待される。 （忠節等自然再生） ・砂礫河原が再生され、河原植物の群落が増大・維持されている。 ・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されている。 ・地域住民と協働し、勉強会等による普及・啓発活動を通じ、砂礫河原の維持・河原植物の保全につなげている。 （方石自然再生） ・ワンドが再生され、イタセンバラ等の魚類の生息場の拡大が期待される。 ・自然観察や環境学習の場として、地域住民に利用されることが期待される。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿川市町村人口は近年は横ばい傾向で推移しており、世帯数は年々増加傾向にある。 ・木曾三川の利用者数は増加傾向にあり、河川空間に対する利用ニーズが増大していることが伺える。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・流域では環境保全や環境学習など継続的な住民の活動が行われており、河川環境に対する住民の意識は高い。 ・地域と連携した取り組みにより、関係者と会合形成を図りながら進めている。 ・地域の高校生と協働し、ワンド再生箇所の維持管理を実施。（高校生らによる維持管理） ③コスト削減や代替案等の可能性について ・建設発生土（ワンド浚渫土）付近を高水敷整正に活用する事で、残土処分費を削減している。 ・建設発生土（河道浚渫土）を、干潟再生の養浜材料に活用する事で、養浜コストの削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>

<p>柳田川総合水系環境整備事業 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>4.5</p>	<p>42</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：42億円 【主な根拠】 支払意思額：260.5円/世帯/月 受益世帯数：52.905世帯</p>	<p>5.3</p>	<p>【内訳】 事業費：5.1億円 維持管理費：0.25億円</p>	<p>7.9</p>	<p>・アユをはじめとした回遊魚が遡上できるようになり、連続する堰上流において多様な生物が息を絶する生態系が再生される。 ・生物の息遣いが回復することにより、生物観察など、環境学習の場としての利用の活性化が期待できる。 ・アユの遡上量が増加することにより、アユを活用した地域の活性化が期待できる。</p>	<p>・再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業により再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・沿川市町の人口・世帯数は、ほぼ横ばい傾向である。 ・川と海のクリーン大作戦や水生生物調査、アゼオトギリの保全活動、外来魚対策など、地域と連携した環境保全等の取り組みが行われており、多くの地域住民が参加している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・事業の推進にあたっては、学識経験者や有識者、地域の活動団体、関係機関等からなる「柳田川自然再生推進会議」を設立し、意見交換や情報交換を行いながら進めており、今後も継続的に協議する予定であり、事業実施にあたっての支障はありません。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・堰管理者と調整を進め、簡易的な手法により魚道改良を行うことで、コスト削減を図っていきます。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>宮川総合水系環境整備事業 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>15</p>	<p>63</p>	<p>(原田地区水辺整備) 【内訳】 水辺整備の効果による便益：24億円 【主な根拠】 支払意思額：226円/世帯・月 受益世帯数：34,763世帯 (宮川勢田川水辺整備) 【内訳】 水辺整備の効果による便益：59億円 【完了済】 【主な根拠】 支払意思額：255円/世帯・月 受益世帯数：57,783世帯</p>	<p>28</p>	<p>【内訳】 事業費：24億円 維持管理費：3.5億円</p>	<p>2.3</p>	<p>【水辺整備】 (原田地区水辺整備) ・安全に川に近づけるようになることから、宮川の自然環境にふれあえる場となり、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。 ・せせらぎ水路では、メダカやドジョウ等が確認されており、子供たちが水辺や水生生物等に親しむ場として活用されることが期待される。 (宮川勢田川水辺整備)【完了済】 ・宮川、勢田川で水辺を安全・快適に利用できるようになり、伊勢神宮など周辺観光地と合わせた利用で利用者が増加した。</p>	<p>・総事業費増により事業計画を変更することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・宮川流域の人口は、近年やや減少傾向であるが、世帯数は増加している。 ・宮川流域は古くから伊勢神宮と密接に関わっており、伊勢神宮の周辺は、増加傾向である。 ・流域の豊かな自然や歴史文化を活かしたイベントや清掃活動などの行事や参加者数は、増加傾向である。 ・事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・原田地区では、整備後の環境や利用についてのモニタリング調査において、水辺の憩いの場、水辺の自然を観察する場としての利用の拡大が確認されており、今後のさらなる活用が期待されます。 ・令和元年度以降は、せせらぎ水路に生息する魚類等について、継続してモニタリング調査を行っており、魚類の息遣いが確認されています。 以上のことから、事業実施にあたっての支障はありません。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・残土処理地を変更し、運搬距離を短縮したことによりコスト削減を図った。 ・せせらぎ水路改良については、流用材の利用等によりコスト削減に努める。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から有識者や関係機関等と協議を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>大和川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>247</p>	<p>2,657</p>	<p>【内訳】 自然再生の効果による便益：989億円 水辺整備の効果による便益：373億円 水環境改善の効果による便益：1,395億円 【主な根拠】 (自然再生) 支払意思額：344円/月・世帯 集計世帯数：973,543世帯 (H27国勢調査) (水辺整備) ・三郷町かわまちづくり 支払意思額：299円/月・世帯 集計世帯数：45,200世帯 (H27国勢調査) ・堺市かわまちづくり 支払意思額：222円/月・世帯 集計世帯数：411,200世帯 (H27国勢調査) ・堺市津島地区水辺の楽校 支払意思額：239円/月・世帯 集計世帯数：32,645世帯 (H27国勢調査) ・八尾市若林地区かわまちづくり 支払意思額：221円/月・世帯 集計世帯数：89,529世帯 (H27国勢調査) ・大和郡山山市羅城門地区かわまちづくり 支払意思額：211円/月・世帯 集計世帯数：12,389世帯 (H27国勢調査) (水環境) 支払意思額：525円/月・世帯 集計世帯数：385,788世帯 (H27国勢調査)</p>	<p>590</p>	<p>【内訳】 建設費：578億円 維持管理費：13億円</p>	<p>4.5</p>	<p>(自然再生) ・瀬・湖の再生により、魚類の個体数が約2倍に増加した。再生した瀬の約4割が、アユの産卵を確認している。 ・水際の再生により、タデなどの植物が定着した。魚類の個体数が約2.5倍に増加した。 (水辺整備) ・三郷町かわまちづくり ・観水種等の整備により水辺に安全にアクセスしやすくなるため、水辺のレクリエーションや環境学習会等ができるようになり、利用者の増加が期待できる。 ・令和6月に日本遺産に認定された「龍田古道」や亀の瀬の地すべり地区などの周辺観光資源への回遊性の向上が見込まれる。</p>	<p>・水辺整備分野、自然再生分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 大和川水系では、水質の改善や多様な生物の共生・生育・繁殖環境の保全・再生・創出、地域と連携した水辺整備による河川利用の促進が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本事業は昭和55年度に着手し、令和29年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理の体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 (自然再生) これまで、急造の整備(7箇所)、瀬・湖の再生(17箇所)、水環境の保全・再生(捨石工10,4km)を実施し、多様な生物の共生・生育・繁殖環境の再生に取り組んできた。 ・整備地区の追加として、瀬・湖の再生(15箇所)、水環境の保全・再生(捨石工7.4km、ワド工18箇所)を実施するため、全体事業費の増額(19.7億円)と事業期間の延伸(19年間)、今後も引き続き、関係機関との連携及び継続したモニタリングによる効果分析・評価から、順応的・段階的な整備を行う。 (水辺整備) 人と川との豊かなふれあいの場を確保するために、これまで水辺の楽校、及びかわまちづくり(3地区)を完了した。 ・三郷町かわまちづくりを追加として、令和4年度より着手し、令和13年度に完了予定、事業費7.4億円の増額。 (水環境) これまで、水質浄化施設の整備(19箇所)、モニタリングを実施し、平成29年度に完了した。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について 今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用、発生土の他現場流用調整など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>

<p>加古川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>31</p>	<p>596</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益： 126億円 水辺整備の効果による便益： 470億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払意思額：355円/月・世帯 集計世帯数：117,528世帯 (H27国勢調査) ・整備済み4地区 (水辺整備) 支払意思額：266円/月・世帯 集計世帯数：126,283世帯 (H24住民基本台帳) ・大御河合地区 支払意思額：288円/月・世帯 集計世帯数：105,515世帯 (H27国勢調査)</p>	<p>89</p>	<p>【内訳】 建設費：86億円 維持管理費：3.3億円</p>	<p>6.7</p> <p>【必要性の観点】 ・地域住民・NPOと連携した環境学習（水生物調査等）の実施や、沿川の小学校における環境学習の一環としての清掃活動（加古川クリーン作戦）や、加古川の河川特性や生物環境等についての出前講座の実施、沿川に工場を構える企業における地域住民等と連携した加古川のわんどへのフジカマ移植等、地帯と連携した里帰り堀みを実施することで、沿川における地域住民の環境に対する意識が高まっている。</p> <p>【有効性の観点】 ・「かんど・たまり」の再生箇所では、指標種の種数、個体数ともに増加した。整備後には、指標種のカネヒラヤシマヒレヨシノボリが確認されるようになった。 ・「かんど・たまり」の再生によって、止水性魚類の生息に適した環境が形成されつつあると考えられる。</p>	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過したことから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・加古川水系では、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生を目的とした自然再生・地域と連携した水辺整備が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本事業は昭和47年度に着手し、令和20年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について 今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用、発生土の他現場流用調整など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>揖保川総合水系環境整備事業 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>116</p>	<p>764</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益： 134億円 水辺整備の効果による便益： 76億円 水環境改善の効果による便益： 554億円</p> <p>【主な根拠】 (自然再生) 支払意思額：371円/月・世帯 集計世帯数：99,328世帯 (H27国勢調査) (水辺整備) 支払意思額：307円/月・世帯 集計世帯数：62,044世帯 (H24住民基本台帳) (水環境整備) 支払意思額：357円/月・世帯 集計世帯数：163,880世帯 (H24住民基本台帳)</p>	<p>366</p>	<p>【内訳】 建設費：363億円 維持管理費：3.7億円</p>	<p>2.1</p> <p>【必要性の観点】 ・川への親しみや自然を感じてもらうことを目的に、自然再生事業で再生された丸石河原において、地域住民と連携した河原の野草観察会や外来植物の駆除を実施した他、郷土の揖保川に愛着を持ってもらう取組と併せて、流域の効用と連携して、揖保川でほとんどみられなくなったキク科の植物「フジバカマ」（環境省レッドリストの準絶滅危惧種）の育成や保全を実施する等の活動を通じ、地域住民の流域環境保全への気運を高めている。 ・地域住民・NPOと連携して環境学習（水生物調査等）を実施し、地域住民の河川への関心を高めている。</p> <p>【有効性の観点】 ・丸石河原の再生により、自然裸地が再生され、施工箇所では河原を好む植物（河原草本群落）が広くみられるようになった。 ・平成26、27年度施工箇所（20.2k右岸）ではカワラサイコが確認されており、近年揖保川で確認箇所が減少しているカワラハハコは、平成28・29年度施工箇所で断続的に確認されている。</p>	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過したことから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・揖保川水系では、多様な生物の生息・生育・繁殖環境の再生を目的とした自然再生整備が求められている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・本事業は昭和51年度に着手し、令和20年度には事業が完了する予定である。 ・引き続き、順応的管理体制を維持・確保した上で、事業を推進し、早期の完了を目指す。 ③コスト削減や代替案立案等の可能性について 今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用、発生土の他現場流用調整など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>江の川総合水系環境整備事業 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>16</p>	<p>41</p> <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益： 41億円</p> <p>(水辺整備) ・甲立箇所水辺の架設整備 支払意思額：279円/世帯/月 受益世帯数：10,992世帯 ・三次市三川合流部かわまちづくり 支払意思額：383円/世帯/月 受益世帯数：20,214世帯</p>	<p>25</p>	<p>【内訳】 建設費：25億円 維持管理費：0.31億円</p>	<p>1.6</p> <p>【水辺整備（甲立箇所水辺の架設整備）】 ・地元小学生による環境学習や、地域住民の散策・休憩の場として利用されており、地域に親しまれる良好な水辺が形成されている。 《三次市三川合流部かわまちづくり》 ・河川管理道路等の整備を行い、観水施設の周遊性及び利便性、安全性の向上を図る。</p>	<p>・再評価実施後一定期間（5年間）が経過により再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・江の川流域の人口は、緩やかな減少傾向がみられるが、全体として大きな変化はない。 ・甲立箇所では、河原は雑草「とんど猪」に利用される等、地域住民の生活に溶け込んでいる。維持管理は、安芸高田市と連携して実施している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・三次市三川合流部かわまちづくりは、「かわまちづくり」支援制度を活用し、三次市と連携して地元や関係機関の意見を取り入れながら事業を進めており、今後事業を実施する上で支障はない。 ・甲立箇所は令和3年度事業完了予定。 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等によりコスト削減を図る。また、整備後の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>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>

<p>仁淀川総合水系環境整備事業 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>21</p>	<p>115</p> <p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：66億円 水環境改善の効果による便益：50億円</p> <p>【主な根拠】 （水環境整備） 支払意思額：689円/月・世帯 受益世帯数：27,926世帯</p> <p>（水辺整備） ・江原地区 支払意思額：269円/月・世帯 受益世帯数：17,775世帯 ・波川地区 支払意思額：301円/月・世帯 受益世帯数：84,940世帯</p>	<p>30</p> <p>【内訳】 建設費：24億円 維持管理費：5.7億円</p>	<p>3.9</p> <p>（水環境整備） ・水質浄化施設の流入水と放流水（仁淀川との合流点前）のSS濃度を比較すると、約25%のSS除去効果がみられる。 ・水質浄化施設によるSS除去量は、平均407kg/日であり、計画時の目標除去量390kg/日を上回っていることから、現時点で浄化施設は浄化能力を発揮していると評価できる。 ・その他効果として、白濁感の解消、汚濁物堆積の解消により、河川利用等の増加効果が期待される。</p> <p>（水辺整備） ・江原地区 ・管理用道路や各種施設整備（多目的広場、遊歩道等）をすることにより、近隣住民の方々の観光・交流・学習の場としての利用が見込まれ、地域の魅力あるかわまちの資源を融合し、地域の活性化につながる。 ・波川地区 ・現状で利用頻度の少ない木瀬れ日公園も含め、集客力の向上、観光交流ネットワークの強化、地域活性化が期待され、地元地域、いの町、仁淀川流域のまちづくりに貢献する。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 （水環境整備） ・高知西バイパスが開通し、いの大橋から眺望できる仁淀川の白濁感が解消され、良好な景観が沿川市町村のイメージアップに貢献。 ・NHKスペシャル「仁淀川～青の神秘～」で仁淀川が紹介され、清流の知名度がアップし、仁淀川エコツアーズ等の河川利用が益々盛んになっている。 （水辺整備） ・波川地区の河川敷は公園として整備され、川遊びなどを楽しむ多くの方が利用しているものの、地域住民や観光客のニーズに十分に応えられておらず、環境整備が求められている。また、沿川自治体から要望がでている。 ・高知西バイパスが開通し、水遊びやキャンプなどのさらなる集客が期待できる。 ・江原地区の近郊で「インフラツーリズム魅力増進プロジェクト」に選定（令和2年8月）された日下川新規放水路（日本最長級：約5.2km、令和4年度完成予定）が建設中で、インフラツーリズム等の連携が期待できる。 ・波川地区、江原地区ともに、「かわまちづくり」支援制度を活用し、地域住民の意見を取り入れながら事業を進める。また、町や村の開道計画と整合している。 ・仁淀川は、平成22年～令和2年の10年間で8回も「水質が最も良好な河川」に選定されている。また、仁淀川を横断する高知西バイパスのいの大橋（供用中）からも眺望できる仁淀川の白濁感が解消され、良好な景観が維持されており、沿川市町村のイメージアップにも貢献している。 ・仁淀川は「仁淀ブルー」の名称で全国に知られ、様々な水辺の観光資源を有し、イベントも多く開催されており、河川利用が益々盛んになることが期待できる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて （水環境整備） ・水質浄化施設：平成22年度完成 ・堆積物処理施設：平成22年度完成 （H23～試験運用およびモニタリング調査） （水辺整備） ・江原地区：平成30年度完成、日高村：令和5年度完成予定。 ・波川地区：令和4年度から整備に着手し、令和8年度完了予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について （水辺整備） ・江原地区 伐採した立木を無料配布をすることで、処分費を縮減。地域住民や自治体等関係機関との連携・協働により、さらなる河川美化に努め、ゴミや不法投棄をなくす環境づくりを構築することでコストの縮減を図っていく。 ・波川地区 地域住民や自治体等関係機関との連携・協働により、さらなる河川美化に努め、ゴミや不法投棄をなくす環境づくりを構築することでコストの縮減を図っていく。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>
<p>五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>19</p>	<p>111</p> <p>【内訳】 自然再生の効果による便益：79億円 水辺整備の効果による便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 （自然再生） ・友内川 支払意思額：315円/月/世帯 受益世帯数：59,816世帯 （水辺整備） ・五ヶ瀬川 支払意思額：396円/月/世帯 受益世帯数：39,945世帯</p>	<p>33</p> <p>【内訳】 建設費：28億円 維持管理費：4.2億円</p>	<p>3.4</p> <p>（自然再生） ・自然再生事業により、コアマモ、アカメの生息環境の保全・再生及び魚類の生息環境に重要な河群林（魚付林）の保全・再生を図る。 友内川において、水質浄化施設の設置、河群林の再生・保全の結果、アカメ等の魚類の生息場所となるコアマモ群生の範囲が増加し、良好な河川環境となっている。整備後は地域住民と協力しながら、維持管理を行っている。</p> <p>（水辺整備） ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習やイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 整備が完了している川中地区は、周囲の散策路が整備され、散策やマラソン等、日常の利用として活用されている。また、静かな周辺では、高水敷から水際までの整備や食卓となる「かわまち交流館」がオープンするなど、観光拠点及び地域の日常的な憩い場として活用されており、地域活性化に寄与している。今後整備を進める恒富地区についても、同様の効果が期待できる。</p>	<p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業評価を巡る社会経済情勢等の変化 「五ヶ瀬川かわまちづくり」における既存事業箇所では、川中地区を囲回する散策路や高水敷から水際までの整備等により、散策やマラソンや憩の場等日常利用や観光の拠点として活用されている。一方、大瀬川右岸に位置する追加整備箇所（仮称：歴史・環境学習ゾーン）では、頻りに河川利用が行われ、多くの人に利用されているが、アクセシビリティ、安全性が確保されていない状態である。 ・本事業により治水上の安全性や河川管理機能の向上が図れるとともに、地域の憩い・交流の場として安全に利用用が出来るようになり、河川利用面の安全性が高まることから、事業の必要性は変わらず、今後も十分な事業投資効果が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・進捗率13.6% 完了箇所：（自然再生）友内川 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等の採用による新たなコスト縮減の可能性等を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	<p>継続</p>	<p>水管理・国土保全局 河川環境課 （課長 内藤 正彦）</p>

<p>大淀川総合水圏環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>25</p>	<p>429</p>	<p>41</p>	<p>【内訳】 建設費：36億円 維持管理費：5.2億円</p>	<p>10.4</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：376億円 水環境改善の効果による便益：53億円</p> <p>【主な根拠】 【水辺整備】 ・大淀川上下流地区 支払意思額：375円/月/世帯 受益世帯数：180,838世帯 (R22～R8)</p> <p>113,795世帯 (R9～R41)</p> <p>・都城地区 支払意思額：277円/月/世帯 受益世帯数：86,376世帯</p> <p>・本庄川 支払意思額：402円/月/世帯 受益世帯数：77,018世帯 (R9～R41)</p> <p>144,061世帯 (R42～R63)</p> <p>【水環境】 ・水流通 支払意思額：416円/月/世帯 受益世帯数：38,836世帯</p> <p>（水辺整備） ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習やイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。 既存事業箇所である都城地区における多目的広場においては、運動会や遠足といった地域行事に活用、また水辺の交流ゾーンでは、「川の駅」と連携して多くの人の賑わいが期待される。 今後、整備予定の本庄川における追加箇所においても同様の効果が期待される。</p> <p>（水環境整備） ・水環境整備事業により、導水施設が整備され、水質の改善、魚類の生息数の増加が確認されている。地元住民や地域ボランティアが中心となり、水生生物調査、清掃活動、川遊び等のイベントも実施している。</p> <p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業評価を巡る社会経済情勢等の変化 ・新規事業箇所の「本庄川」では、法川自治体である国富町及び埴野町が連携し水辺空間を活かしたまちづくりを推進しており、河川利用者の増加が期待されているが、高水敷の不陸や水辺の段差等があり、埴野町から高水敷、高水敷と水辺へアクセスが安全で安心してかつ快適な利用が困難となっている。 ・本事業により河川管理機能や河川利用面での安全性の向上が図れるとともに、地域の憩い、交流の場として安全に活用が出来るようになることから、事業の必要性は衰わず、今後も十分な事業投資効果が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・進捗率79%</p> <p>完了箇所：（水辺整備）大淀川上下流地区（水環境整備）水流通川</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等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>川内川総合水圏環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>44</p>	<p>87</p>	<p>59</p>	<p>【内訳】 建設費：47億円 維持管理費：12億円</p>	<p>1.5</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：87億円</p> <p>【主な根拠】 【水辺整備】 ・川内川水系 支払意思額：423円/月/世帯 受益世帯数：77,686世帯</p> <p>（水辺整備） ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習やイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。整備が完了している旧田地区（蓮原川内市）、宮之城地区、虎居地区（さつま町）、湯之尾地区（伊佐市）、轟地区（湧水町）、湯田地区（えびの市）では、水面でのボートやカヌー、高水敷でのパークゴルフ、補助での散策等、日常的な利用のほか、カヌー競技大会、マルシェ等のイベントにも活用されている。今後整備予定の追加箇所においても同様の効果が期待される。</p> <p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業評価を巡る社会経済情勢等の変化 令和4年度以降も関係自治体からさらなるかわまちづくりの要望が高まっている。 このため、各自治体の取り組みと一体となって新たな水辺整備を進めることで、さらなる地域の活性化・振興を図ることが期待できる地区（1地区）における追加整備とともに、新たな整備地区（4地区）が追加された。 ・整備地区では、「かわまちづくり」により過渡期による長大な湧水期間を利用したカヌー競技場が整備され、カヌー競技大会や合宿に活用されている。利用区域が拡大し、今後もさらなる利活用促進が期待されているが、高水敷に雑草が繁殖し水辺にアクセスできないため、河川利用の安全確保に支障が生じている。 ・天鹿地区引越事業により長大な高水敷が解消され、土地前面整理事業により人口増が見込まれていることから、活発な利活用が期待されている。 ・新吉田地区では、水辺の賑わいやちくりん館（施設型）等があり、ちくりん館は多くの利用があり、休日には水辺の賑わいも増える。また、上流のホテル観音スポットではホテル職員の多くの人々が集まるが、当該区域は河畔林が連続し、安全に水辺に近づけない状況である。 ・阿波深谷地区は、四季折々の美しい景観が魅力である。当該地区は、えびの市と湧水町を結ぶサイクリングルート上にあるが、斜面が急なため水辺に近づけない状況である。 ・本事業により河川管理機能の向上が図れるとともに、地域の憩い、交流の場として安全に活用ができるようになり、河川利用面での安全性が高まる。また、地域ニーズも高いことから、事業の必要性は衰わず、今後も十分な事業投資効果が見込まれる。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・進捗率約82%</p> <p>川内川水系では、平成22年度に「かわまちづくり」に係る環境整備事業に着手しており、引き続き地元自治体や地域住民等と協力して事業を進め、令和8年度までに全14地区の整備を完了させる予定である。各地区、整備完了後は、モニタリング調査等を実施し、令和13年度に完了予定である。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・近年の技術開発の進展に伴う新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・各地区の詳細な整備内容については、具体的な計画段階において地区協議会等を開催して議論を重ね、河川管理、河川利用面等を考慮した上での適切な整備内容となっており、現計画が最適と考えている。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>
<p>緑川総合水圏環境整備事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>18</p>	<p>193</p>	<p>33</p>	<p>【内訳】 建設費：26億円 維持管理費：6.8億円</p>	<p>5.9</p>	<p>【内訳】 水辺整備の効果による便益：159億円</p> <p>【主な根拠】 【水辺整備】 ・高田地区 支払意思額：200円/月/世帯 受益世帯数：75,165世帯</p> <p>・津志田地区 支払意思額：260円/月/世帯 受益世帯数：18,068世帯</p> <p>・御船地区 支払意思額：310円/月/世帯 受益世帯数：21,641世帯</p> <p>・甲佐地区 支払意思額：343円/月/世帯 受益世帯数：8,791世帯</p> <p>宇土走湯地区 支払意思額：298円/月/世帯 受益世帯数：64,278世帯</p> <p>（水辺整備） ・水辺整備事業により、安全・安心な水辺利用が可能となり、環境学習やイベントなどに利用されており、人々が集う交流の場として地域活性化に寄与している。整備が完了している甲佐地区においては、総合運動公園として、サッカースタジアム、テニスコート等が令和元年度より供用開始され利用されている。地域住民による日常利用に加え、中体連や国体予選などのイベントでも多くの方に利用されている。今後整備予定である宇土走湯地区においても同様の効果が期待される。</p> <p>・水辺整備分野の整備内容の追加により事業計画を変更したことから再評価を実施</p> <p>①事業評価を巡る社会経済情勢等の変化 ・宇土走湯地区は、周囲に「南走道跡」や「泉跡路」、「走湯の六蔵地」等の文化財・史跡が残るほか、旧河道にはヨシ等が繁殖し、浜戸運動広場はアーチェリーやグラウンドゴルフ等のスポーツ・イベント広場に利用されている。 ・宇土市では、宇土都市計画区域マスタープランにおいて、河川親水空間の整備など地域資源を有効活用した酒いあふれる美しい景観創出、水害発生に充分に対応できる治水対策や水辺環境整備を目標としており、水害対策を行うにつれ美しい水辺景観、水辺環境に対する期待が高まっている。 ・しかし、宇土走湯地区は水辺に近づきにくい状況であり、安全なアクセス路が無い等から、安心して水辺の利用がしづらい状況にある。そのため、既存の環境を活かし、安心して水辺利用ができる親水空間、市場を越えた交流ができる賑わいある水辺拠点を創出するための整備が望まれている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・宇土市では、宇土都市計画区域マスタープランにおいて、令和3年度までに3地区が完了している。宇土走湯地区では、地元住民代表や学校関係者、熊本県、宇土市、国土交通省により構成された「走湯地区かわまちづくり協議会」「走湯地区かわまちづくり実行委員会」などの住民意見交換会により、整備箇所の活用方法や維持管理の役割分担等について今後も議論していく予定である。このように、これからも地域の協力体制のもと事業を進めていくこととなっており、今後も順調な事業進捗が見込まれる。</p> <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性について ・新工法等の採用による新たなコスト削減の可能性を探りながら、事業を進めていく方針である。 ・代替案の可能性については、計画立案段階から、有識者や関係機関等と議論を重ね、現計画が最適であることを確認している。</p>	<p>継続</p> <p>水管理・国土保全局 河川環境課 (課長 内藤 正彦)</p>

【道路・街路事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見 北海道開発局	その他	1,072	2,161	1,853	【内訳】 走行時間短縮便益：1,753億円 走行経費減少便益：336億円 交通事故減少便益：72億円 【主な根拠】 計画交通量 2,900～13,500台/日	【内訳】 事業費：1,571億円 維持管理費：282億円	1.2 (1.02) ※2	①災害時のリダンダンシー確保 ・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。 ②災害時の迂回損失の解消 ・近年、被災リスクが高まっており、災害による迂回損失、復旧活動、救援物資輸送等の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ③冬期交通障害時のリダンダンシー確保 ・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される。 ④救急搬送の速達性・安定性向上 ・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑤物流の輸送効率化 ・安定性、速達性及び安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑥周遊観光の活性化 ・道内7空港の民営化を始めとする広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。	・社会経済情勢の急激な変化により再評価実施の必要性が生じた事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道横断自動車道は、黒松内町を起点とし、小樽市、夕張市、清水町、本別町等を経由して、根室市及び網走市に至る延長約694kmの高速自動車国道である。 ・このうち網走線は、本別JCTから網走市へ至る延長約156kmの区間であり、足寄～北見は、高速ネットワークの拡充によるオホーツク圏と道央圏・十勝圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化、物流の効率化等の支援を目的とした延長79.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度（新直轄方式） ・事業進捗率：約67%（うち用地進捗率73%） 【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・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道39号 (北海道横断自動車道網走線) 端野高野道路 北海道開発局	その他	480			【内訳】 走行時間短縮便益：448億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100台/日		1.2 (1.5) ※2	①災害時のリダンダンシー確保 ・災害リスクが高まる中、災害に強い道路ネットワークとして横断自動車道の整備が期待される。 ②災害時の迂回損失の解消 ・近年、被災リスクが高まっており、災害による迂回損失、復旧活動、救援物資輸送等の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ③冬期交通障害時のリダンダンシー確保 ・道央道通行止め時に迂回ルートとして利用され、オホーツク地域への代替機能強化や移動時間の均衡が図られる観点からも横断自動車道の整備が期待される。 ④救急搬送の速達性・安定性向上 ・安定走行による患者負担軽減や救急搬送体制確保の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑤物流の輸送効率化 ・安定性、速達性及び安全性が高く、代替性や輸送効率の観点から横断自動車道の整備が期待される。 ⑥周遊観光の活性化 ・道内7空港の民営化を始めとする広域周遊観光の活性化の観点から横断自動車道の整備が期待される。	・北海道横断自動車道 網走線 足寄～北見と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道39号は、旭川市を起点とし、上川町、北見市、美幌町を経由し、網走市に至る延長124kmの幹線道路である。 ・端野高野道路は、北海道横断自動車道網走線の一部を構成する道路で、圏域中心都市の北見市と物流・観光拠点間の連絡機能の強化を図り、観光振興や地域産業の活性化に貢献するとともに、冬季災害に強い道路ネットワーク構築を目的とした延長14.3kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約3%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・施設の構造や工法等の変更はないが、引き続きコスト削減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
北海道縦貫自動車道 土別刺淵～名寄 北海道開発局	その他	373	557	531	【内訳】 走行時間短縮便益：448億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100台/日	【内訳】 事業費：443億円 維持管理費：88億円	1.1	①救急搬送の安定性向上 ・搬送時間短縮及び安定走行による患者負担軽減の観点から当該道路の整備が期待される。 ②水産品の流通利便性向上 ・速達性及び定時性確保による流通利便性や労働時間管理の観点から当該道路の整備が期待される。 ③農産品の流通利便性向上 ・速達性及び定時性確保による流通利便性や生産性向上の観点から当該道路の整備が期待される。 ④道路交通の安全性向上 ・大型車等の広域交通と生活交通の分担が図られることで交通事故が減少し、道路交通の安全性向上が期待される。 ⑤観光地への利便性向上 ・当該道路の整備によって高速ネットワークの連続性が高まり、広域観光の活性化が期待される。	・軟弱地盤対策工の見直しに伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・北海道縦貫自動車道は、函館市を起点とし、室蘭市、札幌市、旭川市、土別市、名寄市等を経由して稚内市に至る延長約681kmの高速自動車国道である。 ・土別刺淵～名寄は、高速ネットワークの拡充による道北圏と道央圏の連絡機能の強化を図り、地域間交流の活性化及び物流の効率化等の支援を目的とした延長24.0kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度（新直轄方式） ・事業進捗率：約83%（うち用地進捗率 約91%） 【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策工の見直しによる変更。引き続きコスト削減対策に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

旭川十勝道路 (一般国道237号) 富良野北道路 北海道開発局	その他	251	280	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日</p>	276	<p>【内訳】 事業費：251億円 維持管理費：25億円</p>	1.01	<p>①主要な観光地への利便性向上 ・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、観光時期に集中する富良野市街部の交通が分散され、主要観光地へのアクセスや周辺観光の利便性向上が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・当該道路と開通済みの富良野道路が一体的に機能することで、物流等の通過交通と生活交通の分担が図られ、道路交通の安全性向上が期待される。 ④農産品の流通利便性向上 ・富良野市街部回避が可能となる当該道路の整備により、農産品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強化 ・当該道路の整備により、災害時の避難及び救援等に必要となる緊急輸送ルートの強化が期待される。 ⑥救急搬送の安定性向上 ・当該道路の整備により、救急搬送経路の混雑緩和並びに安全性及び安定性の向上が期待される。</p>	<p>・軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、旭川市を起点とし、富良野市を經由して占冠村に至る延長約120kmの高規格道路である。 ・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の効率化等を支援するとともに、富良野市街における交通混雑、交通事故の低減を図り、道路交通の定時性、安全性の向上を目的とした延長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：約79%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・軟弱地盤対策工、切土土質の見直し等による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
一般国道12号 峰延道路 北海道開発局	その他	164	202	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：193億円 走行経費減少便益：8.1億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 22,900～24,800台/日</p>	194	<p>【内訳】 事業費：173億円 維持管理費：21億円</p>	1.04	<p>①交通混雑の緩和 ・当該道路の2車線区間は、前後の4車線区間と比較して混雑度が高く、交通混雑が発生している状況であり、交通混雑緩和による走行環境改善の観点から、当該道路の整備が期待される。 ②冬期異常気象時の走行性確保 ・並行する有料高速道路の三笠IC～美唄ICの通行止め時間は、道内のIC間平均通行止め時間の約3倍発生しており、異常気象時の幹線道路機能確保の観点から、当該道路の整備が期待される。 ③道路交通の安全性向上 ・過年度の車線整備済区間では、死傷事故全体で約7割の減少を確認しており、当該道路の整備によって、道路交通の安全性向上が期待される。 ④救急搬送の安定性向上 ・美唄市から岩見沢市への救急搬送件数の約4割が一刻を争う心疾患・脳疾患の搬送であり、救急搬送の安定性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。 ⑤日常生活の利便性向上 ・美唄市の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活は、岩見沢市を含む周辺地域に依存している状況であり、日常生活の利便性向上の観点から当該道路の整備が期待される。</p>	<p>・不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道12号は、札幌市を起点とし、旭川市に至る延長約145kmの幹線道路である。 ・峰延道路は、札幌～滝川間における唯一の2車線区間で、岩見沢・美唄間の交通混雑緩和及び交通事故減少による、走行の定時性及び安全性の向上を目的とした延長6.3kmの車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約83%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・不良土対策の追加、路盤材料供給箇所の変更による見直し等による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
遠軽北見道路 (一般国道333号) 生田原道路 北海道開発局	その他	167	223	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：189億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：7.4億円 【主な根拠】 計画交通量 7,700台/日</p>	173	<p>【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：17億円</p>	1.3	<p>①主要都市間の連絡性向上 ・北海道6圏域中心都市である北見市は、道央圏と高規格道路で接続されていない状況であり、主要都市間の更なる連絡性向上や地域間交流の活性化の観点から、当該道路の整備が期待される。 ②水産品物流ルートの安全性向上 ・オホーツク圏の全魚獲産量は全道1位であるが、並行する現道区間は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、走行性及び安全性に課題があるため、広域交通と生活交通の機能分担による、物流ルートの安全性向上が期待される。 ③救急搬送の安定性向上 ・遠軽地域からの搬送ルートである並行現道は、市街地、急カーブ、急勾配が存在しており、安定走行による患者負担軽減の観点から、当該道路の整備が期待される。 ④日常生活の利便性向上 ・遠軽地域の日常生活は、北見市に依存している状況であるが、幹線となる並行現道は、走行性及び安全性に課題があり、地域住民の生活利便性向上の観点から、当該道路の整備が期待される。 ⑤周辺観光の活性化 ・オホーツク圏は、遠軽地域を周遊する花観光、流水関連の冬期観光、国立・国定公園など、観光資源が豊富な地域であり、遠軽地域と網走・知床を連絡する観光ルートとして、当該道路の整備が期待される。</p>	<p>・土工計画、立入防止柵の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・遠軽北見道路は、北海道横断自動車道網走線と旭川・紋別自動車道を連絡する高規格道路である。 ・生田原道路は、高規格道路ネットワークの拡充による、オホーツク圏と道央圏との連携強化を図り、地域間交流の活性化、物流効率化等の支援を目的とした5.7kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約61%（うち用地進捗率55%） 【コスト削減等】 ・土工計画、立入防止柵の見直し等による変更。引き続きコスト削減に取り組んでいく。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
一般国道45号 天間林道路 東北地方整備局	その他	362	699	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：578億円 走行経費減少便益：93億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日</p>	350	<p>【内訳】 事業費：317億円 維持管理費：34億円</p>	2.0 ※1	<p>①円滑なモビリティの確保 ・洪水損失時間：14.9万人・時間/年、洪水損失削減率：約4割削減 ②国土・地域ネットワークの構築 ・東北縦貫自動車道八戸線と並行する自専道路としての位置づけ ・当該路線が新たに拠点都市である青森市～八戸市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成（青森市から八戸市 現況：123分～92分） ③災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 ・東北縦貫自動車道弘前線（第一次緊急輸送道路）の代替路となる</p> <p>他10項目に該当</p>	<p>・防雪柵の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道45号は宮城県仙台市を起点に太平洋沿岸地域をはじめ八戸市や十和田市を經由し、青森市に至る延長約661.7kmの幹線道路である。 天間林道路は、上北自動車道の一部を形成し、青森県上北郡七戸町宇野田向～向原上北郡七戸町宇野田に至る延長8.3km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率約76%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・擁壁計画の見直しによるコスト削減を図っている。</p>	継続	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>

一般国道103号 奥入瀬（青樺山）バイパス 東北地方整備局	その他	230	147 (残事業 =147)	【内訳】 走行時間短縮便益：128億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 2,700台/日	209 (残事業= 102)	【内訳】 事業費：208億円 維持管理費：1.2億円	0.7 (残事業 =1.4) ※3	①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間：15.6万人・時間/年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②災害への備え ・青森県緊急輸送道路ネットワーク計画において、国道103号が「第二次緊急輸送道路」に指定 ・現道区間の防災要対策箇所12箇所 ③生活環境の改善・安全 ・国立公園の特別保護地区の自然環境が保全 ・NOx排出量6.0t/年、SPM排出量0.3t/年削減 他8項目に該当	・施工状況による事業工程の精査結果より事業期間を変更することにより、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道103号は青森県青森市を起点に十和田湖を經由し、秋田県大館市に至る延長約144.7kmの一般国道である。 奥入瀬（青樺山）バイパスは惣辺バイパスの一部を形成し、青森県十和田市青樺山～同市ノロに至る延長5.2kmの2車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度（直轄権限代行） ・事業進捗率約37%（うち用地進捗率12%） 【コスト削減等】 ・トンネル舗装工法の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）
一般国道4号 金ヶ崎拡幅 東北地方整備局	長期間継続 中	95	308	【内訳】 走行時間短縮便益：281億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 24,000台/日	101	【内訳】 事業費：78億円 維持管理費：23億円	3.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 （渋滞損失時間：54.3万人時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減） ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線の整備により、金ヶ崎町から圏域中心都市の北上市へのアクセス向上が見込まれる。 （金ヶ崎町～北上市 現況28分→将来22分） ③災害への備え ・岩手県地域防災計画において、緊急輸送道路（第1次路線）に指定 他6項目に該当	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、東京都中央区から青森県青森市に至る延長836.4kmの主要幹線道路である。金ヶ崎拡幅は胆沢郡金ヶ崎町西根土橋上から胆沢郡金ヶ崎町大原東町に至る延長5.2kmの4車線道路である 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率約7%（うち用地進捗率5%） 【コスト削減等】 ・歩道拡幅構造（函渠継ぎ足し構造）の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）
一般国道4号 北上拡幅 東北地方整備局	その他	189	597	【内訳】 走行時間短縮便益：503億円 走行経費減少便益：87億円 交通事故減少便益：6.7億円 【主な根拠】 計画交通量 28,200台/日	444	【内訳】 事業費：397億円 維持管理費：47億円	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 （渋滞損失時間：16.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約9割削減） ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する （北上市～奥州市 38分→37分（1分短縮）） ③災害への備え ・岩手県地域防災計画にて緊急輸送道路（1次路線）に指定 他12項目に該当	・周辺環境に配慮した施工方法への変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【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836.4kmの主要幹線道路である。北上拡幅は、岩手県北上市相去町宇世長根～飯豊町村崎野19地割間に至る延長12.2kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和57年度 ・事業進捗率約94%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・排水路構造・延長の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）
一般国道108号 古川東バイパス 東北地方整備局	再々評価	340	529	【内訳】 走行時間短縮便益：502億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量 12,000台/日	401	【内訳】 事業費：368億円 維持管理費：33億円	1.3	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②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（美里町～大崎市民病院：37分→27分） 他9項目に該当	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道108号は、宮城県石巻市から秋田県利本荘市に至る延長約188kmの主要幹線道路である。 古川東バイパスは、大崎市古川鶴ヶ塚から古川稲葉に至る延長5.1kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率約53%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・土地利用形態変遷による排水構造見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）
一般国道7号 ニツ井今泉道路 東北地方整備局	その他	335	205 (残事業 =205)	【内訳】 走行時間短縮便益：172億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：6.0億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100台/日	337 (残事業= 101)	【内訳】 事業費：324億円 維持管理費：13億円	0.6 (残事業 =2.0) ※3	①円滑なモビリティの確保 ・能代市から大館能代空港へのアクセス向上が見込まれる（現況：50分→整備後：48分） ②物流効率化の支援 ・小坂町から能代港へのアクセス向上が見込まれる（現況：78分→整備後：76分） ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市である能代市～大館市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構築 （現況：74分→整備後72分） ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される （道の駅ふたつ1,106千人/R1年、世界遺産「白神山」）と関連施設 581千人/R1年） ⑤災害への備え ・秋田県緊急輸送道路ネットワークの第1次緊急輸送道路に位置づけがあり、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 他10項目に該当	・トンネル支保パターンの変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として秋田県能代市や秋田県大館市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 ニツ井今泉道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路として、事故減少、災害時の信頼性、救急医療支援、地域産業・物流支援、観光地域交流支援、企業立地支援を目的とした、能代市ニツ井町から北秋田市今泉を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率約81%（うち用地進捗率64%） 【コスト削減等】 ・機能補償のボックスカルバートを集約化しコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）

一般国道13号 河辺拡幅 東北地方整備局	その他	185	330	【内訳】 走行時間短縮便益：311億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：4.8億円 【主な根拠】 計画交通量 17,400台/日	276	【内訳】 事業費：249億円 維持管理費：28億円	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・大崎市協和地区から秋田空港（拠点空港）へのアクセシビリティが向上（現況：27分→整備後：24分） ②安全で安心できるくらしの確保 ・河辺拡幅事業起点から三次救急医療施設である秋田赤十字病院（秋田市）へのアクセシビリティが向上（現況：22分→整備後：17分） 他12項目に該当	・横断歩道の架け替えに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長386.0kmの主要な幹線道路である。 このうち河辺拡幅は、交通混雑の緩和、交通事故の減少、救急搬送の迅速性・安全性確保、地域産業の支援等を目的とした、秋田市河辺神内字神内から秋田市上北字古野に至る延長6.6kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率約61%（うち用地進捗率57%） 【コスト削減等】 ・防草対策の設計を見直し、コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 （一般国道7号遊佐象潟道路） 東北地方整備局	その他	575	1,181	【内訳】 走行時間短縮便益：896億円 走行経費減少便益：236億円 交通事故減少便益：49億円	1,096	【内訳】 事業費：942億円 維持管理費：154億円	1.1 (1.4) ※2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減（渋滞損失時間：14.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減） ②物流効率化の支援 ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上（にかほ市～酒田港 現況41分⇒将来36分） ③災害への備え ・対象区間が秋田県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である酒田みなと～遊佐区間の効果も含む 他11項目に該当	・日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘の一体評価事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 遊佐象潟道路は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する一般国道の自動車専用道路で、山形県飽海郡遊佐町北目から秋田県にかほ市象潟町小滝に至る延長17.9kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率約31%（うち用地進捗率57%） 【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・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
日本海沿岸東北自動車道 酒田～由利本荘 （酒田みなと～遊佐） 東北地方整備局	その他	412	1,181	【主な根拠】 計画交通量 10,300台/日	1,096	【内訳】 事業費：942億円 維持管理費：154億円	1.1 (1.2) ※2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減（渋滞損失時間：14.2万人時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減） ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上（にかほ市～酒田港 現況：41分→整備後：36分） ③災害への備え ・対象区間が山形県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第1次緊急輸送道路に位置づけ ※整備後は一体評価区間である遊佐象潟道路区間の効果も含む 他10項目に該当	・道路標示方書の改訂及び追加地質調査による橋梁構造の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として山形県酒田市や秋田県秋田市を経て青森県青森市に至る延長約322kmの高規格幹線道路である。 日本海沿岸東北自動車道 酒田みなと～遊佐は、日本海沿岸東北自動車道の一部を構成する道路で山形県酒田市藤塚～山形県飽海郡遊佐町北目に至る延長12.0kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率約82%（うち用地進捗率75%） 【コスト削減等】 ・機能補償のボックスカルバートを集約化しコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道113号 梨郷道路 東北地方整備局	その他	273	299 (残事業=299)	【内訳】 走行時間短縮便益：247億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300台/日	330 (残事業=82)	【内訳】 事業費：285億円 維持管理費：45億円	0.9 (残事業=3.7) ※3	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減（渋滞損失時間：17.1万人・時間/年、渋滞損失削減率：約8割削減） ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路である新潟山形南部連絡道路の位置づけ有り ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（高畠町～公立置賜総合病院 現況：23分⇒将来：22分） 他8項目に該当	・盛土材料の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道113号は、新潟県新潟市から福島県相馬市に至る約242kmの主要な幹線道路である。 梨郷道路は、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する道路で、山形県長井市から南陽市に至る延長7.2km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率約89%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・路側防護柵の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）

一般国道13号 福島西道路(Ⅱ期) 東北地方整備局	その他	343	561	【内訳】 走行時間短縮便益: 491億円 走行経費減少便益: 44億円 交通事故減少便益: 26億円 【主な根拠】 計画交通量 25,500台/日	342	【内訳】 事業費: 305億円 維持管理費: 36億円	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減 (渋滞損失時間: 71.3万人・時間/年、渋滞損失削減率: 3割削減) ②安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上 (福島市西部(テレビニュー福島前)～県立医大病院 現況: 26分→将来: 21分) ③災害への備え ・東北縦貫自動車道(二本松IC～福島西IC)が通行止めとなった場合の代替路としての機能を強化 他8項目に該当	・軟弱地盤対策の増加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道13号は、福島県福島市から秋田県秋田市に至る延長約386kmの主要な幹線道路である。 福島西道路(Ⅱ期)は、福島市街地の環状道路の一部を形成する福島市松川町浅川から同市大森に至る延長6.3kmの4車線道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成24年度 ・事業進捗率約38%(うち用地進捗率74%) 【コスト削減等】 ・防草対策の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道121号 湯野上バイパス 東北地方整備局	その他	365	298 (残事業 =298)	【内訳】 走行時間短縮便益: 225億円 走行経費減少便益: 56億円 交通事故減少便益: 17億円 【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日	334 (残事業= 189)	【内訳】 事業費: 327億円 維持管理費: 6.7億円	0.9 (残事業 =1.6) ※3	①国土・地域ネットワークの構築 ・生活圏中心都市間(南会津町～会津若松市)のアクセスが向上(60分→54分) ・冬期積雪時の現道の大型車両のすれ違い困難箇所(幅員狭小箇所)を回避するルートを形成 ②安全で安心できるくらしの確保 ・南会津地域から会津中央病院へのアクセスが向上(76分→70分) ③災害への備え ・異常気象時通行規制区間及び特殊通行規制区間を回避するルートを形成 他10項目に該当	・トンネル支保パターンの変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・会津縦貫南道路は福島県会津若松市から同県南会津郡南会津町に至る延長約50kmの地域高規格道路(国道121号・一部118号重複)である。 湯野上バイパスは会津縦貫南道路の一部を形成し、南会津郡下郷町高崎から同町増生に至る延長8.3km、2車線の自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成24年度(直轄権限代行) ・事業進捗率約37%(うち用地進捗率94%) 【コスト削減等】 ・掘削工法の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道6号 勿来バイパス 東北地方整備局 関東地方整備局	その他	282	232 (残事業 =232)	【内訳】 走行時間短縮便益: 181億円 走行経費減少便益: 43億円 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	256 (残事業= 194)	【内訳】 事業費: 238億円 維持管理費: 17億円	0.9 (残事業 =1.2) ※3	①国土・地域ネットワークの構築 ・国道6号における交通不能区間を解消する (過去15年間で約56時間の災害等による通行止めが発生) ②個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待出来る (北茨城市磯原地区から小名浜港周辺地区までの所要時間 現況: 39分 → 整備後: 32分) ③安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる (北茨城市大津町地区からいわき市医療センターまでの搬送時間 現況: 31分 → 整備後: 30分) 他8項目に該当	・重金属対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 勿来バイパスは、一般国道6号の茨城・福島県境における津波浸水区間の回避と渋滞緩和等を目的とした延長4.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成27年度 ・事業進捗率約18%(うち用地進捗率28%) 【コスト削減等】 ・防草対策の見直しによるコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道6号 日立バイパス(Ⅱ期) 関東地方整備局	再々評価	239	351	【内訳】 走行時間短縮便益: 335億円 走行経費減少便益: 13億円 交通事故減少便益: 2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 16,100～17,800台/日	218	【内訳】 事業費: 204億円 維持管理費: 14億円	1.6	①交通混雑の緩和 ・国道6号現道である諏訪五差路～桐木田交差点間は主要渋滞区間に特定、また、諏訪五差路、油桐子、鮎川橋北、池の川さくらアリーナ入口、寛平、国道245号入口の6つの交差点が主要渋滞箇所に特定。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、新たな南北軸の道路ネットワークの形成による慢性的な交通混雑解消が期待される。 ②安全安心な通行の確保 ・事故類型では車両相互の追突事故が多く、全体の約7割を占める。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、現道区間の交通が当該道路に転換され、交通事故の減少が見込まれる。 ③物資輸送の定時性・速達性の向上 ・国道6号沿道には住宅地や工場が多く立地し、市内を移動する交通や通過する交通が集中。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備により、国道6号現道の交通混雑が緩和され、周辺地域の物流の効率性が向上。 ・特に国内有数の電機産地である日立市内の企業間の所要時間を短縮し、製造体制の定時性・速達性の改善による生産効率の向上や企業コストの低減に寄与。 ④観光・交流の発展 ・日立市は、観光客入込数が県内1位と上位の観光地域となっており、日立バイパス(Ⅱ期)周辺には、さくらの名所や海水浴場百選選定の海水浴場等、豊かな自然を生かした観光名所が点在。 ・大規模なイベントも多く開催され、日立さくらまつりは来場者数約62万人となっている。 ・日立バイパス(Ⅱ期)の整備による南北方向を結ぶアクセシビリティの向上により、地域資源を活かした観光・交流の更なる発展に期待。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道6号は東京都中央区を起点として、水戸、日立等の主要都市を通過し仙台市に至る延長約370kmの主要幹線道路である。このうち日立市における国道6号は、地形的な制約もあり、通過交通のみならず生活道路としての機能を担っている。 ・日立バイパス(Ⅱ期)は、市外との交通と通過交通を担う役割を果たす道路として海岸部に計画された、茨城県日立市国分町～茨城県日立市旭町までの延長3.0km、暫定2車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成24年度 ・事業進捗率: 11%(うち用地進捗率53%) 【コスト削減等】 ・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。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道50号 結城バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>334</p>				<p>1.4 (2.0) ※2</p> <p>①暫定整備区間の混雑緩和 ・結城バイパスの暫定2車線整備区間は朝夕に速度低下がみられるため、4車線化整備により、交通混雑の緩和に寄与する。 ②安全性向上 ・結城バイパスの整備により、現道の交通転換が図られ、交通事故の減少に寄与する。 ③地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県上位の農産品出荷額を誇る農産品が多く存在するため、結城バイパスの整備により、高速道路や東西移動の所要時間短縮が図られ、工業振興、雇用創出の増加が期待される。 ④医療機関へのアクセス向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地しており、結城バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が4割増加し、救急医療活動を支援する。</p>	<p>・調整池の追加や軟弱地盤対策の変更に伴う総事業費の変更及び関係機関協議等を踏まえた事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・結城バイパスは、中心市街地の混雑緩和、高速道路へのアクセス向上、安全性向上を目的に計画され、茨城県結城市小田林～茨城県筑西市市川までの延長7.7km、4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和64年度 ・事業進捗率：95%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道50号 下館バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>465</p>	<p>2.682</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,346億円 走行経費減少便益：280億円 交通事故減少便益：57億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,000～40,800台/日</p>	<p>1.987</p> <p>【内訳】 事業費：1,830億円 維持管理費：156億円</p>	<p>1.4 (1.3) ※2</p> <p>①中心市街地の混雑緩和 ・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、生活交通と通過交通の棲み分けが進み、交通混雑の緩和に寄与。 ②高速道路へのアクセス向上 ・4車線整備の推進により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス向上が見込まれる。 ③安全性向上 ・下館バイパスの事故類型は、車両相互の追突が多く、全体の約8割を占める。 ・下館バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に寄与。 ④地域振興の支援 ・沿線地域には、製造品出荷額の県内1位を誇る産業や、県上位の出荷額を誇る農産品が多く存在。 ・バイパスの整備により、製造品や農産物の効率的な出荷を支援。 ⑤地域の賑わい創出 ・江戸時代の結城街道に沿う国道50号沿線には、歴史・文化を味わうことのできるスポットが数多く存在している。 ・バイパスの整備に合わせて道の駅グランテラス筑西が開業し、新たなスポットとして人気を集めており、筑西市の観光客入込数が増加し、新たな観光拠点づくり、交流人口の拡大といった地域の活性化、賑わいの創出に貢献。 ⑥医療機関へのアクセス向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う茨城県西部メディカルセンター（災害拠点病院）が立地。 ・バイパス等の整備により、救急医療施設への搬送時間が短縮され、沿線地域の30分カバー人口が約4割増加。 ・4車線化整備の推進により、スムーズな走行が確保され、地域医療を支援。</p>	<p>・電線共同溝整備の追加や地元及び関係機関との協議に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・下館バイパスは、中心市街地の混雑緩和と、それに伴う中心市街地へのアクセシビリティ強化や安全性向上を目的に進めている、茨城県筑西市市川～茨城県筑西市横塚までの延長10.6km、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61年度 ・事業進捗率：95%（うち用地進捗率95%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	
<p>一般国道50号 桜川筑西10号 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>22</p>			<p>1.4 (1.9) ※2</p> <p>①高速道路へのアクセス向上 ・桜川筑西10号（延伸）の整備により、交通の円滑化が図られ、高速道路へのアクセス向上が見込まれる。 ②安全性向上 ・当該区間の事故類型は、車両相互の追突が多く、全体の約7割を占める。 ・桜川筑西10号（延伸）の整備により、交通渋滞の緩和が図られ、交通事故の減少に寄与。 ③地域の賑わい創出 ・現道拡幅の整備に合わせて、高速道路の利便性を活かした桜川市による開発計画が進行しており、工業団地や商業施設が立地。また、当該事業沿線の長方地区にショッピングモールが計画されている。 ・4車線化整備の推進により、新たな雇用創出に貢献。 ④医療機関へのアクセス向上 ・国道50号沿線には、地域医療の中核を担う、さくらがわ地域医療センターが立地。 ・4車線化整備の推進により、スムーズな走行が確保され、地域医療を支援。</p>	<p>・軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県高崎市から茨城県水戸市に至る首都圏北部の主要幹線道路である。 ・桜川筑西10号（延伸）は、交通渋滞の緩和、安全性向上及び高速道路への利便性向上を目的とした、茨城県桜川市長方～茨城県桜川市中泉までの延長1.2km、4車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：60%（うち用地進捗率81%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	

<p>東関東自動車道水戸線（潮来～鉢田） 関東地方整備局 東日本高速道路(株)</p>	<p>その他</p>	<p>1,760</p>	<p>990 (残事業 =990)</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：840億円 走行経費減少便益：109億円 交通事故減少便益：42億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,600～10,300台/日</p>	<p>1,750 (残事業＝ 922)</p>	<p>【内訳】 事業費：1,612億円 維持管理費：138億円</p>	<p>0.6 (残事業 ＝1.1) ※3</p>	<p>①高速ネットワークの形成 ・当該路線の整備により、首都圏・北関東・東関東を結ぶ広域な高速ネットワークが形成されるとともに、国際ハルク戦略港湾や空港へのアクセス向上、災害時のリダンダンシー確保が期待。 ②国際ハルク戦略港湾等へのアクセス向上（農業・畜産業の支援） ・当該路線の整備により、輸送時間が短縮され、農産物の輸送効率の向上が期待。 ③成田国際空港へのアクセス向上（農業・輸出版路拡大の支援） ・当該路線の整備により、成田国際空港への迅速かつ荷痛みが少ない、安定的な輸送が確保され、一次産業の持続的な成長・活性化に寄与。 ④百里飛行場へのアクセス向上 ・当該路線の整備により、所要時間が短縮、時間信頼性確保が図られ、百里飛行場へのアクセスが向上することで、東京国際空港や成田国際空港の航空需要のさらなる分担が期待。 ⑤鹿島臨海工業地帯等の製造品の輸送効率の向上 ・当該路線が開通により、高速ネットワークが形成、輸送時間短縮や輸送労働環境の改善等、物流効率化が期待。 ⑥事故・災害時の代替路確保（リダンダンシー） ・当該路線の整備により、常磐道が通行止めとなった場合でも高速道路ネットワークの代替路を形成し緊急輸送道路の強化を図る。 ⑦医療サービスの充実（医療体制の充実支援） ・当該路線の整備により、第3次救急医療施設への搬送時間が短縮し、1時間圏人口が約279万人から約286万人に拡大（約7万人）、地域の医療体制の充実を支援。 ⑧観光への支援（インバウンド・広域周遊観光の促進） ・当該路線の整備によるアクセス性・観光周遊ルートの向上で、県内外、海外からの更なる誘客に期待。 ⑨沿線地域の活性化（移住・定住促進の支援） ・居住地を選ぶ際の条件として、「通勤のしやすさ」や「公共交通の充実さ」が上位にあげられている。新型コロナウイルスを契機に、当該区間の整備により広域交通ネットワークが形成されることで都内通勤者の移住定住促進が期待。</p>	<p>・発生土処理方法の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東関東自動車道水戸線は、埼玉県三郷市を起点として千葉県を経て茨城県水戸市に至る延長約143kmの高規格道路であり、現在までに、112kmを供用中である。 ・潮来IC～鉢田IC間（30.9km）は、平成20年10月に都市計画決定され、第4回国土開発幹線自動車道建設会議（平成21年4月）を経て、整備計画が決定された。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率：67%（うち用地進捗率98%） ・令和7～8年度開通を目指し、事業を推進。 【コスト削減等】 ・鉢田IC接続部において、ランプ橋構造による立体交差から平面交差点に構造変更し、事業計画を見直し。 ・掘削土の一時仮置き場所を既存施設から東関東道沿線に設置することにより、土砂運搬コストを低減。 ・JR鹿島線橋の下部構造の橋脚形式を張出し橋脚〔充実断面〕から中空式橋脚への構造変更を実施。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>高速道路課 (課長 番掛 敏夫)</p>
---	------------	--------------	-------------------------------	---	---------------------------------	---	--------------------------------------	---	---	-----------	---

<p>一般国道4号 矢板拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>218</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,021億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：44億円</p>	<p>572</p>	<p>【内訳】 事業費：498億円 維持管理費：74億円</p>	<p>2.0 (2.2) ※2</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・矢板拡幅区間には、中交差点など3箇所が主要渋滞箇所特定され、矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通渋滞緩和が見込まれる。 ②交通安全の確保 ・事故類型は車両相互の追突が多く全体の約8割を占めており、矢板拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、交通事故の減少が見込まれる。 ③地域産業の支援 ・矢板拡幅区間周辺には工業団地が多く立地しており、高速10とのアクセスでは当該区間を利用して、矢板拡幅の整備により高速10と工業団地間の所要時間が短縮し、物流効率性が向上するなど、地域産業の活性化を支援する。 ④災害時・緊急時の速達性の確保 ・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長い、矢板拡幅の整備により救急医療施設へ30分圏域が約3割拡大し、救急医療活動を支援する。 ⑤災害時におけるリダンダンシー ・台風19号(2019年)により東北道が通行止めとなった際は、東北道の代替路として機能を発揮した実績や、第一次緊急輸送道路への指定等、災害時の重要路線として更なる強靱化が図られる。 ⑥観光周遊の強化 ・矢板市や大田原市には、八方ヶ原や雲巖寺の主要観光地があり、年間1,500人以上の観光客が来訪しており、矢板拡幅の整備により周遊観光が強化され、観光客の流入増加が期待される。 ⑦農畜産品の流通利便性向上 ・大田原市、那須塩原市、那須町の農畜産出額は県内上位3位を占め、矢板拡幅の整備により、関東方面や矢板家畜市場への流通利便性を支援する。</p>	<p>・内川氾濫想定に基づく内川橋及び前後区間の構造変更に伴う事業費の増加等の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森に至る主要幹線道路である。 ・矢板拡幅は、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域産業の支援、災害時・緊急時の速達性の確保を目的に計画され、栃木県矢板市片岡～栃木県矢板市針生までの延長6.5km、4車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：5%（うち用地進捗率6%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道4号 矢板大田原バイパス 関東地方整備局</p>	<p>一定期間 未着工</p>	<p>400</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 29,200～38,600台/日</p>	<p>572</p>	<p>【内訳】 事業費：498億円 維持管理費：74億円</p>	<p>2.0 (1.9) ※2</p>	<p>①物流生産性の向上 ・矢板大田原バイパスの並行区間では、土屋交差点など5箇所が主要渋滞箇所特定され、矢板大田原バイパスの整備により、交通混雑緩和による物流生産性の向上が見込まれる。 ②安全・安心な生活空間を確保 ・事故類型は車両相互の追突が多く、全体の約8割を占めている。また、矢板大田原バイパスの並行区間は、児童の登下校に利用され、大型車も多く、幅員も狭いため安心・安全に課題がある。矢板大田原バイパスの整備により、大型車を含む交通が転換し、現道の安全性の向上が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・塩谷地域消防本部の救急搬送時間は県内で最も長い、矢板大田原バイパスの整備により救急医療施設へ30分圏域が約3割拡大し、救急医療活動を支援する。 ④災害時におけるリダンダンシー ・台風19号(2019年)により東北道が通行止めとなった際は、東北道の代替路として機能を発揮した実績や、第一次緊急輸送道路への指定等、災害時の重要路線として更なる強靱化が図られる。 ⑤観光周遊の強化 ・矢板市や大田原市には、八方ヶ原や雲巖寺の主要観光地があり、年間1,500人以上の観光客が来訪しており、矢板大田原バイパスの整備により周遊観光が強化され、観光客の流入増加が期待される。 ⑥農畜産品の流通利便性向上 ・大田原市、那須塩原市、那須町の農畜産出額は県内上位3位を占め、矢板大田原バイパスの整備により、関東方面や矢板家畜市場への流通利便性を支援する。 ⑦沿道環境の改善 ・矢板大田原バイパスの整備により、現国道4号の地域分断、騒音、排気ガスなどが低減し、沿道環境の改善効果が期待される。</p>	<p>・事業採択後3年経過した時点で未着工の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道4号は、日本橋を起点とし、宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡を経て青森に至る主要幹線道路である。 ・矢板大田原バイパスは、物流生産性の向上、安全・安心な生活空間を確保、救急医療活動の支援を目的に計画され、栃木県矢板市針生～栃木県那須塩原市三区町までの延長7.9km、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31年度 ・事業進捗率：1%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道17号 群馬大橋拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>300</p>	<p>654</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：578億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：24億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 34,800～50,900台/日</p>	<p>488</p>	<p>【内訳】 事業費：479億円 維持管理費：9.3億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①前橋中心街の混雑・渋滞の解消 ・群馬大橋拡幅の整備により、前橋市中心街の混雑・渋滞が解消。 ②前橋中心街の交通安全の確保 ・群馬大橋拡幅の整備により、車両相互の追突事故をはじめとした交通事故の減少し、前橋市中心街の交通安全が確保。</p>	<p>・用地交渉難航による事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道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の主要幹線道路である。 ・群馬大橋拡幅は、群馬県の政治・経済・文化の中心都市である前橋市にあって、中心街における慢性的な交通混雑の解消と道路交通の安全性を目的とした延長2.4km、6車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率：60%（うち用地進捗率65%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道50号 前橋笠懸道路 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>427</p>	<p>732</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：623億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：48億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,900～42,500台/日</p>	<p>439</p>	<p>【内訳】 事業費：382億円 維持管理費：57億円</p>	<p>1.7</p>	<p>①慢性的な交通渋滞の解消 ・主要渋滞箇所が連坦する国道50号現道の交通混雑が緩和。 ②地域住民の生活環境における安全性向上 ・バイパス及び拡幅事業により、車両相互の追突事故をはじめとした交通事故の減少し、国道50号の交通安全が確保。</p>	<p>・前回再評価後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道50号は、群馬県前橋市を起点とし茨城県水戸市に至る主要幹線道路である。 ・前橋笠懸道路は、群馬県内の国道50号で唯一の2車線区間である前橋市今井町～みどり市世懸町間における慢性的な交通渋滞を解消し、地域住民の生活環境における安全性向上を目的とした延長約12.5km、4車線のバイパス及び拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：28%（うち用地進捗率32%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道51号 成田拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>263</p>	<p>1,108</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,068億円 走行経費減少便益：37億円 交通事故減少便益：3.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,400～41,700台/日</p>	<p>1,053</p>	<p>【内訳】 事業費：1,030億円 維持管理費：23億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・公津の社入口交差点周辺や寺台インター交差点周辺の2車線区間で速度低下が発生。 ・2車線区間の整備により交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和が見込まれる。</p> <p>②インバウンド観光の支援 ・成田拡幅の沿道区間は、エアポート都市構想の中で「訪日外国人誘致エリア」に設定。 ・成田拡幅の整備により、成田市内及び周辺の観光施設・宿泊施設と成田国際空港間のアクセス性向上を支援。</p>	<p>・地盤改良（軟弱地盤対策）範囲の増加や無電柱化計画に基づく電線共同溝整備の追加による総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路である。 ・成田拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全の確保、産業活動の支援を目的として計画された延長5.8km、4車線の現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：97%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道51号 大柴拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>60</p>	<p>96</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：0.53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,700～28,800台/日</p>	<p>76</p>	<p>【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：5.7億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和・交通安全性の向上 ・国道51号の桜田権現前交差点は主要渋滞箇所に特定。 ・国道51号の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約7割。 ・大柴拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②歩道の安全性確保 ・大柴拡幅事業区間は、歩道幅員の狭い箇所（幅員約1.0m）が点在しており、歩行者の安全性に課題。また、車いすの通行が困難。 ・大柴拡幅の整備により、歩道幅員が広くなり、周辺の病院等の公共施設への安全なアクセス性を確保。</p> <p>③地域産業の支援 ・大柴拡幅事業区間周辺に位置する工業団地（成田新産業パーク）には、日本トップシェア醤油メーカーやキムチメーカーをはじめとする食品製造工場、化成工場、物流施設が立地。 ・大柴拡幅の整備により、交通の円滑化が図られ、物流効率化に寄与することに期待。</p>	<p>・無電柱化推進計画に基づく電線共同溝整備の追加による総事業費の変更及び電線共同溝整備の追加および移転に伴い用地引き渡しまで時間を要する物件の存在による事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道51号は、千葉県千葉市、成田市、茨城県鹿嶋市、水戸市を結ぶ延長128kmの幹線道路である。 ・大柴拡幅は、国道51号の混雑緩和、交通安全性の向上、東関東自動車道大柴ICと（旧）東総有料道路（（主）大柴栗源干海線）のアクセス性向上を目的として計画された一部バイパス計画を含む延長1.5km、4車線の現道拡幅事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：66%（うち用地進捗率96%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道 (東金茂原道路) 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,168</p>	<p>2,371</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,249億円 走行経費減少便益：83億円 交通事故減少便益：39億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,500～23,000台/日</p>	<p>1,652</p>	<p>【内訳】 事業費：1,527億円 維持管理費：124億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①物流の効率化 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成する。また、東関東ルート等の主要渋滞箇所を迂回する新たなルートとなり、物流の効率化が期待される。</p> <p>②地域づくり支援 ・首都圏中央連絡自動車道の当該区間は、首都圏及び成田国際空港周辺地域の高規格幹線ネットワークを形成。</p> <p>・圏央道（東金茂原道路）の整備により、首都圏各地からの所要時間が短縮し、自然観光資源の豊富な長生地域がより身近となり、観光客の増加が期待される。</p> <p>③災害時の道路ネットワークの強化 ・災害時において、内陸部から東京湾岸部および県東部沿岸部の啓開・復旧ルートへのアクセスが可能となる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、3環状9放射道路ネットワークの一部を形成し、東京都中心部への交通の適切な分散を図り、首都圏全体の交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で重要な路線である。</p> <p>・東金茂原道路は房総半島における新たな自動車専用道路として、圏央道（茂原～木更津、横芝～東金）に接続し、東京湾アクアライン、館山自動車道と連絡することにより、千葉県と東京都及び神奈川県を結ぶ広域的な高速交通ネットワークを形成するものであり、沿線都市間の連絡強化、企業活動・地域づくり支援、災害時の代替路確保を目的とした延長21.6kmの自動車専用道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・用地進捗率：暫定2車100%（完成4車99%） ・暫定2車線供用：平成25年4月27日 ・今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
<p>一般国道20号 日野バイパス（延伸）Ⅱ期 関東地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>300</p>	<p>3,922</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,455億円 走行経費減少便益：376億円 交通事故減少便益：91億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,600～45,900台/日</p>	<p>2,663</p>	<p>【内訳】 事業費：2,552億円 維持管理費：111億円</p>	<p>1.5 (2.6) ※2</p>	<p>①通過交通の排除による国道20号の渋滞の緩和 ・国道20号日野バイパス（現道）が、平成19年に全線供用したものの、沿線の市街化が進み、主要交差点で渋滞が発生。 ・日野バイパス延伸（Ⅱ期）が整備されることにより、国道20号現道は、交通が日野バイパス延伸（Ⅱ期）へ転換し、渋滞の緩和に期待。</p> <p>②物流の効率化や地域の交通環境の改善に寄与 ・日野バイパス延伸（Ⅱ期）の整備により、圏央道高尾山ICへのアクセス性や走行性が向上し、横浜港への物流出荷能力の向上や、観光地への所要時間短縮に寄与。</p> <p>③救急医療施設への迅速性の向上 ・日野バイパス延伸（Ⅱ期）が整備されることにより、日野市役所から東京医大八王子医療センター迄の所要時間が短縮され、救命率の向上に寄与。</p>	<p>・事業採択後5年間で経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。</p> <p>・日野バイパス（延伸）Ⅱ期は、日野市及び八王子市域を東西につなぐ幹線道路で、八王子南バイパス・日野バイパス（延伸）と一体となり圏央道と両市域を結ぶアクセス道路としての機能や、国道20号（甲州街道）や並行する北野街道等の交通混雑の緩和及び交通事故の減少に伴う地域の安全性の向上を目的とした、日3・4・24号線から国道16号までを結ぶ延長1.5km、4車線のバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：2%（うち用地進捗率4%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>

<p>一般国道246号 厚木秦野道路 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>900</p>	<p>1.493</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,286億円 走行経費減少便益：169億円 交通事故減少便益：38億円</p>	<p>1.284</p> <p>【内訳】 事業費：1,207億円 維持管理費：77億円</p>	<p>1.2 (1.2) ※2</p>	<p>①沿線企業活動の支援 ・厚木秦野道路沿線には国道246号沿線を中心に多くの工業団地が立地。しかしながら、市街地混雑により高速アクセス性が低下している状況。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業活動を支援。 ②企業誘致の支援 ・厚木秦野道路沿線では新規工場立地が盛んで、立地の受け皿として厚木市、伊勢原市では土地区画整理を実施中。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業誘致を支援。 ③観光活性化の支援 ・厚木秦野道路周辺は宮ヶ瀬や大山ほか、観光資源が豊富。厚木秦野道路の整備により沿線から観光地へのアクセスが向上、観光活性化を支援。 ④沿線地域の日常生活の利便性向上 ・厚木秦野道路沿線は自動車交通需要の高い地域であり、国道246号では2車線区間を中心に、朝夕の通勤時間帯だけでなく日中も混雑。厚木秦野道路の整備により、沿線市街間の通勤時間短縮や高速アクセス向上など利便性向上の期待。 ⑤救急活動の支援 ・厚木秦野道路の整備による第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ⑥沿線地域の防災力向上への寄与 ・新東名高速道路の厚木南10付近の「神奈川県総合防災センター」は、災害時には他県や国からの応急活動要員の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所まで、東名高速道路の代替路が形成され、沿線地域の防災力向上が期待される。</p>	<p>・埋蔵文化財調査面積及び単価の増加、用地幅杭設計の完了に伴う事業面積の増加により事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内を横断し静岡県沼津市に至る、延長約120kmの主要幹線道路である。 ・厚木区間は神奈川県厚木市中依知から厚木市飯山までの延長約3.6km、伊勢原区間は神奈川県伊勢原市西富岡から伊勢原市善波までの延長約4.8kmの4車線の道路事業で、圏央道（さかみ縦貫道路）・新東名とのアクセス強化（広域ネットワーク形成）、国道246号の交通混雑の緩和、国道246号の交通安全性の向上、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：厚木区間 平成13年度 伊勢原区間 平成10年度 ・事業進捗率：50%（うち用地進捗率78%） 【コスト削減等】 ・盛土構造区間の地盤状況や交差施設の重要度に着目し、道路構造の見直しにより事業費の削減ならびに周辺環境変化の抑制を図ることを検討。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道246号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>300</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 9,800～11,800台/日</p>		<p>1.2 (2.1) ※2</p>	<p>①沿線企業活動の支援 ・厚木秦野道路沿線には国道246号沿線を中心に多くの工業団地が立地。しかしながら、市街地混雑により高速アクセス性が低下している状況。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業活動を支援。 ②企業誘致の支援 ・厚木秦野道路沿線では新規工場立地が盛んで、立地の受け皿として厚木市、伊勢原市では土地区画整理を実施中。厚木秦野道路整備による圏央道とのアクセス強化、中部近畿方面との広域ネットワーク形成により、企業誘致を支援。 ③観光活性化の支援 ・厚木秦野道路周辺は宮ヶ瀬や大山ほか、観光資源が豊富。厚木秦野道路の整備により沿線から観光地へのアクセスが向上、観光活性化を支援。 ④沿線地域の日常生活の利便性向上 ・厚木秦野道路沿線は自動車交通需要の高い地域であり、国道246号では2車線区間を中心に、朝夕の通勤時間帯だけでなく日中も混雑。厚木秦野道路の整備により、沿線市街間の通勤時間短縮や高速アクセス向上など利便性向上の期待。 ⑤救急活動の支援 ・厚木秦野道路の整備による第三次医療施設へのアクセス向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ⑥沿線地域の防災力向上への寄与 ・新東名高速道路の厚木南10付近の「神奈川県総合防災センター」は、災害時には他県や国からの応急活動要員の集結、物資の受け入れ、搬送車両の集結拠点となる。厚木秦野道路の整備により、「神奈川県総合防災センター」から秦野市役所まで、東名高速道路の代替路が形成され、沿線地域の防災力向上が期待される。</p>	<p>・埋蔵文化財調査面積及び単価の増加、用地幅杭設計の完了に伴う事業面積の増加により事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道246号は、東京都千代田区を起点として神奈川県内を横断し静岡県沼津市に至る、延長約120kmの主要幹線道路である。 ・伊勢原西～秦野中井は神奈川県伊勢原市善波から神奈川県秦野市西大竹までの延長約5.2kmの暫定2車線（完成4車線）の道路事業で、圏央道・新東名とのアクセス強化（広域ネットワークの形成）、国道246号の交通混雑の緩和、国道246号の交通安全性の向上、沿線の経済活動支援及び物流の効率化を目的に計画された事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：6%（うち用地進捗率1%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道138号 新屋拡幅 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>80</p>	<p>197</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：186億円 走行経費減少便益：7.9億円 交通事故減少便益：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,700～29,300台/日</p>	<p>78</p>	<p>【内訳】 事業費：68億円 維持管理費：9.3億円</p>	<p>2.5</p>	<p>①国道138号（現道）の渋滞状況 ・主要渋滞箇所を選定されている交差点が4箇所存在している状況。 ・国道138号（現道）の渋滞が地域住民の移動阻害を引き起こし、地域生活の快適性が低下。 ・渋滞に起因する追突事故が全体の約6割を占める。新屋拡幅の整備により、事故削減が見込まれる。</p> <p>②周辺観光の支援 ・富士吉田周辺には山梨県の観光客の約4割が集中。 ・道の駅富士吉田や北口本宮富士浅間神社などの観光施設が点在しているため施設間の結び付きが弱く、富士山五合目と比べて観光入り込み客数の増加傾向は低い水準で推移。 ・新屋拡幅の整備により、周辺観光施設間の結び付きの強化、更なる周辺観光に期待。</p> <p>③救急搬送時間の短縮 ・富士吉田市立病院は、ドクターヘリとのランデブーポイントにも指定。 ・富士吉田市は、現場までの平均到着時間が県平均を上回る地域となっており、富士吉田市立病院へ向かうためには、国道138号を経由する必要があるが、道路幅員が狭いため、朝夕の渋滞時に救急車両の運行にも支障。 ・新屋拡幅の整備により、安全で円滑な搬送が可能となり、地域の救急活動を支援。</p> <p>④地域生活の快適性（災害時の支援） ・南海トラフ巨大地震により、富士吉田市は震度6弱の想定。 ・災害時における支援物資集積施設（富士山アリーナ）から中央河口湖ICまで4車線の緊急輸送ネットワークを形成。</p>	<p>・地元調整に時間を要したことに伴い事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道138号は、山梨県富士吉田市を起点とし静岡県御殿場市を經由して神奈川県小田原市に至る主要幹線道路である。 ・新屋拡幅は、国道138号の慢性的な渋滞の緩和、交通安全の向上、観光産業など地域経済への貢献、地域生活の活性化などを目的とした、富士吉田市上宿交差点から同市富士見公園前交差点までの延長2.6km、4車線の現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：19%（うち用地進捗率18%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）</p>
<p>一般国道139号 都留バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>310</p>	<p>795</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：757億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：3.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,800～17,200台/日</p>	<p>747</p>	<p>【内訳】 事業費：713億円 維持管理費：34億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和・交通安全の確保 ・都留バイパスは、昭和62年から順次開通しており、これまでに約8割が開通。 ・2工区の開通により、通過交通がバイパスに転換しつづあり、現道での死傷事故件数も減少。 ・都留バイパスの全線整備により、更なる現道交通の転換が図られ、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>②利便性の向上 ・中央自動車道富士吉田線の積雪等による通行止め時には、交通が国道139号に集中し、混雑が発生。 ・また、国道139号現道は、堆雪スペースとなる路肩や歩道の幅員が狭小のため、除雪時には雪が車道に残り、交通に支障。 ・堆雪スペースとなる路肩や歩道等の幅員が十分に確保されている都留バイパスの整備により、除雪時にも円滑な交通が確保されることから、中央自動車道富士吉田線通行止め時のリダンダンジー機能の強化が見込まれる。</p>	<p>・整備形態の検討に伴い事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道139号は、静岡県富士市から山梨県都留市を経て東京都西多摩郡奥多摩町に至る主要幹線道路である。 ・都留バイパスは、都留市内の交通混雑緩和、安全安心な通行の確保を目的とした、都留市十日市場から同市田野倉間までの延長8.0km、2車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和49年度 ・事業進捗率：77%（うち用地進捗率74%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋 弘）</p>

<p>一般国道18号 坂城更地バイパス（坂城町区間） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>110</p>	<p>386</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：294億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：25億円</p>	<p>299</p> <p>【内訳】 事業費：264億円 維持管理費：35億円</p>	<p>1.3 (2.0) ※2</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 ・坂城更地バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和に期待。 ②交通事故の減少 ・国道18号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約8割。 ・坂城更地バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少に期待。 ③迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 ・坂城更地バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が千曲市、坂城町の人口の約3割で新規または所要時間が短縮。 ・坂城更地バイパスの整備により、救命救急医療施設へのアクセス性向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ④観光活性化の支援 ・坂城更地バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、観光利用者数は近年は年間約140～150万人で推移。 ・坂城更地バイパスの整備により、周辺観光施設周遊ルートの所要時間が11分短縮し、観光周遊の促進、観光活性化を支援。</p>	<p>・機能補償道路の取付形状に関する地元協議等により事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 ・坂城更地バイパス（坂城町区間）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、埴科郡坂城町南条から埴科郡坂城町上五明までの延長3.8km、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23年度 ・事業進捗率：29%（うち用地進捗率81%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道18号 坂城更地バイパス（延伸） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>166</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 8,800～19,300台/日</p>		<p>1.3 (0.8) ※2</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・国道18号現道には、主要渋滞箇所が多数存在しており、特に粟佐交差点、杭瀬下交差点での速度低下が顕著。 ・坂城更地バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通混雑の緩和が期待。 ②交通事故の減少 ・国道18号現道の事故類型別事故発生状況は、車両相互の追突事故が約8割。 ・坂城更地バイパスの整備により、現道の交通の転換が図られ、交通事故の減少が期待。 ③迅速な救急医療活動の支援 ・千曲市および坂城町では、主要渋滞箇所が多数存在し、救急医療施設への搬送を阻害。 ・坂城更地バイパスの整備により、救命救急医療施設である篠ノ井総合病院から30分到達圏域が千曲市、坂城町の人口の約3割で新規または所要時間が短縮。 ・坂城更地バイパスの整備により、救命救急医療施設へのアクセス性向上により、迅速な救急医療活動を支援。 ④観光活性化の支援 ・坂城更地バイパス沿線には、戸倉上山田温泉などの温泉施設、上田城跡やおぼすて田毎の月など多数の観光地が存在しており、観光利用者数は近年は年間約140～150万人で推移。 ・坂城更地バイパスの整備により、周辺観光施設周遊ルートの所要時間が11分短縮し、観光周遊の促進、観光活性化を支援。</p>	<p>・トンネルや機能補償道路の法面対策の追加等に伴う事業期間延伸及び総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 ・坂城更地バイパス（延伸）は、交通渋滞の緩和、交通事故の減少及び救急医療施設へのアクセス性向上を目的とした、千曲市稲荷山から長野市篠ノ井埴科までの延長2.6kmの暫定2車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率72%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道18号 上田バイパス（延伸） 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>184</p>	<p>325</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：315億円 走行費用減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：2.9億円</p> <p>【主な根拠】 10,200～26,500台/日</p>	<p>194</p> <p>【内訳】 事業費：170億円 維持管理費：24億円</p>	<p>1.7</p>	<p>①交通渋滞の緩和 ・上田市の生活圏域での移動手段は、約8割が自動車を利用。 ・国道18号現道では、慢性的な速度低下が発生。 ・上田バイパス（延伸）の整備により、国道18号現道の交通がバイパスに転換し、渋滞緩和や移動時間の短縮が見込まれる。</p> <p>②交通事故の減少 ・国道18号現道では、慢性的な速度低下が発生しており、追突事故も多数発生。 ・上田バイパス（延伸）に交通が転換することで、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>③沿線地域の開発・発展等の支援（物流） ・上田市の製造品出荷額は5年で約2割増加（H30年はH26年に対し1.2倍）しており従業者数も増加傾向。 ・上田バイパス（延伸）の整備により上田菅平ICからの30分圏域が拡大し、工業団地が集積する丸子地域は高速道路へのアクセスが向上。 ・工業団地と高速IC間の所要時間短縮により、更なる工業振興、雇用創出に期待。</p> <p>④沿線地域の開発・発展等の支援（観光） ・上田バイパス（延伸）の周辺には、歴史的観光地やアジア最高位の腕子ワイナリーが存在。 ・上田バイパス（暫定2車線）供用後、沿線の観光地利用者数は約2倍（H17に対するH27比率）に増加。 ・上田バイパス（延伸）整備により、主要な観光地間の所要時間短縮が図られ、観光地周遊機会の増加に寄与。</p>	<p>・調整池設置に伴う総事業費の変更及び用地交渉難航による事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道18号は、群馬県高崎市から新潟県上越市へ至る延長約194kmの主要幹線道路である。 ・上田バイパス（延伸）は、現道である国道18号の交通混雑の緩和と交通事故の減少、沿線地域の開発・発展等の支援を目的とした、東御市本海野から上田市国分までの延長4.1km、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21年度 ・事業進捗率：40%（うち用地進捗率64%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道20号 坂室バイパス 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>231</p>	<p>351</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：324億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：1.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,600～28,600台/日</p>	<p>348</p> <p>【内訳】 事業費：327億円 維持管理費：21億円</p>	<p>1.01</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・宮川交差点や中河原北交差点を中心に交通混雑が発生。 ・坂室バイパスの整備により、大型車等の通過交通がバイパスに転換し、国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②交通沿道環境の改善 ・坂室バイパスの並行区間である国道20号（現道）は、坂室バイパスの暫定2車線供用（平成23年6月26日）により、大型車交通量が大きく減少し、歩道の狭い箇所での歩行者や自転車の安全性が向上。 ・坂室バイパスの4車線整備により、大型車などの通過交通が国道20号（現道）からバイパスへ転換され夜間の要請限度を下回り騒音が改善するなど、更なる沿道環境の改善に期待。</p>	<p>・関係機関協議及び用地交渉に時間を要したことに伴い、事業期間の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。 ・坂室バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を目的とした、長野県茅野市金沢から同市宮川までの延長3.7km、4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：79%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>464</p>	<p>925</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：810億円 走行経費減少便益：110億円 交通事故減少便益：5.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,100~18,500台/日</p>	<p>725</p>	<p>【内訳】 事業費：698億円 維持管理費：27億円</p>	<p>1.3</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号（現道）では、長地交番前交差点周辺（暫定2車線供用区間への接続）や大社通り交差点（国道142号と接続）を中心に交通混雑が発生。 ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、交通の転換が図られ、国道20号（現道）の渋滞緩和が見込まれる。</p> <p>②交通安全の確保 ・下諏訪岡谷バイパスと並行する国道20号（現道）では、渋滞や沿道利用に起因する事故が多発している。 ・下諏訪岡谷バイパスの整備により、現道の交通量が転換し、交通事故の減少に期待。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道20号は、東京都中央区から長野県塩尻市に至る延長約225kmの幹線道路である。 ・下諏訪岡谷バイパスは、現道である国道20号の交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的とした、長野県諏訪郡下諏訪町東町から岡谷市今井までの延長5.4km、4車線のバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：73%（うち用地進捗率91%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道158号 奈川渡改良 関東地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>186</p>	<p>126 （残事業 =126）</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,500台/日</p>	<p>186 （残事業＝ 70）</p>	<p>【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：9.8億円</p>	<p>0.7 （残事業 ＝1.8） ※3</p>	<p>①防災危険箇所の回避、大型車すれ違い困難箇所の解消、線形不良箇所の解消 ・国道158号現道には、防災危険箇所が11箇所、大型車のすれ違いが困難なトンネル4箇所存在。 ・線形不良箇所が多数存在し、これらの箇所では急ブレーキをかける車両が多く、交通事故の危険性が高い状況。 ・奈川渡改良の整備により、国道158号現道に複数ある防災危険箇所や大型車すれ違い困難箇所、線形不良箇所を回避し、安全性・走行性が向上。 ②災害時における救急医療の支援 ・近年、松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）への救急出動件数は増加傾向。 ・また、通行止め発生リスクが低減され、松本市西部地域から松本市街への救急搬送等、救急医療サービスに貢献。 ③観光産業の活性化 ・松本市西部地域（旧安曇村、旧奈川村）には、県内有数の観光地である上高地等、複数の観光地が位置している。これらの観光地の利用者数は松本市全体の約4割を占めており、観光面における需要が高い。 ・奈川渡改良の整備により、安全性・走行性が向上し、上高地等の松本市西部地域へのアクセスルートとして、観光産業を支援。 ④費用便益分析に含まれない効果 ・国道158号現道では自然災害や交通事故などにより通行止めが発生すると大幅な迂回が必要。 ・奈川渡改良の整備により、通行止めの発生が減少し、大幅な迂回を回避。 ・奈川渡改良の整備により、所要時間が短縮されることによる重症者の救急救命率の向上に期待。 ・奈川渡改良の整備により、当該路線を通過する主要拠点間のリンク評価が改善。 ・本事業において、長野県と岐阜県を結ぶ主要幹線道路での防災危険箇所の回避が図られるとともに、当該地域で重要な支援拠点への結びつきの改善に寄与、有効性の高い事業と評価できる。</p>	<p>・トンネル補助工法及び作業構台の基礎杭掘削工法の変更に伴う事業期間延伸及び総事業費変更のため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道158号は、福井県福井市から長野県松本市へ至る延長約250kmの幹線道路である。 ・奈川渡改良は、防災危険箇所の回避や線形不良箇所、大型車すれ違い困難箇所の解消を目的とした、松本市奈川から同市安曇までの延長2.2km、2車線の道路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：70%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

一般国道7号 新発田拡幅 北陸地方整備局	再々評価	340	576	465	【内訳】 事業費：397億円 維持管理費：68億円	1.2	①地域産業の活性化・物流効率化 ・事業区間周辺には工業団地等が立地しており、食品工業団地の分譲面積・従業員数が拡大しているなか、国道7号は物流活動における主要搬送ルートとして重要な路線であり、新発田拡幅の整備により、地域産業の活性化・物流効率化による生産性向上に寄与することが期待できる。 ②第三次医療施設へのアクセス向上 ・東北地域唯一の第三次医療施設である新潟県立新発田病院への30分圏内カバー人口が増加するとともに、走行性向上による迅速な救急搬送に貢献する。 ③生活道路の安全性向上 ・交通混雑が緩和されることで、市街地へ流入する車両が国道7号へ転換することが期待されるため、歩行者の安全性確保や通学路の安全性向上が期待できる。 ④沿道土地利用開発の促進・まちづくりの促進 ・新発田市都市マスタープランでは新発田市街地部の国道7号沿線は沿道型商業地として位置づけられており、新発田拡幅の整備により、沿道商業施設の活動支援や、新発田市が進めるまちづくりに寄与する。 ⑤主要観光施設へのアクセス向上 ・新発田市観光振興基本計画（平成19年度）では国道7号を周辺都市と主要観光地間を結ぶ広域観光ネットワークに位置づけられており、新発田拡幅の整備により、主要観光施設へのアクセス性が向上し、地域の観光支援に寄与する。	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道7号新発田拡幅は、「市街地部での慢性的な交通渋滞の緩和」、「沿線地域の振興、活性化」などを目的とした延長5.8kmについて、現道の拡幅を行うものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率50%（うち用地取得率62%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道8号 直江津バイパス 北陸地方整備局	再々評価	360	2,345	1,392	【内訳】 事業費：1,239億円 維持管理費：153億円	1.7	①北陸新幹線・上越妙高駅と主要観光地間を結ぶ観光ルートとしての機能向上 ・上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、国道8号沿線には観光施設が多く点在している。 ・上越市の観光入込客数は、うみがたり（新水俣博物館）開館（H30）などの影響から増加傾向であり、直江津バイパスの整備は地域の観光支援に寄与する。 ②第三次医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上 ・上越市大潟区では、救急医療患者搬送先のほぼ全てが上越市街地方面の病院となっている。 ・直江津バイパスの整備により、上越市大潟区から上越地方唯一の第三次医療施設である新潟県立中央病院への走行時間の短縮が見込まれ、迅速な救急医療患者の搬送が期待される。 ③重要港湾直江津港へのアクセス向上 ・直江津港は、外貨コンテナ貨物取扱量が増加傾向であり、環日本海地域の玄関口として重要な役割を担っている。 ・直江津港出入貨物の約3割は大潟区・頸城方面であることから、直江津バイパスはアクセス道路として重要な役割を担っており、直江津港を利用した物流効率化による企業の生産性向上が期待される。	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号直江津バイパスは、交通混雑の緩和と交通事故削減、地域開発・産業への支援、物流効率化による企業の生産性向上などを目的とした延長12.2kmのバイパス事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率64%（うち用地取得率66%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用やコンクリート二次製品・長尺製品の活用等によるコスト削減に努力する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道8号 水原バイパス 北陸地方整備局	その他	410	604	546	【内訳】 事業費：460億円 維持管理費：86億円	1.1	①防災機能の強化 ・高盛土構造で計画される水原バイパスの整備により、阿賀野川氾濫時の緊急輸送道路としての機能向上や、防災拠点へのアクセス向上も期待される。 ②救命救命活動の支援 ・水原バイパスの整備により、第三次救命医療施設である新潟市民病院への救命搬送時間が短縮し、救命救命活動への支援が期待される。 ③阿賀野市の観光・産業支援 ・事業区間周辺に点在する産業観光拠点及び産業団地へのアクセス性が向上し、阿賀野市の観光・産業の発展が期待される。 ④日常生活圏へのアクセス向上 ・水原バイパスの整備により、阿賀野市に隣接する新潟市との通勤・通学・買い物圏が拡大するとともに、利便性向上が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・水原バイパス整備に伴う通過交通の転換により、現道区間の生活道路や歩行者・自転車空間の安全性改善、沿道地域の騒音低下が期待される。	・軽量盛土工、盛土材改良の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率72%（うち用地取得率100%） 【コスト削減等】 ・新技術の積極的な活用等により、コスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道263号 上越三和道路 北陸地方整備局	再々評価	780	690	772	【内訳】 事業費：764億円 維持管理費：7.6億円	0.9 （残事業 =1.6） ※3	①冬期間におけるスムーズな交通の確保 ・現国道253号は車道幅員が5.5m、路肩を含め6.5mの区間が多く存在する。大型車がすれ違う場合、車道幅員は最低5.5m程度必要となり、冬期堆雪時幅員に余裕がほとんどない。 ・上越三和道路の整備により、大型車がバイパスに転換することで、冬期の歩行者との接触や、路肩狭小区間におけるすれ違い困難などの問題のある現国道253号を回避でき、冬期間の安全性・信頼性が向上する。 ②主要な観光地へのアクセス向上 ・上越地域は豊富な観光資源に恵まれた地域であり、上越三和道路周辺には観光施設が多く点在している。 ・上越魚沼地域振興快速道路の一部を担う上越三和道路の開通により上越市と十日町市方面とのアクセス性が向上し、市内観光施設への更なる観光客増加や域外との交流促進・地域の活性化に寄与する。 ③第三次救命医療施設（新潟県立中央病院）へのアクセス向上 ・旧東頸城地域の浦川原区・安塚区・大島区・牧区では、救命医療患者搬送先の98%が上越市街地の病院である。 ・上越三和道路の整備により、旧東頸城地域から上越地方唯一の第三次救命医療施設である新潟県立中央病院への所要時間が短縮されるなど、迅速な救命医療患者の搬送に貢献する。	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。 ・橋本の側方移動対策（荷重軽減対策）の追加、埋蔵文化財調査費の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道253号上越三和道路は、「広域的な道路ネットワークの強化」、「第三次救命医療施設へのアクセス向上」、「冬期を含めた道路交通の安全性・信頼性の確保」などを目的とした延長7.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率44%（うち用地取得率92%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用やコンクリート二次製品・長尺製品の活用や新技術の活用等によるコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）

<p>一般国道41号 大沢野富山南道路 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>380</p>	<p>610</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：481億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：8,000～26,100 台/日</p>	<p>361</p>	<p>【内訳】 事業費：299億円 維持管理費：62億円</p>	<p>1.7</p>	<p>①物流の信頼性の向上 ・中京圏からの医薬品製造で使用する有機溶剤等の輸送は、東海北陸自動車道に危険物積載車両通行禁止区間があるため、主に国道41号を利用。ただし、国道41号岩穂～西笹津間では、斜面崩落等の災害危険箇所が存在。</p> <p>②冬期交通の安定性の確保 ・国道41号は、富山河川国道事務所管内の直轄国道の中でも冬期の堆雪路肩が確保されている区間の割合が少ない。特に大沢野富山南道路の現道区間はその割合が1割以下となり、積雪時は大型車のすれ違いも困難となっている。</p> <p>③第三次医療施設等へのアクセス向上 ・第三次医療施設の富山県立中央病院は県内の医療の要であるとともに岐阜県からの搬送実績もあり、国道41号は救急搬送時の重要路線となる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道41号大沢野富山南道路は「交通混雑の緩和や交通事故の削減」、「物流の信頼性向上や冬期交通の安全性確保」、「第三次医療施設等へのアクセス向上」などを目的とした、延長12.0kmのバイパス整備を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率14%（うち用地取得率21%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効活用や新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道8号 加賀拡幅 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>362</p>	<p>727</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：621億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：29,800～36,600 台/日</p>	<p>522</p>	<p>【内訳】 事業費：481億円 維持管理費：40億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①主要観光地の連携向上 ・令和5年度の北陸新幹線敦賀延伸開業に伴い、加賀温泉駅を拠点とした二次交通の増加が予想されることから、事業中区間の拡幅により、主要観光地への一層のアクセス向上が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路の機能強化 ・加賀拡幅の整備により、災害時においても停車車両等の影響を受けにくい道路空間とすることで、避難車両や緊急車両の通行を確保することが見込まれる。</p> <p>③地域の医療施設へのアクセス性向上 ・加賀拡幅の整備により、加賀市医療センターの30分圏域カバー人口が増加することが見込まれ、迅速な救急医療患者の搬送に貢献する。</p> <p>④沿道のにぎわい創出 ・近年、一部区間の4車線開通に合わせて沿道サービス施設の立地が進んでおり、加賀拡幅の整備により、今後、国道沿線のにぎわいを活かしたまちづくりが期待されている。</p> <p>⑤地域連携プロジェクト（石川県新長期構想）の支援 ・石川県が取り組んでいる「ダブルラダー踏きの美知（平成28年3月）」構想において、加賀拡幅は南北幹線に位置づけられている。 ・加賀拡幅の整備は、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる等、当該構想の実現に大きく貢献する。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>・路床改良等の追加、埋蔵文化財調査費の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号加賀拡幅は、「交通渋滞の緩和や死傷事故の削減」「主要観光地へのアクセス向上」「沿道のにぎわい創出」などを目的とした延長6.4kmについて、現道の拡幅を行うものである。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率96%（うち用地進捗率99.6%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術を積極的に活用することでコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道470号 輪島道路 国土交通省 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>295</p>				<p>0.8 (残事業 =1.8) (0.96) ※2 ※3</p>	<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・輪島市は、全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。能登空港や輪島港に直結する輪島道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・輪島道路の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</p> <p>③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。</p> <p>④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路の整備により、カーブなどの回避による搬送者の負担軽減が期待されるとともに、公立能登総合病院への搬送時間の短縮が見込まれ、死亡率の低下も期待される。</p>	<p>・巨石対策の追加、盛土材改良の追加、軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道470号輪島道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とした延長4.7kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率99%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	
<p>一般国道470号 輪島道路(Ⅱ期) 国土交通省 北陸地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>335</p>	<p>647</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：527億円 走行経費減少便益：86億円 交通事故減少便益：34億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：6,600～10,900台/日</p>	<p>786</p>	<p>【内訳】 事業費：715億円 維持管理費：71億円</p>	<p>0.8 (残事業 =1.8) (1.1) ※2 ※3</p>	<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・輪島市は、全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。能登空港や輪島港に直結する輪島道路(Ⅱ期)の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・輪島道路(Ⅱ期)の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</p> <p>③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。</p> <p>④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、輪島道路(Ⅱ期)の整備により、カーブなどの回避による搬送者の負担軽減が期待されるとともに、公立能登総合病院への搬送時間の短縮が見込まれ、死亡率の低下も期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。 ・トンネル補助工法の追加、法面対策工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道470号輪島道路(Ⅱ期)は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とし、延長6.8kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率45%（うち用地取得率79%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道470号 田鶴浜七尾道路 国土交通省 北陸地方整備局</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>135</p>				<p>0.8 (残事業 =1.8) (0.95) ※2 ※3</p>	<p>①観光資源豊富な能登地域へのアクセス向上 ・七尾市は、和倉温泉やのじま水族館など全国的にも有名で特色のある豊富な観光資源に恵まれている。能越自動車道の「最後のフロンティア」である田鶴浜七尾道路の整備により、交通結節点や能登半島の各観光地へのアクセス性が向上し、入込み客数の増加が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 ・田鶴浜七尾道路の整備により、災害に強い代替路線が形成されることでリダンダンシーが確保され、緊急輸送道路ネットワーク機能が強化される。</p> <p>③地域連携プロジェクト（石川県長期構想）の支援 ・石川県の長期計画である「ダブルラダー輝きの美知」構想の実現に寄与し、南北に長い県土の交通ネットワークの多重化を図るとともに、北陸新幹線開業効果を県内全域へ波及させる。</p> <p>④救命救急活動の支援 ・能登地域に存在する第三次医療施設は七尾市の公立能登総合病院のみであり、田鶴浜七尾道路の整備により、七尾水見道路などのアクセスコントロールされた道路から病院へと直結され、公立能登総合病院への搬送時間の短縮が見込まれ、死亡率の低下も期待される。</p>	<p>・新規事業採択時評価後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。 ・軟弱地盤対策の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道470号田鶴浜七尾道路は、能越自動車道の一部を構成し、高規格幹線道路網の形成、災害に強いネットワークの形成、第三次医療施設へのアクセス向上、地域の発展・観光の活性化などを目的とし、延長3.4kmのバイパス事業である。</p> <p>【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率16%（うち用地取得率29%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の活用等により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 飯倉道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,551</p>					<p>1.1 (1.1) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(信南交通)が存在する。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格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。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・IC等からのアクセスが向上する主要な観光地(天龍峡・天竜川下り)が存在する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道飯倉道路は、長野県飯田市山本から下伊那郡喬木村氏家に至る延長2.2kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成4年度 ・事業進捗率:約87%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>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</p>	<p>その他</p>	<p>676</p>				<p>1.1 (1.5) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ③個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地(遠山温泉郷等)へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(飯田市立病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の通行不能区間を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出の削減が見込まれる。 ・SPM排出の削減が見込まれる。</p>	<p>・トンネルの補助工法追加による事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は、長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る延長約100kmの高規格道路である。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道青崩峠道路は、長野県飯田市南信濃八重河内から静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家に至る延長5.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:昭和59年度 ・事業進捗率:約68%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	
<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>900</p>	<p>7,259</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益: 6,706億円 走行経費減少便益: 458億円 交通事故減少便益: 94億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,400台/日</p>	<p>6,450</p>	<p>【内訳】 事業費: 6,084億円 維持管理費: 366億円</p>	<p>1.1 (1.1) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。 ⑦地球環境の保全 ・対象道路の路備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・事業化後、新たに判明した地質リスク回避のためのルート変更を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道水窪佐久間道路は、静岡県浜松市天竜区水窪町から静岡県浜松市天竜区佐久間町に至る延長約14.4kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成31年度 ・事業進捗率:約1%(うち用地進捗率0%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,869</p>								<p>1.1 (1,003) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・新幹線駅へのアクセス向上が期待される。 ・拠点空港、地方管理空港、その他の空港、共用空港へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートが構成される。 ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線が構成される。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率500件/徳台km以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消により、当該区間の安全性の向上が期待される。</p> <p>⑦災害への備え ・対象区間が都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業5ヵ年計画に位置づけのある路線として位置づけがある。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・並行区間等における自動車からのNO2排出量の削減が見込まれる。 ・並行区間等における自動車からのSPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・残土受け入れ地の変更及び設計基準の改訂による事業費増の変更を行うため再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道474号三遠南信自動車道は長野県飯田市を起点とし、静岡県浜松市に至る全長約100kmの高規格道路です。 本事業の一般国道474号三遠南信自動車道佐久間道路・三遠道路は静岡県浜松市天竜区佐久間町川合から静岡県浜松市北区引佐町東黒田に至る延長27.9kmの自動車専用道路であり、広域ネットワークの構築、災害に強い道路機能の確保、救急医療活動の支援、地域活性化の支援を主な目的として事業を推進しています。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成5年度 ・事業進捗率：約93%（うち用地進捗率 100%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
---	------------	--------------	--	--	--	--	--	--	--	-------------------------------	---	--	-----------	---------------------------------------

一般国道21号 可児御嵩バイパス 中部地方整備局	その他	384	1,420	【内訳】 走行時間短縮便益：1,300億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：5.2億円 【主な根拠】 計画交通量 24,900台/日	708	【内訳】 事業費：607億円 維持管理費：101億円	2.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（ぎふワールド・ローズガーデン、杉原千畝記念館等）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・設計基準の変更及び橋梁下部工における施工方法の変更による事業費増の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道21号可児御嵩バイパスは、岐阜県可児郡御嵩町井尻から可児市中恵に至る延長8.0kmのバイパスであり、国道21号（現道）の交通渋滞の緩和、交通安全の確保とともに、東海環状自動車道可児御嵩1Cへのアクセスの確保を目的に計画された道路である。平成22年度に可児郡御嵩町井尻から可児市中恵の8.0kmについて全線暫定2車線開通済みであり、国道21号（現道）の交通渋滞の緩和に寄与してきた。 しかし、国道21号（現道）の一部とバイパス部に、主要渋滞箇所（2箇所）があるなどの多くの課題があり、本事業は交通渋滞の緩和等の課題解決のために、引き続きバイパスの4車線化整備を推進する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：H3年度 ・事業進捗率 約89%（うち用地進捗率 100%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局	その他	1,020	3,827	【内訳】 走行時間短縮便益：3,588億円 走行経費減少便益：211億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量 42,600台/日	2,227	【内訳】 事業費：2,108億円 維持管理費：119億円	1.7	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・特急停車駅（JR岐阜駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地（伊奈波神社等）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（岐阜県総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・設計基準の変更及び橋梁下部工における施工方法の変更による事業費増の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道156号岐阜東バイパスは、岐阜県羽島郡岐南町八割から岐阜県関市山田に至る延長13.4kmのバイパスであり、岐阜市の街部を迂回する岐阜環状線の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 残る区間の並行する現道等には、主要渋滞箇所（5箇所）や事故危険区間（8区間）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別ルートバイパスを整備することで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域経済の活性化等の効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和46年度 ・事業進捗率 約61%（うち用地進捗率 約80%） 【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・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道21号 岐大バイパス 中部地方整備局	その他	1,880	2,493	【内訳】 走行時間短縮便益：2,228億円 走行経費減少便益：190億円 交通事故減少便益：75億円 【主な根拠】 計画交通量 57,900台/日	2,227	【内訳】 事業費：2,112億円 維持管理費：115億円	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部として位置付けられている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。	・都市計画変更に合わせて構造変更により事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道21号岐大バイパスは、岐阜県岐阜市東中島から岐阜県大垣市長松町に至る延長23.9kmのバイパスの拡幅及び立体化事業であり、高規格道路「岐阜南部横断ハイウェイ」の一部を構成し、交通渋滞の解消や交通安全の確保を目的に計画された道路です。 岐大バイパスには、主要渋滞箇所（3区間（13箇所））及び単独3箇所）や事故多発箇所（ワースト10位内4箇所）の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために拡幅整備等を行うことで、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、西濃地域の産業支援等の効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和35年度 ・事業進捗率は約47%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）

<p>一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>310</p>	<p>2.371</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,225億円 走行経費減少便益：135億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 28,100台/日</p>	<p>1,120</p>	<p>【内訳】 事業費：868億円 維持管理費：252億円</p>	<p>2.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・特急停車駅（桑名駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常活動圏の中心都市（大垣市）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・地域連携プロジェクト（中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン）を支援する。 ・主要な観光地（千代保福荷神社、ナガシマリゾート）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（大垣市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・一次緊急輸送道路（岐阜県地域防災計画・三重県地域防災計画より）に位置付けられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道258号大桑道路は、岐阜県大垣市桑田町から三重県桑名市大字小貝須字柳原に至る延長41.6kmの道路であり、国道258号周辺及び西濃・滋賀方向から名古屋港・四日市港への物流軸を担う道路です。 暫定2車線区間には、事故危険箇所（2箇所）などの課題があり、本事業は、課題解決のために引き続き4車線化整備をすることで、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、沿線地域の生活支援等の効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和40年度 ・事業進捗率：約87%（うち用地進捗率 約90%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
--------------------------------------	-------------	------------	--------------	--	--------------	---	------------	--	---	-----------	---

<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>4,340</p>				<p>1.4 (2.0) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・拠点空港（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 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④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。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・I Cからのアクセスが向上する主要な観光地(東濃・中濃地域)が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。・SPM排出量の削減が見込まれる。・夜間騒音値の低減が見込まれる。</p>	<p>・一体評価を行う事業が事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率は約77%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>6,075</p>	<p>25,481</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：25,976億円 走行経費減少便益：1,982億円 交通事故減少便益：524億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 26,000台/日</p>	<p>18,313</p>	<p>1.4 (1.2) ※2</p> <p>【内訳】 事業費：17,232億円 維持管理費：1,081億円</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・環状道路内の高速道路等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・環状道路内の高速道路等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・拠点空港（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 ・名古屋港、四日市港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・名古屋大都市圏の環状道路を形成する事業である。 ④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。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・I Cからのアクセスが向上する主要な観光地(岐阜・西濃地域)が存在する。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦安全な生活環境の確保 ・環状道路内側に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑧災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑨地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑩生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。・SPM排出量の削減が見込まれる。・夜間騒音値の低減が見込まれる。</p>	<p>・一体評価を行う事業が事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成6年度 ・事業進捗率は約63%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2,135</p>								<p>1.4 (1.4) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・拠点空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計要領の改訂による事業費増等を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率は約65%、用地進捗率は約99% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,639</p>							<p>1.4 (1.5) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・拠点空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾の（名古屋港、四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>③都市の再生 ・都市再生プロジェクトを支援する事業である（第二次決定、平成13年8月28日） ・三大都市圏環状道路（東海環状自動車道）を支援する事業である</p> <p>④国土・地域ネットワークの構築 ・地方生活圏中心都市（四日市市⇄大垣市）を高規格道路で連絡する。 ・二次生活圏中心都市（桑名市⇄大垣市）を最短時間で連絡する。 ・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区）を支援する。 ・主要な観光地（ナガシマリゾート、多度大社）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送路通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線（岐阜県道・三重県道25号線））の代替路を形成する。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一体評価を行う事業が事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道475号 東海環状自動車道は、愛知県豊田市を起点とし、愛知県瀬戸市、岐阜県岐阜市及び大垣市等の主要都市を経て三重県四日市市に至る延長約160kmの高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）である。 本事業は、東海環状自動車道の一部を構成しており、中京圏の放射状道路ネットワークを環状道路で結び、広域ネットワークを構築することによる、環状道路内の渋滞緩和、地域経済の活性化、観光産業の支援、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成2年度 ・事業進捗率は約74%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	

<p>一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>2,520</p>					<p>1.1 (1.5) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の混雑時旅行速度が改善する。 ・利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス、伊豆箱根バス)が存在する。 ・新幹線駅(JR三島駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が新たに拠点都市間(沼津市、三島市)を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日常生活圏中心城市(沼津市、三島市 沼津1C～伊豆市)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、「富士山麓先端健康産業集積(ファルマバレー)」構想を支援する。 ・主要な観光地(伊豆地域)へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全な生活環境の確保 ・並行区間等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間【国道1号(塚原新田交差点、谷田交差点等)】において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置付けられている。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市に至る延長約60kmの高規格道路である。 本事業の一般国道1号東駿河湾環状道路は、沼津市岡宮を起点とし、田方郡函南町平井に至る延長15.0kmの道路であり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、観光支援の3点を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和63年度 ・事業進捗率：約92%(うち用地進捗率約88%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅰ期) 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>260</p>	<p>6,138</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：5,524億円 走行経費減少便益：466億円 交通事故減少便益：148億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,100台/日</p>	<p>5,513</p>	<p>【内訳】 事業費：5,200億円 維持管理費：313億円</p>	<p>1.1 (1.6) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する又は新たなバス路線が期待できる ②都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市(下田市～沼津市)へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地(下田市、南伊豆町などの南伊豆地域)へのアクセス向上が期待できる。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(順天堂大学医学部附属静岡病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格道路である。 本事業の一般国道414号河津下田道路(Ⅰ期)は、下田市箕作を起点とし、下田市六丁目に至る延長5.7kmの道路であり、交通渋滞の緩和、救急医療への貢献、緊急輸送道路の機能強化の3点を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約24%(うち用地進捗率約29%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>559</p>					<p>1.1 (0.95) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・並行区間等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(東海バス)が存在する又は新たなバス路線が期待できる ②国土・地域ネットワークの構築 ・日常生活圏中心城市(沼津市)へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・主要な観光地(下田市、南伊豆町などの南伊豆地域)へのアクセス向上が期待できる。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設(順天堂大学医学部附属静岡病院)へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路(静岡県緊急輸送路：静岡県交通基盤部)として位置付けられている。 ・緊急輸送道路の代替路線を形成する。 ・並行区間等の特殊通行規制区間(夏季大型車通行規制区間：河津町峰地内(7/20～8/20))を解消する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・自然由来の要対策土処理及び切土区間の掘削方法変更などによる事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道414号伊豆縦貫自動車道は静岡県沼津市岡宮を起点とし、伊豆の国市、伊豆市等の主要都市を経て下田市へ至る延長約60kmの高規格道路である。 本事業の一般国道414号河津下田道路(Ⅱ期)は、静岡県賀茂郡河津町製本を起点とし、下田市箕作に至る延長6.8kmの道路であり、観光支援、救急医療への貢献、緊急輸送道路の確保の3点を主な目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約63%(うち用地進捗率約98%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局	再々評価	445	1,902	【内訳】 走行時間短縮便益：1,766億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量 55,400台/日	1,189	【内訳】 事業費：1,088億円 維持管理費：102億円	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（清水港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（富士山）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 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。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号富士由比バイパスは、静岡県富士市今井から静岡市清水区岡津東町に至る延長21.4kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和や交通安全の確保を目的に計画された道路である。 現在の平面区間には、主要渋滞箇所（1区間（4箇所））や、事故危険区間（6箇所）などの課題があり、本事業は、課題箇所の立体化を実施することで、時間短縮等の効果が見込まれる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和37年度 ・事業進捗率：約45%（うち用地進捗率 約92%） 【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・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道138号 須走道路 中部地方整備局	その他	208		【内訳】 走行時間短縮便益：1,076億円 走行経費減少便益：140億円 交通事故減少便益：26億円	666	【内訳】 事業費：604億円 維持管理費：61億円	1.9 (2.5) ※2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス河口湖線）が存在する。 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（御殿場市、小山町須走）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市（御殿場市、小山町須走）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる。 ④災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立する集落（小山町須走地区）を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑦他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり	・一体評価を行う事業が事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道138号須走道路は、静岡県駿東郡小山町須走から静岡県御殿場市水土野に至る延長3.8kmのバイパスです。本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率は約78%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）
一般国道138号 御殿場バイパス（西区間） 中部地方整備局	その他	388	1,243	【主な根拠】 計画交通量 27,700台/日			1.9 (2.0) ※2	①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（富士急シティバス河口湖線）が存在する。 ②都市の再生 ・神場南土地区画整理事業との連携あり ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間（御殿場市、小山町須走）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常活動圏の中心都市（御殿場市、小山町須走）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（富士御殿場工業団地、東富士リサーチパーク）へのアクセスを支援する。 ・大規模イベント（富士スピードウェイ）のアクセスを支援する。 ・主要な観光地（御殿場市・小山町、箱根、富士五湖、富士山）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立する集落（小山町須走地区）を解消する。 ・第一次緊急輸送道路に定められている。 ・緊急輸送道路（東名高速道路・中央自動車道）が通行止めになった場合に、大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量・SPM排出量の削減が見込まれる。 ・騒音レベルの改善が見込まれる。 ⑧他のプロジェクトとの関係 ・新東名高速道路と一体的に整備する必要あり。	・設計要領の改訂による事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道138号御殿場バイパス（西区間）は、静岡県御殿場市水土野から静岡県御殿場市萩原に至る延長4.3kmのバイパスです。本バイパスは、東富士五湖道路を経由して中央自動車道と新東名高速道路をつなぎ広域ネットワークを形成するとともに、地域活性化の支援（観光、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、災害に強い道路機能の強化などの効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率は約86%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）

<p>一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>316</p>	<p>4, 286</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：3, 997億円 走行経費減少便益：221億円 交通事故減少便益：69億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 77, 300台/日</p>	<p>1, 323</p>	<p>【内訳】 事業費：1, 122億円 維持管理費：201億円</p>	<p>3. 2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 ・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・名古屋飛行場へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・区画整理（日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ④個性ある地域の形を形成 ・主要な観光施設（豊田スタジアム）のアクセス向上が期待される。 ⑤安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられる。 ・緊急輸送道路（東名高速道路）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。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路である。 豊田西バイパスや並行する現道等には、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い区間が多数存在するなどの課題があり、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援等の効果を見込んでいる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和42年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道153号 豊田北バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>449</p>	<p>4, 781</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4, 486億円 走行経費減少便益：272億円 交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41, 600台/日</p>	<p>2, 374</p>	<p>【内訳】 事業費：2, 190億円 維持管理費：185億円</p>	<p>2. 0 (2. 7) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（名鉄バス等）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（豊田市豊田平戸橋土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。 ④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（香嵐渓等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・現道の架替の必要のある老朽橋梁（平戸橋）における通行規制等が解消される。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・現場条件に合わせた施工方法の変更により事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市助八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田助八ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田北バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18、20年度 ・事業進捗率は約62%、用地進捗率は約91% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>931</p>	<p>4, 781</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4, 486億円 走行経費減少便益：272億円 交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41, 600台/日</p>	<p>2, 374</p>	<p>【内訳】 事業費：2, 190億円 維持管理費：185億円</p>	<p>2. 0 (2. 2) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・拠点空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・現場条件に合わせた施工方法の変更により事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名1ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。 豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在するなど多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率は約83%、用地進捗率は約99% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道247号 西知多道路(長浦～日長) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>330</p>	<p>1,399</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,235億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：9.5億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,200台/日</p>	<p>1,202</p>	<p>【内訳】 事業費：1,080億円 維持管理費：122億円</p>	<p>1.2 (2.7) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線(知多市コミュニティバス)が存在する。 ・新幹線駅(名古屋駅)へのアクセス向上が見込まれる。 ・拠点空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・特定重要港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・区画整理(太田川駅周辺地区等)の沿道まちづくりとの連携あり。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「西知多道路」の一部として全区間指定されている。 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ⑤個性ある地域の形を形成 ・主要な観光施設(めんたいパークとこなめ)のアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・緊急輸送道路(国道155号)が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・令和3年7月に西知多道路長浦JCT(仮称)～常滑JCT(仮称)間(延長9.0km)で有料道路事業の導入がされたことによる事業費増を行うため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市を起点とし、愛知県常滑市に至る延長約18.5kmの高規格道路である。 本事業の一般国道247号西知多道路(長浦～日長)は、愛知県知多市南浜町から知多市日長に至る延長1.6kmの自動車専用道路であり、拠点空港(中部国際空港)への道路ネットワークの代替性確保や、空港・鉄道間の円滑なモビリティの確保、安全で確実な物流の支援を主な目的として事業を推進している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和3年度 ・事業進捗率：-%(うち用地進捗率：-%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
--	------------	------------	--------------	--	--------------	---	-----------------------------	--	--	-----------	---------------------------------------

<p>一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,420</p>					<p>2.0 (2.6) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。 ④安全で安心できる暮らしの確保 ・三次医療施設（三重県立総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・トンネルの補助工法追加による事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号北勢バイパスは、三重県三重郡川越町南福崎から四日市市采女町に至る延長21.0kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済活性化の支援や災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。 北勢バイパスに並行する現道1号、23号には、主要渋滞区間（2区間）や南海トラフによる巨大地震発生時に津波浸水が予測される区間が存在するなどの多くの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、交通の円滑化および物流の効率化等の効果を見込んでいます。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率は約70%、用地進捗率は約82% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道23号 鈴鹿四日市道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>840</p>	<p>12,967</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：12,376億円 走行経費減少便益：520億円 交通事故減少便益：71億円 【主な根拠】 計画交通量 47,100台/日</p>	<p>6,499</p>	<p>【内訳】 事業費：5,854億円 維持管理費：646億円</p>	<p>2.0 (2.1) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。 ④災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑤地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑥生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・一体評価を行う他事業が事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号鈴鹿四日市道路は、三重県四日市市采女町から鈴鹿市福生町に至る延長7.5kmの主要幹線道路である。 一般国道23号 鈴鹿四日市道路は、北勢バイパス（事業中）や中勢道路（事業中）と連続し、三重県北勢・中勢地域の幹線道路がダブルネットワーク化され、四日市港への物流を支援するほか、大規模災害発生時のリダンダンシーの確保に寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率は約1%、用地進捗率は0% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道23号 中勢道路 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>2,050</p>					<p>2.0 (2.6) ※2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②都市の再生 ・区画整理（久居駅周辺地区都市再生整備事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト（みえメディカルバレープロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（鈴鹿サーキット）へのアクセス向上が期待される。 ⑤災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路（国道1号、国道23号）が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する ⑥地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・設計基準の改訂による事業費増を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道23号中勢道路は、三重県鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る延長33.8kmのバイパスであり、一般国道23号現道の交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保、地域産業の支援を目的に計画された道路である。 並行する現道23号には主要渋滞箇所（2区間・9箇所）が存在するほか、巨大地震による津波浸水が予測されるなど、多くの課題が存在している。 本事業は課題解決のため、バイパスを整備することで現道の渋滞緩和、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和58年度～平成19年度 ・事業進捗率は約94%、用地進捗率は100% 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道1号 関バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>250</p>	<p>523</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：421億円 走行経費減少便益：100億円 交通事故減少便益：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,800台/日</p>	<p>379</p>	<p>【内訳】 事業費：352億円 維持管理費：27億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（三重交通）が存在する。 ②物流効率化の支援 ・国際拠点港湾（四日市港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である。 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト（亀山・関テクノヒルズ）を支援する。 ・地域連携プロジェクト（いこま連携推進プロジェクト）を支援する。 ・主要な観光地（重要伝統的建造物群保存地区 関宿）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（三重県立総合医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置付けられている。 ・緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路を形成する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号は、東京都中央区を起点とし、静岡県静岡市及び愛知県名古屋市の主要都市を経て、大阪府大阪市に至る。我が国の東西交通を担う主要幹線道路である。 本事業の一般国道1号関バイパスは、三重県亀山市太岡寺町から三重県亀山市関町に至る名阪国道接続ランプを含む延長2.5kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、地域経済の支援を主な目的として事業を推進しています。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度、平成15年度 ・事業進捗率：約67%（うち用地進捗率 約96%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道8号 福井バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,005</p>	<p>7,410</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：6,728億円 走行経費減少便益：619億円 交通事故減少便益：63億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量： 38,300台/日</p>	<p>4,158</p>	<p>【内訳】 事業費：3,860億円 維持管理費：298億円</p>	<p>1.8</p>	<p>①地域産業の活性化 ・福井バイパスに近い金津中部工業団地周辺では、平成元年以降、企業立地件数は増加している。 ・暫定2車線開通区間の4車線化による利便性の向上により、さらなる企業進出など地域産業の活性化が期待される。 ②交通安全の確保 ・未整備区間の暫定2車線開通により、並行する県道区間から福井バイパスへ約8割の交通が転換した。 ・しかし、暫定2車線である県道区間は中央分離帯が無く、4車線開通済区間の人対車両事故の割合が約2%に対し、県道区間では約8%と高い状況となっている。 ・暫定2車線開通区間の4車線化により、並行する県道区間の交通が転換することで、交通安全が期待される。 ③災害時の住民避難支援 ・福井県には、全国でも多い4ヶ所13基の原子力発電所があり、有事の際には原発30km圏に位置する市町から県内および県外に避難する防災計画が平成25年7月に定められた。 ・鯖江市及び越前市の避難先は福井県北部や石川県となっており、その避難経路として北陸道や国道8号が指定されていることから、暫定2車線区間の4車線化は円滑な住民避難の支援に貢献することが期待される。</p>	<p>・流用土の改良の追加、盛土区間の地盤改良工の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、北陸3県（富山、石川、福井）の主要都市及び滋賀県湖東地域を経て、京都市に至る延長約570kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業・経済を支えるとともに、北陸自動車道や名神高速道路などとともに広域ネットワークを形成するなど重要な役割を担っている。 福井バイパスは、地域産業の活性化、交通安全の確保、災害時の住民避難支援を目的とした延長42.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度（あわら市瓜生～越前市塚原町）平成2年度（延伸：あわら市世岡～坂井市丸岡町玄女間） ・事業進捗率約98%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道8号 米原バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>700</p>	<p>1,447</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,357億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：10億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 25,000台/日</p>	<p>1,327</p>	<p>【内訳】 事業費：1,228億円 維持管理費：99億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道8号の交通量は、交通容量を上回り、交通混雑が発生している。 ・バイパス整備による交通転換を図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 ・一般国道8号は、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が全体の7割を占めている。また、歩道未設置区間が多く、通学路が存在することから、市街地等における歩行者等の安全確保が課題となっている。 ・バイパス整備により、通過交通の転換を図ることで、交通事故の減少や歩行者等の安全性向上が期待される。 ③冬季の円滑な交通確保 ・高速道路の通行止め時には、現道の一般国道8号が代替路として重要な役割を担っているが、交通集中や積雪による速度低下により車両の立ち往生が懸念されるなど、円滑な交通に支障をきたしている。 ・バイパスの整備により、堆雪帯が設置され、積雪時の幅員が確保されることで、冬季における交通の円滑化が期待される。 ④地域医療の支援 ・米原バイパスの整備によりアクセス向上が見込まれる三次医療施設として「長浜赤十字病院」がある。 ・バイパス整備により、彦根市～長浜赤十字病院の到着時間が約33分⇒約26分となり約7分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。</p>	<p>・関係機関協議の長期化等による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道8号は、新潟県新潟市を起点とし、京都府京都市に至る総延長約600kmの主要幹線道路であり、滋賀県の産業・経済・生活活動を支える重要な路線である。 米原バイパスは、長浜市内・米原市内・彦根市内の交通混雑の緩和、交通安全の確保、冬季の円滑な交通の確保を目的とした延長10.3kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率約66%（うち用地進捗率約99%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道1号 栗東水口道路Ⅰ 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>534</p>				<p>1.6 (1.1) ※2</p> <p>①交通混雑の緩和 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間や栗東水口道路Ⅱ・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 ③地域医療の支援 ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 ④観光アクセスの支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 ⑤物流支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地へのアクセス向上が期待される。</p>	<p>・盛土区間における地盤改良工の追加、切土部の土質条件変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成元年度 ・事業進捗率約88%（うち用地進捗率約98%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道1号 栗東水口道路Ⅱ 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>479</p>	<p>4,378</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,104億円 走行経費減少便益：227億円 交通事故減少便益：47億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,900台/日</p>	<p>2,746</p> <p>【内訳】 事業費：2,369億円 維持管理費：377億円</p>	<p>1.6 (2.2) ※2</p> <p>①交通混雑の緩和 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間や栗東水口道路Ⅱ・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 ③地域医療の支援 ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 ④観光アクセスの支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 ⑤物流支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地へのアクセス向上が期待される。</p>	<p>・一般国道1号栗東水口道路Ⅰと一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率約54%（うち用地進捗率約100%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	
<p>一般国道1号 水口道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>400</p>			<p>1.6 (1.1) ※2</p> <p>①交通混雑の緩和 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間や栗東水口道路Ⅱ・水口道路の暫定2車線区間では、速度低下が発生しており、交通混雑が発生している。 ・各事業区間の整備による交通容量の拡大により、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全の確保 ・栗東水口道路Ⅰに並行する国道1号区間では、交通混雑に起因する追突事故が全体の約7割を占めており、死傷事故率が県平均より高い区間が存在する。 ・水口道路では4車線開通により死傷事故件数が14%減少しており、各事業区間の整備により、水口道路と同様の効果が期待される。 ③地域医療の支援 ・各道路の整備により、アクセス向上が見込まれる三次医療施設として「済生会滋賀県病院」がある。 ・各道路の整備により、甲賀市～済生会滋賀県病院までの混雑時の到着時間が約41分⇒約32分となり約9分短縮され、特に搬送時間の短縮が求められる重症救急患者に対応する三次医療施設におけるアクセス向上が期待される。 ④観光アクセスの支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の観光客数は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、県内の観光拠点へのアクセス向上が期待される。 ⑤物流支援 ・各道路の沿線地域である湖南地域、甲賀地域の製造品出荷額は、近年増加傾向にある。 ・各道路の整備により、交通混雑が緩和されることで、工業団地へのアクセス向上が期待される。</p>	<p>・一般国道1号栗東水口道路Ⅰと一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道1号栗東水口道路Ⅰ、栗東水口道路Ⅱ、水口道路は、一連の整備により国道1号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした道路である。また、高規格道路である甲賀湖南道路の一部として広域ネットワークを形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度（1工区）・昭和63年度（2工区・3工区） ・事業進捗率約93%（うち用地進捗率約100%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>	

<p>一般国道1号 淀川左岸線延伸部 近畿地方整備局 阪神高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社</p>	<p>長期間継続中</p>	<p>4,000</p>	<p>4,254</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,964億円 走行経費減少便益：257億円 交通事故減少便益：32億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 44,400台/日</p>	<p>3,109</p>	<p>【内訳】 事業費：2,839億円 維持管理費：271億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通の円滑化 ・大阪都市圏では、阪神高速の環状線に交通が集中し渋滞している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、大阪都市圏の外周をネットワーク化することで、阪神高速の環状線を通する交通を外周に転換し、交通を円滑にする。 ②迂回機能の確保 ・都市高速道路においては、渋滞時に事故が発生しやすく、東大阪線では渋滞損失時間が全国ワースト4位であり、大阪港線では事故が年間377件発生している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、通行規制時の迂回路としての機能はもちろん、災害時の避難・救援活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待される。 ③地域の活性化 ・臨海部と内陸部間の貨物の取扱量が年々増加し、平成5年と比較して約3倍に増加している。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、物流が効率化し、沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化が期待される。 ④観光産業の支援 ・関西の訪日外国人における観光消費額は年々増加している。さらに、2025年国際博覧会の開催が「夢洲」で予定されており、大阪府・大阪市では並行して統合型リゾート施設の開発計画が進められている。 ・淀川左岸線延伸部の整備により、広域的なネットワークが形成されることで、大阪臨海部や他の観光拠点の時間短縮が図られ、周遊エリア拡大による観光消費の増加が期待される。</p>	<p>・新規事業化後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・淀川左岸線延伸部は、政府の都市再生プロジェクトとして位置づけられた「大阪圏の新たな環状道路（大阪都市圏再生環状道路）」の一部を構成する道路で、門真市ひえ島町から大阪市北区豊崎を結ぶ延長8.7kmの自動車専用道路である。 ・第二京阪道路と接続することにより、大阪ベイエリア（阪神港、夢洲、吹洲地区）と名神高速道路などの主要な高速道路を結び、物流の効率化や周辺地域との連絡強化による大阪・関西の経済活性化、競争力強化、災害時の避難・救援活動を支える重要な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率約1%（うち用地進捗率約0%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>道路局 高速道路課 (課長 沓掛 敏夫)</p>
<p>一般国道175号 神出バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>224</p>	<p>675</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：653億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：2.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,600台/日</p>	<p>427</p>	<p>【内訳】 事業費：384億円 維持管理費：43億円</p>	<p>1.6</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・神出バイパスの段階的な部分供用（H25.3及びH27.3）に伴い、小林交差点～北古口交差点間の現道の旅行速度が向上し、田井南交差点の渋滞も解消。 ・暫定供用したバイパス区間では、交通容量不足により通勤時間帯の渋滞が発生。 ・残る区間の整備や4車線化により、バイパス部の渋滞解消が期待される。 ②交通安全の確保 ・一般国道175号（事業区間の現道）は一部通学路指定されている区間があるものの、約8割が歩道未整備であり、自転車・歩行者の安全確保が課題。 ・神出バイパス部分供用（H25.3及びH27.3）に伴い、現道を通する全体交通量の約4割、大型車両の約6割が段階的に減少し、歩行者の安全性が向上。 ・残る区間の整備や4車線化により、通過交通が神出バイパスに転換することで、現道の交通量がさらに減少し、事故減少や自転車・歩行者の安全性向上が期待される。 ③地域活性化への支援 ・神出バイパスが通過する神戸市西区では、産業団地が整備されており、製造品出荷額が増加傾向。 ・残る区間の整備や4車線化により、産業団地へのアクセス機能が向上し、物流活動が促進され、地域の活性化に寄与することが期待される。</p>	<p>・用地買収の長期化による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道175号は、兵庫県明石市を起点とし、京都府舞鶴市に至る総延長約130kmの主要幹線道路であり、瀬戸内工業地域と舞鶴港を南北に結び、中国縦貫自動車道、山陽自動車道や第二神明道路などを相互に結び重要な役割を果たしている。 ・神出バイパスは、神戸市西部における交通混雑の緩和、交通安全の確保等を目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率約78%（うち用地進捗率約89%） 【コスト削減等】 ・事業実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道2号 神戸西バイパス 近畿地方整備局 西日本高速道路株式会社</p>	<p>その他</p>	<p>2,250</p>	<p>4,628</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,260億円 走行経費減少便益：315億円 交通事故減少便益：53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,200台/日</p>	<p>4,210</p>	<p>【内訳】事業費</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・神戸西バイパス整備区間と並行する第二神明道路では部分供用（H10）により交通混雑が緩和され、渋滞回数が大幅に減少。 ・一方、未整備区間と並行する第二神明道路では交通容量を超過した交通が発生しており、年間280回の渋滞（令和2年）が発生。 ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の渋滞回数が減少し、走行性の向上に期待。 ②交通安全の確保 ・神戸西バイパス未整備区間と並行する並行する第二神明道路は、整備区間に並行する第二神明道路と比べ死傷事故率が高く、交通混雑に起因すると考えられる追突事故が約8割を占め、交通安全面に課題。 ・神戸西バイパスの整備により、第二神明道路の交通混雑が緩和され、事故の減少が期待される。また、第二神明道路が通行止め時の迂回路として寄与することにも期待される。 ③物流の効率化支援 ・兵庫県の製造品出荷額等は全国5位と高く、その約9割が阪神・播磨地区から出荷。 ・阪神・播磨地区には、臨海部に出荷額が高いエリアが集中し、第二神明道路を走行する大型車の発着地は、阪神（兵庫）地区と播磨地区の臨海部で約7割を占める。 ・神戸西バイパスの整備により、東西方向の物流の効率化が期待される。</p>	<p>・現地条件等を踏まえた橋梁形式の見直し、追加対策・工法変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・神戸西バイパスは、神戸市垂水区から明石市を結ぶ延長約12.5kmの高規格道路であり、交通混雑が著しい神戸西部地域において、第二神明道路のバイパスとして計画された道路である。 ・第二神明道路と東西の広域交通を分担し、日常生活や経済活動を支える重要な路線であり、神戸淡路鳴門自動車道へのアクセス道路としても機能。 【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75%（うち用地進捗率約90%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p> <p>道路局 高速道路課 (課長 沓掛 敏夫)</p>

<p>一般国道483号 豊岡道路 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>190</p>	<p>435</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：344億円 走行経費減少便益：74億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日</p>	<p>410</p> <p>【内訳】 事業費：379億円 維持管理費：31億円</p>	<p>1.1 (1.8) ※2</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回る。また、渋滞の要因と考えられる追突が約7割を占めている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。</p> <p>③災害時等の交通確保 ・平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で7回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬飛行場等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮する。</p> <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。</p>	<p>・トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加、法面補強工の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率約72%（うち用地進捗率約98%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
<p>一般国道483号 豊岡道路（Ⅱ期） 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>270</p>	<p>11,600台/日</p>	<p>3,074</p> <p>【内訳】 事業費：2,973億円 維持管理費：100億円</p>	<p>1.1 (0.6) ※2</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・事業区間と並行する国道は、朝夕の通勤帰宅時や観光シーズンには混雑が発生しているが、豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全の確保 ・事業区間と並行する国道の平均死傷事故率は、但馬地域内の国道の平均死傷事故率を上回る。また、渋滞の要因と考えられる追突が約7割を占めている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）の整備により、交通転換が図られることで国道における事故の減少が期待される。</p> <p>③災害時等の交通確保 ・平成16年10月の台風23号をはじめ、但馬地域を流れる円山川は大きな氾濫が過去50年で7回起き、市民生活に多大な影響を与えている。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、比較的標高の高い位置を通過するため、水害への影響は受けにくく、豊岡病院や但馬飛行場等へのアクセスが確保でき、災害時にも幹線道路としての機能を発揮する。</p> <p>④第3次救急医療機関へのアクセス向上 ・但馬地域唯一の第3次救急医療機関である豊岡病院では、ドクターカーを派遣し、救急車と連携した独自の救急医療体制を構築している。 ・北近畿豊岡自動車道の整備により、30分圏域の人口カバー率が91%→98%に拡大し、救急搬送時の時間短縮が期待される。</p>	<p>・一般国道483号豊岡道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北近畿豊岡自動車道は、豊岡市から丹波市に至る延長約73kmの高規格道路であり、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の連携を支援するとともに、舞鶴若狭自動車道等を介して京阪神都市圏と直結することで、地域の活性化を支援する自動車専用道路である。 ・豊岡道路、豊岡道路（Ⅱ期）は、交通混雑の緩和、交通安全の確保、災害時等の交通の確保、第3次救急医療機関へのアクセス向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率約1%（うち用地進捗率約0%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
<p>一般国道165号 大和高田バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>930</p>	<p>3,314</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,980億円 走行経費減少便益：277億円 交通事故減少便益：58億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 27,100台/日</p>	<p>3,074</p> <p>【内訳】 事業費：2,973億円 維持管理費：100億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・大和高田バイパスの整備により交通が転換し、並行する現道165号では交通量が減少するものの、依然として交通容量を超過。 ・バイパス整備により交通が転換し、交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保 ・大和高田バイパスと並行する現道165号で発生する事故は、渋滞等に起因すると考えられる追突が全体の5割を占めており、死傷事故率は奈良県平均の約3.1倍となっている。 ・バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、交通事故の減少が期待。</p> <p>③観光支援 ・奈良県西部および東部の観光客数は近年増加傾向にある。 ・バイパス整備により、西名阪自動車道への所要時間短縮など大阪方面からのアクセス向上が見込まれ、観光振興への寄与に期待。</p> <p>④地域医療の支援 ・国道165号を通るルートでは、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送の定時性が確保できていない。 ・バイパスの整備により、救急搬送時間の短縮が見込まれ、地域医療支援に寄与。</p>	<p>・用地買収の長期化による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道165号は、大阪市北区を起点とし、奈良県大和野平地域の南部を經由して三重県津市に至る全長約125kmの主要幹線道路である。 ・大和高田バイパスは、奈良県香芝市から橿原市内の一般国道165号における交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長14.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和43年度 ・事業進捗率約89%（うち用地進捗率約92%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>

<p>一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>240</p>	<p>322</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：294億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：3.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,700台/日</p>	<p>288</p>	<p>【内訳】 事業費：266億円 維持管理費：23億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・一般国道25号では、終日にわたって、旅行速度が低下し、渋滞が発生。 ・斑鳩バイパス開通済み区間に並行する区間では交通量の減少が見られるものの、依然として交通容量を超過。 ・斑鳩バイパスの整備により、更なる交通がバイパスへ転換し、交通混雑の緩和が期待。</p> <p>②交通安全の確保 ・一般国道25号で発生する事故は、渋滞等に起因すると考えられる追突が全体の4割を占めており、死傷事故率は奈良県平均の約1.7倍となっている。 ・バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、交通事故の減少が期待。</p> <p>③地域医療の支援 ・一般国道25号を通るルートでは、渋滞の影響を受けやすく、救急搬送の定時性が確保できていない。 ・バイパス整備により、救急搬送時間の短縮が見込まれ、地域医療支援に寄与。</p> <p>④観光支援 ・法隆寺周辺は斑鳩町の観光拠点となっており、観光客の多くが乗用車や法隆寺駅から路線バスやタクシーを利用して訪れるため、観光シーズンには一般国道25号へ交通が集中。 ・バイパス整備により交通転換が図られ、交通混雑が緩和されることで、観光拠点へのアクセス向上が見込まれ、観光振興への寄与に期待。</p>	<p>・用地買収の長期化による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道25号は、三重県四日市市を起点とし、奈良県西和地域を経て、大阪府大阪市に至る延長200kmの主要幹線道路である。 ・斑鳩バイパス（いかるがパークウェイ）は、斑鳩町市街部の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的とした延長4.7kmの道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和47年度 ・事業進捗率約46%（うち用地進捗率約54%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)</p>
---------------------------------------	------------	------------	------------	--	------------	--	------------	---	--	-----------	--

一般国道42号 すさみ串本道路 近畿地方整備局	その他	1,210	4,860	【内訳】 走行時間短縮便益：4,423億円 走行経費減少便益：337億円 交通事故減少便益：100億円	4,565	【内訳】 事業費：4,191億円 維持管理費：375億円	1.1 (1.1) ※2	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・地質条件変更による法面対策の追加、橋梁下部構造の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 ・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率約39%（うち用地進捗率約97%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 串本太地道路 近畿地方整備局	その他	900					1.1 (0.98) ※2	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・南和歌山医療センター（田辺市）は、和歌山県南部地域唯一の三次医療施設であり、すさみ串本道路、串本太地道路の整備により、南和歌山医療センターの60分圏域人口カバー率は68%から96%まで拡大。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・一般国道42号すさみ串本道路、新宮紀宝道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 ・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率約2%（うち用地進捗率約39%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 新宮道路 近畿地方整備局	その他	300					1.1 (0.8) ※2	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・東牟婁郡では、新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・一般国道42号すさみ串本道路、新宮紀宝道路と一体評価の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 ・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率約2%（うち用地進捗率0%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道42号 新宮紀宝道路 近畿地方整備局	その他	450					1.1 (1.3) ※2	①災害時の交通確保 ・南海トラフ巨大地震に伴う津波により、すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路に並行する国道42号の約8割の区間が浸水すると予測されている。 ・近畿自動車道紀勢線は津波に対して十分な高さを確保した計画路線であり、大規模災害時における緊急輸送道路や一時的な避難場所として活用するため、避難路を設置し、地域の避難活動を支援している。 ②救急医療活動の支援 ・東牟婁郡では、新宮紀宝道路の整備による時間短縮により、地域医療の核である新宮市立医療センターと紀南病院（三重県御浜町）とで実施されている地域医療連携がさらに向上。 ・災害時においても広域的な救急活動支援が期待できる。 ③広域周遊観光の支援 ・近畿自動車道紀勢線の整備により、沿線市町の観光客数が大きく増加。 ・未整備区間を整備することにより、和歌山県・三重県の豊富な観光資源を活かした広域周遊観光を支援。	・深掘りの追加、台船仕様の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道42号は静岡県浜松市を起点とし、和歌山県和歌山市に至る総延長521kmの主要幹線道路であり、和歌山県の紀伊半島沿岸部をつなぐ唯一の国道として、産業、経済、生活を支える重要な役割を担っている。 ・一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路及び新宮紀宝道路は、紀伊半島を一周する高規格道路として、南海トラフ地震等災害時の交通確保、救急医療活動の支援及び広域周遊観光の支援を目的とした自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率約49%（うち用地進捗率約99%） 【コスト削減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道9号 北条道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>524</p>	<p>645</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：448億円 走行経費減少便益：144億円 交通事故減少便益：53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,700～28,800台/日</p>	<p>487</p>	<p>【内訳】 事業費：440億円 維持管理費：48億円</p>	<p>1.3 (1.3) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失の削減が期待される ・バス路線（福岡～米子・倉吉・鳥取線、出雲鳥取線）の利便性向上が期待される ・琴浦町から倉吉駅（特急停車駅）へのアクセス向上が期待される ・湯梨浜町から美保飛行場（共用空港）へのアクセス向上が期待される</p> <p>②物流効率化の支援 ・湯梨浜町から境港（重要港湾）までのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけ ・隣接した日常活動圏中心都市間（鳥取市～米子市間）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（倉吉市）へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地（白壁土蔵群）へのアクセス向上が期待される【R2観光入込客数：44万人（白壁土蔵群）】</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次救急医療機関（鳥取県立中央病院、鳥取大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・大規模事業（一般国道313号（北条倉吉道路（延伸）））と一体的に整備する必要がある ・「鳥取県の将来ビジョン（R2.10）」「ことうらまちづくりビジョン（H29.3）」「第2次北栄町まちづくりビジョン（R2.9）」「第4次湯梨浜町総合計画」（令和3年3月）に位置づけられている</p>	<p>・液状化対策の追加及び北条JCT構造の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は京都府京都市から山口県下関市に至る総延長約751kmの主要幹線道路である。 ・北条道路は、湯梨浜町はわい長瀬から琴浦町榎下に至る延長13.5kmの道路である。事業目的は、道路の適正な機能分担による安全性の向上、観光地の活性化や企業進出の促進、救急医療アクセスの強化である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：約20%（うち用地進捗率83%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道9号 出雲・湖陵道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>363</p>	<p>518</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：421億円 走行経費減少便益：76億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 20,200台/日</p>	<p>383</p>	<p>【内訳】 事業費：363億円 維持管理費：20億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【一畑バス小田線（上塩治車庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日】 ・大田市から出雲空港（地方管理空港）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 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（R1 観光入込客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が期待される ・騒音レベルが新たに要請限度を下回ることが期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 湖陵・多伎道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている</p>	<p>・土質改良の追加、酸性土壌対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 ・出雲・湖陵道路は、島根県出雲市知井宮町と出雲市湖陵町三部を結ぶ延長4.4kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約80%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道9号 湖陵・多伎道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>259</p>	<p>535</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：430億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：23億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,600台/日</p>	<p>280</p>	<p>【内訳】 事業費：257億円 維持管理費：22億円</p>	<p>1.9</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【一畑バス小田線（上塩倉庫～JR出雲市駅～JR小田駅）6便/日】 ・大田市から出雲空港（地方管理空港）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 ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常生活圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（R1 観光入込み客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、大田・静間道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「新たな出雲の国づくり計画 出雲未来図 後期基本計画（H29.3）」、「出雲市都市計画マスタープラン（H22.2）」に位置づけられている</p>	<p>・土質改良の追加、酸性土壌対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 ・湖陵・多伎道路は、島根県出雲市湖陵町三部と出雲市多伎町久村を結ぶ延長4.5kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道9号 大田・静間道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>360</p>	<p>450</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：357億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,200台/日</p>	<p>376</p>	<p>【内訳】 事業費：347億円 維持管理費：29億円</p>	<p>1.2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サピコ・済生会江津病院）19便/日】 ・江津市から出雲空港（地方管理空港）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 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常生活圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・島根県東部から石見銀山（R1 観光入込み客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（島根県立中央病院、島根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、静間・仁摩道路）と一体的に整備する必要あり ・「島根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている</p>	<p>・土質改良の追加、酸性土壌対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 ・大田・静間道路は、島根県大田市久手町刺鹿と大田市静間町を結ぶ延長5.0kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：約64%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道9号 静岡・仁摩道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>484</p>	<p>595</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：484億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,800台/日</p>	<p>533</p>	<p>【内訳】 事業費：490億円 維持管理費：44億円</p>	<p>1.1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する〔石見交通 大田・江津線（大田市立病院・大田バスセンター～仁万駅前・道の駅サンビコ・済生会江津病院）20便/日〕 ・江津市から出雲空港（地方管理空港）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 ・大田市から浜田港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる ・県内大手養鶏会社から県外出荷先へのアクセス向上が期待される</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「山陰自動車道」に並行する自動車専用道路の一部として位置づけられている ・日常生活圏中心城市へのアクセス向上が見込まれる</p> <p>④個性ある地域の形成 ・鳥根県東部から石見銀山（R1 観光入込み客数：26.5万人/年）等へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（鳥根県立中央病院、鳥根大学医学部附属病院）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である国道9号の代替路線を形成する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「中国ブロックにおける社会資本整備重点計画（H28.3）」に位置づけられている ・大規模道路事業（一般国道9号 出雲・湖陵道路、湖陵・多伎道路、大田・静岡道路）と一体的に整備する必要あり ・「鳥根総合発展計画 第三次実施計画（H28.3）」、「大田市総合計画 後期計画改訂版（H29.3）」、「大田市都市計画マスタープラン（H20.3）」に位置づけられている</p>	<p>・土質改良の追加、酸性土壌対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道9号は、京都府京都市から山口県下関市までを結ぶ延長約751kmの主要幹線道路である。 ・静岡・仁摩道路は、鳥根県大田市静岡町と大田市仁摩町大園を結ぶ延長7.9kmの自動車専用道路である。 ・事業目的は、緊急時の代替路線の確保、現道の隘路区間の解消、観光・医療・物流活動の支援、地域間広域交流の促進及び地域活性化を図ることである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期） 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>575</p>	<p>2,092</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1776億円 走行経費減少便益：241億円 交通事故減少便益：75億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,300～43,600台/日</p>	<p>576</p>	<p>【内訳】 事業費：514億円 維持管理費：62億円</p>	<p>3.6</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・笠岡市から岡山空港（地方管理空港）へのアクセスが向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・笠岡市から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている。 ・日常生活圏の中心城市へのアクセス向上が見込まれる（里庄町～倉敷市）</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（浅口市工業団地造成整備事業）。</p> <p>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。【倉敷美観地区の入り込み客数（R1）：3,283千人/年】</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（川崎医大付属病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑥災害への備え ・山陽自動車道、国道2号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけあり。 ・第1次緊急輸送路の代替路としての機能が期待される。</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（笠岡バイパス）と一体的に整備する必要がある。 ・「第2次浅口市総合計画（H29.3）」において広域・地域間交流を担う道路網として位置づけられている。 ・「第7次笠岡市総合計画後期基本計画（H30.4）」において、企業誘致の推進と雇用促進、地域道路ネットワークを形成する道路として位置づけられている。</p>	<p>・トンネルの支保パターン変更とトンネル補助工法の追加、土工指針改定等による擁壁構造の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 ・玉島・笠岡道路（Ⅱ期）は、岡山県西部に位置し、岡山県浅口市金光町佐方から笠岡市西大島新田を結ぶ延長9.4kmの地域高規格道路である。 ・事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、周辺地域の連携強化。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約43%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道2号 笠岡バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>460</p>	<p>1.401</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1198億円 走行経費減少便益：150億円 交通事故減少便益：53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 35,000～37,700台/日</p>	<p>629</p> <p>【内訳】 事業費：570億円 維持管理費：59億円</p>	<p>2.2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が期待される。 ・国道2号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・庄原町から福山駅（新幹線駅）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港（国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾）へのアクセスが向上が期待される。 ・農林水産物を主体とする地域：笠岡市（笠岡湾干拓地） 主な出荷先：全国</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高企道道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけられている</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（笠岡市笠岡湾干拓地「バイオスタウン構想」）</p> <p>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（倉敷美観地区の入り込み客数（R1）：3,283千人/年）</p> <p>⑤無電柱化による美しい町並みの形成 ・無電柱化推進計画に位置づけられている。</p> <p>⑥安全で安心できるくらしの確保 ・周辺ネットワークとの一体的な整備による第三次救急医療機関（福山市民病院）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑦災害への備え ・岡山県地域防災計画における第2次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・第1次緊急輸送路（山陽自動車道、国道2号）の代替路としての機能が期待される。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の減少が期待される。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の減少が期待される。 ・SPM排出量の減少が期待される。</p> <p>⑩他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業（玉島・笠岡道路（Ⅱ期））と一体的に整備する必要がある。 ・「第7次笠岡市総合計画後期基本計画（H30.4）」において、企業誘致の推進と雇用促進、地域道路ネットワークを形成する道路として位置づけられている。</p>	<p>・軟弱地盤対策、土工指針改定等による擁壁構造の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市北区を起点とし、福岡県北九州市門司区までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 ・笠岡バイパスは、岡山県南西部に位置し、岡山県笠岡市西大島新田から笠岡市茂平を結ぶ位置する延長7.6kmの地域高規格道路である。 ・事業目的は、岡山県西部地域の交通混雑の緩和及び交通安全の確保。</p> <p>【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79%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道53号 津山南道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>220</p>	<p>278</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：226億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 16,700～20,300台/日</p>	<p>263</p> <p>【内訳】 事業費：230億円 維持管理費：33億円</p>	<p>1.1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が期待される。 ・国道53号を利用するバスの利便性向上が期待される。 ・津山市から岡山空港（地方管理空港）へのアクセスが向上が期待される。</p> <p>②物流効率化の支援 ・農林水産物を主体とする地域において農林水産物の流通の利便性が向上が期待される。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「空港津山道路」の一部としての位置づけ。 ・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（津山市～岡山市）。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が期待される（美咲町～津山市）。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される（津山・鶴山公園の入り込み客数（R1）1,316千人/年）</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（津山中央病院救命救急センター）へのアクセス向上が期待される</p> <p>⑥災害への備え ・国道53号が岡山県地域防災計画における第1次緊急輸送道路として位置づけ ・第1次緊急輸送道路である国道53号が通行止めとなった場合、代替路線として機能する</p> <p>⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される</p> <p>⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される ・SPM排出量の削減が期待される</p> <p>⑨他のプロジェクトとの関係 ・「津山市第5次総合計画（H28.3）」において「ひと」や「もの」の交流を促進するための「広域道路網の整備」に位置づけられている ・「美咲町第3次振興計画（R2.3）」において「暮らしやすいまちづくり」を推進するための広域交通ネットワークに位置づけられている。</p> <p>⑩その他 ・津山市、美咲町が岡山連携中核都市圏（中核都市：岡山市（H28.10））の構成市となり、今後、岡山市との結び付きが強くなるが見込まれる。</p>	<p>・用地取得や埋蔵文化財の追加調査に伴う延期により事業期間を変更することにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道53号は、岡山県岡山市北区から鳥取県鳥取市までを結ぶ延長約140kmの主要幹線道路である。 ・津山南道路は、岡山県北部に位置し、岡山県美咲町と岡山県津山市を結ぶ延長5.4kmのバイパスであり、地域高規格道路「空港津山道路」の一部を構成するものである。 ・事業目的は、交通安全の確保、災害や交通事故発生時の代替ルート確保、救命救急活動等の支援、周辺地域の発展を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：約48%（うち用地進捗率91%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道2号 福山道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>456</p>	<p>1.102</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：999億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,300～36,200台/日</p>	<p>455</p>	<p>【内訳】 事業費：429億円 維持管理費：26億円</p>	<p>2.4</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される ②物流効率化の支援 ・福山西ICから福山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される ・広島空港（拠点空港）へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部として位置づけ ・日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成 ④個性ある地域の形成 ・駅の浦（日観光入込客数 約67.4万人/年）等へのアクセス向上が期待される ⑤安全な生活環境の確保 ・死傷事故件数の削減が期待される ⑥災害への備え ・第1次緊急輸送道路である一般国道2号の代替路線として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出の削減が期待される ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出の削減が見込まれる ・SPM排出の削減が見込まれる ⑨他のプロジェクトとの関係 ・同時に都市計画決定された「福山沿線道路」「福山西環状線」などと一体的に整備する必要がある ・福山市都市マスタープランに位置づけ</p>	<p>・地質リスクによる変更、橋梁構造の変更等を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市から福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 ・福山道路は、広島県福山市瀬戸町から赤坂町を結ぶ延長約3.3kmのバイパスである。 ・事業目的は、福山都市圏の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、さらに物流の効率化支援や周辺地域との連携強化である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約37%（うち用地進捗率93%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>680</p>	<p>3.539</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2971億円 走行経費減少便益：482億円 交通事故減少便益：86億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 61,000～64,600台/日</p>	<p>863</p>	<p>【内訳】 事業費：799億円 維持管理費：63億円</p>	<p>4.1</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【約15,292.1万人・時間/年→約14,721.9万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する【広島～瀬野～西条 50便/日、志和循環線 11便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒44分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒53分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港：67分⇒49分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置づけ ・日常活動圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所：71分⇒53分】 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院：68分⇒49分】 ⑥災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量が約51.5千t/年（約1.3%）削減【3,996.2千t/年→3,944.7千t/年】 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約225.6t/年（約2.3%）削減【9,820.5t/年→9,594.8t/年】 ・SPM排出量が約12.2t/年（約2.4%）削減【517.7t/年→505.6t/年】 ・広島市安芸区上瀬野における夜間の騒音が改善される見込み ⑨他のプロジェクトの関係 「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2021」等、に位置づけあり</p>	<p>・地質リスクによる変更、技術基準、ガイドライン改定による変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約680kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 ・安芸バイパスは、国道2号の慢性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長7.7kmの4車線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成7年度 ・事業進捗率：約65%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,240</p>	<p>5,180</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4424億円 走行経費減少便益：621億円 交通事故減少便益：135億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 55,200～68,400台/日</p>	<p>2,167</p>	<p>【内訳】 事業費：2087億円 維持管理費：80億円</p>	<p>2.4</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる【約15,423.6万人・時間/年→約14,721.9万人・時間/年】 ・利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 【広島～瀬野～西条：77便/日（阿戸線・東雲線を含む）、畑賀線 16便/日】 ・広島市安芸区役所から東広島駅（新幹線停車駅）へのアクセスが向上 【広島市安芸区役所～東広島駅：57分⇒44分】 ・広島市安芸区役所から広島空港へのアクセスが向上【広島市安芸区役所～広島空港：60分⇒53分】 ②物流効率化の支援 ・東広島市から広島港（国際拠点港湾）までのアクセスが向上【東広島市役所～広島港：67分⇒49分】 ③都市の再生 ・当該路線は中心市街地（DID地区内）内の事業 ・都市計画道路密度が向上【1.0km/km²→1.7km/km²】 ④国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「東広島廿日市道路」の一部として位置付け ・日常生活圏の中心都市へのアクセスが向上【東広島市役所～広島市役所：71分⇒53分】 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援【広島中央テクノポリス】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセスが向上【東広島市役所～県立広島病院：68分⇒49分】 ⑦災害への備え ・広島県の第1次緊急輸送道路に指定（一般国道2号） ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量が約59.4t/年（約1.5%）削減【4,004.1t/年→3,944.7t/年】 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量が約250.4t/年（約2.5%）削減【9,845.2t/年→9,594.8t/年】 ・SPM排出量が約13.5t/年（約2.6%）削減【519.1t/年→505.6t/年】 ・広島市安芸区中野東における昼間および夜間の騒音が改善される見込み ⑩他のプロジェクトの関係 「第6次広島市基本計画（令和2年6月）」、「広島県道路整備計画2021」等、に位置づけあり</p>	<p>・地質リスクによる変更、技術基準、ガイドライン改定等による変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪市から北九州市に至る延長約680kmの主要な幹線道路であり、西日本の大動脈として沿道地域の産業・社会活動や住民の生活に大きな役割を果たす重要な路線である。 ・東広島バイパスは、国道2号の優性的な交通混雑の緩和、交通安全の確保、周辺地域との連携強化を図ることを目的とした延長9.6kmの4車線道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和50年度 ・事業進捗率：約86%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道2号 岩国・大竹道路 中国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,330</p>	<p>1,571</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1315億円 走行経費減少便益：194億円 交通事故減少便益：62億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,200～31,700台/日</p>	<p>1,279</p>	<p>【内訳】 事業費：1209億円 維持管理費：69億円</p>	<p>1.2</p> <p>①円滑なモビリティの確保 ・渋滞損失時間の削減が期待される。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・岩国飛行場へのアクセス向上が期待される。 ②物流効率化の支援 ・岩国港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される ③国土・地域ネットワークの構築 ・高規格道路「岩国・大竹道路」の一部として位置づけ。 ・日常生活中心都市間を最短時間で連絡するルートを構成する。 ④個性ある地域の形成 ・錦帯橋（R1観光入込客数：約62万人/年）等へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第三次救急医療機関（岩国医療センター）へのアクセス向上が期待される。 ⑥災害への備え ・山口県の第1次緊急輸送道路に指定されている（一般国道2号）。 ・山陽自動車道（大竹IC～岩国IC）の代替路線として機能する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が期待される。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が期待される。 ・SPM排出量の削減が期待される。 ・騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、要請限度を下回ることが期待される。</p>	<p>・前回再評価実施後、5年間の経過した時点で再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号は、大阪府大阪市から、福岡県北九州市までを結ぶ延長約680kmの主要幹線道路である。 ・岩国・大竹道路は、広島県大竹市小方一丁目と山口県岩国市山手町を結ぶ延長9.8kmのバイパスである。 ・事業目的は、一般国道2号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保、広島県と山口県の広域的な連携・交流である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：約26%（うち用地進捗率93%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

<p>一般国道55号 桑野道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>430</p>	<p>729</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：628億円 走行経費減少便益：78億円 交通事故減少便益：24億円</p>	<p>663</p> <p>【内訳】 事業費：631億円 維持管理費：32億円</p>	<p>1.1 (1.6) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島飛行場（共用空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部の農林水産品（あわびや伊勢えび、阿波尾鶏等）の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ④個性ある地域の形成 ・「次世代LIDARレイ構想」地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくりを支援する。 ・県南地域の主要な観光地（日和佐うみがめ博物館やグリーン・ツーリズム施設等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全な生活環境の確保 ・死傷事故率が500件/億台キロ以上である国道55号・津乃峰崎線交差点において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑦災害への備え ・徳島県地域防災計画（令和2年10月）において第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路（現道国道55号）が通行止めになった場合の代替路線を形成し、緊急輸送道路のレジリエンスを確保する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・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。 ⑩他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する。</p>	<p>・前回再評価より5年が経過 ・道路事業による内水への影響を考慮し盛土区間から橋梁区間への変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>桑野道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの到達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：12%（うち用地進捗率84%）</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造物の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道55号 福井道路 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>385</p>	<p>【主な根拠】 計画交通量 8,400～14,500台/日</p>		<p>1.1 (0.9) ※2</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の当該路線の整備による路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・徳島飛行場（共用空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・徳島小松島港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・県南部の農林水産品（あわびや伊勢えび、阿波尾鶏等）の流通の利便性向上が見込まれる。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部として四国8の字ネットワークの一部を構成する。 ・隣接した日常生活圏中心都市間（阿南市と高知東部安芸市）を最短時間で連絡する路線を構成する。 ・日常生活圏中心都市である阿南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 ・「次世代LIDARレイ構想」地域資源を生かした新たなにぎわいと活力を創出するまちづくりを支援する。 ・県南地域の主要な観光地（日和佐うみがめ博物館やグリーン・ツーリズム施設等）へのアクセス向上が期待される。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑥災害への備え ・徳島県地域防災計画（令和2年10月）において第1次緊急輸送道路に位置付けられている。 ・緊急輸送道路（現道国道55号）が通行止めになった場合の代替路線を形成し、緊急輸送道路のレジリエンスを確保する。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 ⑨他のプロジェクトとの関係 ・四国横断自動車道と一体的に整備することで四国8の字ネットワークの一部を構成する。</p>	<p>・軟弱地盤対策の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号は、徳島市を起点として小松島市、阿南市、美波町、室戸市などを經由し、高知市に至る延長約230kmの主要幹線道路であり、四国広域幹線ネットワークを形成する基幹動脈として、四国東南地域の生活や経済、観光の振興に大きな役割を果たしている。</p> <p>福井道路は、地域高規格道路網として整備される「阿南安芸自動車道」の一部であり、四国横断自動車道及び高知東部自動車道と一体的に機能することにより、四国8の字ネットワークを形成し、徳島県南部の広域交流の促進及び地域活性化に大きく寄与する道路である。</p> <p>また、南海トラフの巨大地震などの災害発生時における緊急輸送道路の確保や、第3次医療施設までの到達性の向上、地域産業（農水産業）の活性化支援などを目的として整備を推進している。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：8%（うち用地進捗率58%）</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造物の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道192号 徳島南環状道路 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,191</p>	<p>1,821</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1479億円 走行経費減少便益：249億円 交通事故減少便益：93億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,000～45,800台/日</p>	<p>1,589</p>	<p>【内訳】 事業費：1535億円 維持管理費：54億円</p>	<p>1.1 ※1</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞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。 ・徳島市中心部の渋滞緩和による定時性確保など路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・JR徳島駅（特急停車駅）や徳島飛行場（共用空港）への所要時間短縮が見込まれる。</p> <p>②物流効率化の支援 ・徳島市以西から徳島小松島港（重要港湾）への所要時間が短縮し物流の効率化を支援。</p> <p>③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「徳島外環状道路」の一部を形成する。 ・日常生活圏中心城市である徳島市への所要時間短縮が見込まれる。</p> <p>④個性ある地域の形成 ・徳島県を代表する大規模イベントである「阿波おどり」を支援する。 ・「阿波おどり会館」、「アステイトくしま」などの観光施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（徳島大学病院、徳島県立中央病院）への搬送時間が短縮し、重症患者の救命率向上が見込まれる。</p> <p>⑥安全な生活環境の確保 ・徳島市内の交通事故件数の減少が期待される。</p> <p>⑦災害への備え ・徳島南環状道路は津波浸水の被害を受けないことから、津波襲来時においても東西の交通が確保され、第1次緊急輸送道路として、市内中心部や県南地域への迅速な救助救援活動、救助物資の輸送等が可能。</p> <p>⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>⑨生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる。 ・景観に配慮した整備により、道路機能を確保するだけでなくとまらず、道路空間の有効な活用やまちなみと一体になった空間の形成に寄与する。</p> <p>⑩その他 ・県道徳島環状線と一体的に整備することで徳島環状道路を形成する。</p>	<p>・前回再評価より5年が経過したため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道192号は、愛媛県西条市を起点とし、三好市・美馬市・吉野川市等の吉野川沿岸の各市町を經由して徳島市に至る総延長約99kmの主要幹線道路であり、沿線地域の産業経済を支える大動脈であるとともに、通勤や余暇活動などの日常生活に欠かせない生活道路としての役割も併せ持つ重要な路線である。</p> <p>徳島南環状道路は、「徳島外環状道路」の一部であり、徳島市中心部の通過交通を排除し、市街地流入交通の迂回・分散を図ることで、徳島市内で慢性的に発生している渋滞を緩和し、地域の活性化に大きく寄与する地域高規格道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率：52%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト削減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの削減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造物の採用等、総コストの削減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道3号 岡垣バイパス 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>87</p>	<p>124</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：95億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：8.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 41,900～43,900台/日</p>	<p>89</p>	<p>【内訳】 事業費：79億円 維持管理費：9.7億円</p>	<p>1.4</p>	<p>①交通混雑の緩和 ・4車線化に加え、山田・野間の面フルランプ化により、岡垣バイパスへの交通転換が促され、並行する県道区間の交通混雑緩和が期待される。</p> <p>②交通安全性の向上 ・岡垣バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。</p> <p>③災害に強い道路ネットワークの構築 ・岡垣バイパスの4車線化により、ボトルネックが解消されるほか、立往生車両発生時でも交通機能が確保されるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・トンネル部の地質状況等による補助工法の追加、地質調査結果に伴う擁壁構造の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・岡垣バイパスは国道3号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高い物流ネットワークの構築、交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：約45%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の搬出計画の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>
<p>一般国道201号 香春拡幅 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>101</p>	<p>107</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：87億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：1.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 29,500～34,200台/日</p>	<p>105</p>	<p>【内訳】 事業費：97億円 維持管理費：8.0億円</p>	<p>1.02</p>	<p>①基幹産業を支える物流道路 ・国際競争力強化に向け、空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されており、物流道路としての重要性が増していることから、交通ボトルネックとなる脆弱な2車線区間の整備促進が望まれる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・香春拡幅の整備により、交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・香春拡幅の整備により、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>④災害に強い道路ネットワークの構築 ・香春拡幅の整備により、救援物資等の円滑な輸送や緊急車両等の早期到着が可能となるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。</p> <p>⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2、NO2、SPM削減）</p>	<p>・地質調査結果等に伴う盛土部計画及び仮設計画の見直し、渡河橋部及び跨線橋部の橋梁計画及び仮設計画の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・香春拡幅は、国道201号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上、物流の効率化による地域産業の支援等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約79%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・仮設土留工の施工工法の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 朋弘）</p>

一般国道201号 八木山バイパス 九州地方整備局	その他	381	227	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 217億円 走行経費減少便益： 5.8億円 交通事故減少便益： 3.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,100～19,300台/日</p>	162	<p>【内訳】 事業費： 151億円 維持管理費： 11億円</p>	1.4 ※1	<p>①基幹産業を支える物流道路 ・国際競争力強化に向け、空港・港湾機能の拡充や物流施設の新設などが相次ぎ予定されており、物流道路としての重要性が増していることから、交通ボトルネックとなる脆弱な2車線区間の整備促進が図られる。</p> <p>②災害に強い道路ネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、ボトルネックが解消されるほか、立往生車両発生時でも交通機能が確保されるなど、災害に強い道路ネットワークの構築が期待される。</p> <p>③信頼性の高いネットワークの構築 ・八木山バイパスの4車線化により、事故等による交通規制のリスク軽減が図られ、信頼性の高いネットワークの構築が期待される。</p> <p>④交通安全性の向上 ・八木山バイパスの4車線化により、対面通行が解消されることで、交通事故の減少が見込まれ、道路利用者の交通安全性の向上が期待される。</p> <p>⑤観光振興・まちづくりの支援 ・八木山バイパスの4車線化により、時間短縮が図られることで、観光振興や新たなまちづくりを支援。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・橋梁架設計画の見直し、橋梁耐震補強工法の追加・変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・八木山バイパスは、福岡都市圏と筑豊地域を結ぶ国道201号の2車線区間を4車線化することにより、交通ボトルネックを解消し、信頼性の高いネットワークを構築するとともに、対面通行区間を解消し、安全・安心の確保を目的とする事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：約16%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・建設発生土の他事業への流用によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長・長谷川 朋弘)
一般国道3号 鳥栖久留米道路 九州地方整備局	その他	387	522	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 464億円 走行経費減少便益： 44億円 交通事故減少便益： 13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 21,400～28,500台/日</p>	393	<p>【内訳】 事業費： 371億円 維持管理費： 22億円</p>	1.3	<p>①交通混雑の緩和 ・国道3号の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和される。</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道3号の通過交通が転換することで、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>③物流効率化の支援 ・所要時間の短縮が図られ、更なる物流効率化の支援に寄与することが期待される。</p> <p>④救急医療活動への支援 ・二次医療施設への救急搬送時間の短縮が図られ、救命率向上に寄与することが期待される。</p> <p>⑤地域活性化の支援 ・交通転換が図られ、国道3号を含む周辺道路の交通混雑の緩和、交通安全性の向上、防災機能の向上に寄与することで、更なる地域経済の活性化が期待される。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・地盤改良対策の見直し、橋梁下部工における基礎杭の見直し、宝満川橋の仮設構造（仮設切堤）決定、工用道路の見直し、道路排水流末処理の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥栖久留米道路は、国道3号の交通混雑緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約57%（うち用地進捗率90%） 【コスト削減等】 ・他事業からの流用土活用によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長・長谷川 朋弘)
一般国道3号 鳥栖拡幅 九州地方整備局	その他	112	255	<p>【内訳】 走行時間短縮便益： 219億円 走行経費減少便益： 29億円 交通事故減少便益： 6.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 34,400～44,300台/日</p>	120	<p>【内訳】 事業費： 112億円 維持管理費： 7.8億円</p>	2.1	<p>①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。</p> <p>②交通安全性の向上 ・交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>③物流効率化の支援 ・交通混雑が緩和され、物流効率化の支援が期待される。</p> <p>④救急医療活動への支援 ・高次医療施設への搬送時間が短縮し、救命率の向上など救急医療活動の支援が期待される。</p> <p>⑤地域活性化の支援 ・交通転換が図られ、国道3号を含む周辺道路の交通混雑の緩和、交通安全性の向上、防災機能の向上に寄与することで、更なる地域経済の活性化が期待される。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・CBR試験結果に伴う路床改良及び舗装構成の見直し、構造物撤去工の変更、構造物基礎における地盤改良の追加、道路附属物追加、横断歩道橋の現況機能復旧、橋台基礎杭深さの変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥栖拡幅は、交通結節点である鳥栖IC付近の交通渋滞の緩和や交通安全性の向上、周辺の開発計画の支援等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：約84%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・舗装構成に見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長・長谷川 朋弘)

一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局	再々評価	153	420	【内訳】 走行時間短縮便益：361億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 24,000～38,200台/日	259	【内訳】 事業費：232億円 維持管理費：27億円	1.6	①交通混雑の緩和 ・交通混雑が緩和され、走行性の向上が期待される。 ②交通安全性の向上 ・交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。 ③救急医療活動の支援 ・高次医療施設までの搬送時間短縮が図られ、救命率の向上が期待される。また円滑な救急搬送が可能となり、患者の負担軽減にもつながる。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO2, NO2, SPM削減）	・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・神埼佐賀拡幅は、国道34号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：約83%（うち用地進捗率45%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 弘）
一般国道57号 森山拡幅 九州地方整備局	その他	594	1,013	【内訳】 走行時間短縮便益：944億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 13,300～30,700台/日	781	【内訳】 事業費：754億円 維持管理費：27億円	1.3	①広域交通ネットワークの形成 ・沿線都市と広域交通拠点との所要時間の短縮や高速定時性の確保が図られ、島原地域の観光交流促進や農産物等の物流効率化に貢献することが期待される。 ②地域産業の支援 ・広域ネットワークの形成によって効率的な輸送となることで、地域産業の更なる発展が期待される。 ③交通混雑の緩和 ・事業中区間の自専道整備により、交通の分担が図られ、交通混雑の緩和が期待される。 ④交通安全性の向上 ・事業中区間の自専道整備による交通混雑の緩和により、交通事故が減少し、交通安全性の向上が期待される。 ⑤生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減。（CO2, NO2, SPM削減）	・地盤改良長の変更、現場発生土流用計画の変更、近接家屋への影響を考慮した地盤改良の工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・森山拡幅は高規格道路「島原道路」の一部を構成し、広域ネットワークの形成、国道57号の交通混雑の緩和等を目的とする事業である。 【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88%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 弘）
九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部 九州地方整備局	その他	1,094	1,449	【内訳】 走行時間短縮便益：1,180億円 走行経費減少便益：191億円 交通事故減少便益：79億円 【主な根拠】 計画交通量 11,700～15,100台/日	1,435	【内訳】 事業費：1,331億円 維持管理費：104億円	1.01	①広域交通ネットワークの形成 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、熊本市～延岡市間の所要時間短縮に加え、沿線地域住民の生活圏の拡大や生産業や観光業など沿線地域間の交流・連携の促進が期待される。 ②災害に強いネットワークの構築 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、災害リスクが回避され、確実な幹線機能を確保した災害に強いネットワークが構築される。 ③防災機能の強化 ・災害に強い道路ネットワークが形成され、大規模災害発生時における救命活動、緊急物資や復興・復興を迅速かつ確実に輸送するルートとして期待される。 ④定住促進の支援 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、山都町～熊本市間の所要時間が短縮し、山都町の定住促進が期待される。 ⑤地域活性化の支援 ・九州横断自動車道延岡線の整備により、沿線地域における施設の整備が進んでおり、地域の活性化が期待される。 ⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減。（CO2, NO2, SPM削減）	・豪雨災害による復旧工の追加、岩石小割の追加、土捨て場箇所変更に伴う運搬距離の変更、熊本地震における施工確保対策（復興係数の適用）による追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・九州地方中央部を横断する高速道路ネットワークの一部を形成し、熊本県と宮崎県の連携強化や災害に強い広域的なネットワークの構築を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率：約89%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 長谷川 弘）

一般国道57号 滝室坂道路 九州地方整備局	再々評価	636	428	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：377億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：9.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,700台/日</p>	582	<p>【内訳】 事業費：568億円 維持管理費：14億円</p>	0.7 (残事業 =1.3) ※3	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・中九州横断道路の整備により、大分県と熊本県の沿線各都市間の所要時間短縮や定時性確保が図られ、大規模災害発生時における救援ルートの多重化・広域化等に貢献することが期待される。</p> <p>②災害に強いネットワークの構築 ・滝室坂道路の整備により、災害時においても広域的な物流を確保する効果及び災害時における代替路を確保し、事前通行規制に影響されない災害に強いネットワークの構築が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・滝室坂道路の整備により、線形不良箇所をトンネル構造で回避可能となり、交通安全性の向上が期待できる。</p> <p>④走行性・信頼性の向上 ・滝室坂道路の整備により、路面凍結箇所をトンネル構造で回避可能となり、走行性及び信頼性の向上が期待される。</p> <p>⑤物流効率化の支援 ・中九州横断道路の整備により、災害時の迂回、線形不良等による運転手への負担軽減や所要時間短縮が図られ、物流の効率化を支援することが期待される。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減。(CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道57号滝室坂道路は、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、走行性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道57号 熊本宇土道路 九州地方整備局	再々評価	404	692	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：565億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：45億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 14,200台/日</p>	457	<p>【内訳】 事業費：437億円 維持管理費：19億円</p>	1.5	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・熊本市を起点として宇土市、宇城市、上天草市を経由し、上天草市に至る広域ネットワークが形成され、観光地への滞在時間増加等による地域経済の活性化が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・宇土・宇城・上天草方面の交通が並行現道から転換し、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・並行現道の交通が転換し、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本宇土道路は高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部を形成し、熊本地域と上天草地域の地域間連携の強化、国道3号、57号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局	再々評価	814	7,274	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：6,527億円 走行経費減少便益：612億円 交通事故減少便益：136億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,100～48,200台/日</p>	1,919	<p>【内訳】 事業費：1,761億円 維持管理費：158億円</p>	3.8	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・本道路の整備により、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和ならびに地域間の交流・連携機能の確保等に貢献することが期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・事業中區間の4車線化により、現道区間の更なる交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・事業中區間が4車線化されることで、現道交通量の更なる転換により、交通混雑が緩和され、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道3号熊本北バイパスは、熊本都市圏内の環状道路網の一部であり、熊本市及び沿線地域の交通混雑の緩和や地域間の交流・連携機能の確保等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和48年度 ・事業進捗率：約99%（うち用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

一般国道212号 三光本耶馬溪道路 九州地方整備局	その他	576	610	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：460億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：90億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 13,800～13,900台/日</p>	581	<p>【内訳】 事業費：564億円 維持管理費：16億円</p>	1.1	<p>①災害に強い道路ネットワークの構築 ・本路線の整備により、国道212号の災害時における代替路を確保し、災害に強いネットワークを形成する。</p> <p>②地域経済の活性化 ・本路線の整備により、自動車産業拠点である中津市と周辺市町間のアクセス性が改善され、企業誘致や沿道の雇用創出等の経済活動の活性化が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・本路線の整備により、国道212号の線形不良箇所の回避が可能となり、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>④地域医療活動の支援 ・本路線の整備により、中津市中心部にある病院への搬送時間短縮と搬送時の患者負担軽減が図られ、地域医療活動の支援が期待される。</p> <p>⑤広域観光の振興支援 ・本路線の整備により、中津～日田間のアクセス性が改善され、北九州・福岡等と結んだ新たな観光ルートの形成が可能となり、中津・日田地域の観光振興が期待される。</p> <p>⑥生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・トンネル支保構造の変更及び補助工法の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・三光本耶馬溪道路は、高規格道路「中津日田道路」の一部を形成し、災害に強い道路ネットワークの構築や物流の効率化等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約55%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・土砂運搬先の変更によるコスト削減。 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)
一般国道10号 都城道路(Ⅱ期) 九州地方整備局	その他	356	508	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：296億円 走行経費減少便益：136億円 交通事故減少便益：76億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,600～35,200台/日</p>	358	<p>【内訳】 事業費：325億円 維持管理費：33億円</p>	1.4	<p>①広域交通ネットワークの形成 ・都城志布志道路の整備により、広域ネットワークが形成され、円滑な輸送が実現し、畜産業の更なる振興が期待される。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・本路線の整備により、国道10号の交通が転換することで、都市市街地の交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>③交通安全性の向上 ・本路線の整備により、現道の交通量が転換することで、交通渋滞が緩和され、交通安全の向上が期待される。</p> <p>④広域的な医療活動の支援 ・都城志布志道路の全線開通により広域ネットワークが形成され、「都城広域定住自立圏」における、高次医療施設へのアクセス強化や医療連携の強化が期待される。</p> <p>⑤地域産業の活性化 ・企業立地と新規雇用が増加しており、更なる地域産業の活性化が期待される。</p> <p>⑥リダンダンシーの確保 ・冠水時に迂回ルートが確保されることで、国道10号を鹿児島方面から宮崎市方面へ通過する交通の代替路として機能することが期待される。</p> <p>⑦生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・軟弱地盤対策に伴う地盤改良の追加、液状化対策に伴う地盤改良(固真部)の追加、盛土工法への基礎排水層等の追加、橋梁下部工の施工方法変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・都城道路(Ⅱ期)は、高規格道路「都城志布志道路」の一部として、都城10～志布志港を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、都市市街地の交通混雑緩和等を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：約58%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・他事業からの汎用土活用によるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)
一般国道10号 門川日向拡幅 九州地方整備局	再々評価	314	4,350	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,933億円 走行経費減少便益：275億円 交通事故減少便益：142億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,600～36,700台/日</p>	1,008	<p>【内訳】 事業費：859億円 維持管理費：149億円</p>	4.3	<p>①交通混雑の緩和 ・国道10号の円滑な車両走行が確保されることで、交通混雑の緩和が期待される。</p> <p>②交通安全性の向上 ・国道10号の混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。</p> <p>③地域経済の活性化を支援 ・東九州自動車道へのアクセス性向上を図り、新たな企業立地や事業拡大等雇用の確保と地域経済の活性化が期待される。</p> <p>④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減 (CO2, NO2, SPM削減)</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・門川日向拡幅は、国道10号の交通渋滞や交通安全性の向上等を図り、沿線地域の発展に貢献することを目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和45年度 ・事業進捗率：約95%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋 弘)

一般国道10号 新富バイパス 九州地方整備局	その他	195	1,807	436	【内訳】 事業費：364億円 維持管理費：71億円	4.1	①交通混雑の緩和 ・事業中区間の整備により、円滑な車両走行が確保されることで、国道10号の更なる交通混雑の緩和や走行性の向上が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、交通混雑が緩和し、交通安全性の向上が期待される。 ③地域産業の活性化 ・今後も三納代交差点周辺においてまちづくりが進められる予定となっており更なる地域活性化に寄与することが期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)	・液状化対策に伴う地盤改良(擁壁部)工法の変更、現地状況にあわせた舗装構成の見直し、安全対策に伴う横断歩道橋及び道路付属物の追加、関係機関協議に伴う施工時間帯の見直し、付け替え道路の計画見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・新富バイパスは、国道10号の交通混雑の緩和や交通安全性の向上等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和41年度 ・事業進捗率：約98%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・舗装構成の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道220号 古江バイパス 九州地方整備局	その他	200	445	334	【内訳】 事業費：294億円 維持管理費：40億円	1.3	①円滑な走行性の確保 ・事業中区間の整備により、国道220号現道の円滑な走行性が確保され、交通混雑の緩和が期待される。 ②交通安全性の向上 ・事業中区間の整備により、国道220号現道の交通が軽快され、混雑緩和による走行性が向上し、交通安全性の向上が期待される。 ③災害時の代替路確保 ・事業中区間の整備により、冠水箇所を迂回する災害時の代替路確保により、緊急輸送時の防災機能の向上が期待される。 ④生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減(CO2, NO2, SPM削減)	・切土発生土の盛土流用材等の改良の追加、法面保護工法の変更、補強土壁の地盤改良等の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・古江バイパスは、円滑な走行性の確保、交通安全性の向上、急勾配、急カーブの古江坂の回避等を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成1年度 ・事業進捗率：約85%（うち用地進捗率99%） 【コスト削減等】 ・盛土法面保護の見直しによるコスト削減 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道58号 北谷拡幅 沖縄総合事務局	再々評価	230	540	174	【内訳】 事業費：158億円 維持管理費：16億円	3.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる。 ・那覇空港（拠点空港）から北谷町役場へのアクセシビリティが向上。 ②物流効率化 ・那覇新港頭から北谷町役場へのアクセシビリティが向上。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・県庁所在地（那覇市）へのアクセシビリティが向上 ④個性ある地域の形成 ・那覇空港からアメリカンビレッジへのアクセシビリティが向上。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・第3次救急医療機関へのアクセシビリティが向上。 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。	再評価実施後、5年間経過したため再々評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号「北谷拡幅」は、北谷町浜川から宜野湾市伊佐に至る、延長約4.3kmの主要幹線道路であり、沖縄県における幹線道路網計画「ハシゴ道路計画」の一部として位置付けられている。 ・北谷拡幅の整備により、国道58号北谷地区の交通容量が確保され、交通渋滞の緩和及び沿道環境の改善等が図られるとともに、周辺観光施設へのアクセス向上ならびに地域開発プロジェクトの支援が期待されている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：5%（用地進捗率1%） 【コスト削減等】 ・今後、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用等、コスト削減に努めながら事業を推進。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道58号 読谷道 沖繩総合事務局</p>	<p>再々評価</p>	<p>620</p>	<p>1.838</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,646億円 走行経費短縮便益：126億円 交通事故減少便益：66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量：27,700台/日</p>	<p>694</p>	<p>【内訳】 事業費：655億円 維持管理費：39億円</p>	<p>2.6</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・現道の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。 ・那覇空港（拠点空港）へのアクセスが見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・那覇湾（重要港湾）へのアクセス性が向上。 ・読谷村で生産される農林水産品（キク）の流通の利便性が向上する。 ③都市の再生 ・大木土地区画整理事業や大木南土地区画整理事業等の計画との連携が期待される。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路に指定されている「沖縄西海岸道路」の一部を形成している。 ・那覇市（中心都市）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤個性ある地域の形成 ・読谷村が推進している「読谷補助飛行場跡地利用実施計画」を支援する。 ・読谷村の主要観光地（産香味城跡）から近郊の代表的な観光地であるアメリカンビレッジまでのアクセス向上が見込まれる。 ⑥安全で安心できる暮らしの確保 ・県立中部病院（第3次医療施設）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画における緊急輸送道路に位置付けられている。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NOx排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・再評価実施後、5年間で経過している事業であるため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道58号は、沖縄本島西海岸を南北に走る交通の大動脈であり、沖縄本島中南部の人口集中地域や県都那覇市と、沖縄本島北部の観光・リゾート地域及び農山村地域を結ぶ主要幹線道路である。 ・読谷道は沖縄西海岸道路の一翼を担い、本島北部と中南部を結ぶ主要幹線道路となり、読谷村、嘉手納町の国道58号の交通混雑の緩和はもとより、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクトを支援する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成13年度 事業進捗率：35%（用地進捗率99%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用検討など、コスト削減等に努めながら引き続き事業を推進</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 （課長・長谷川 朋弘）</p>
<p>第二東海自動車道 横浜名古屋線（海老名南JCT～御殿場JCT）</p>	<p>その他</p>	<p>13,279</p>	<p>24,726</p> <p>【内訳】 走行時間短縮便益：23,632億円 走行経費減少便益：953億円 交通事故減少便益：140億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 48,200台/日</p>	<p>14,951</p>	<p>【内訳】 事業費：14,285億円 維持管理費：667億円</p>	<p>1.7</p>	<p>①円滑なモビリティの確保 ・東名（海老名JCT～御殿場JCT）の交通集中渋滞回数は、東名（海老名JCT～豊田JCT）区間の約5割を占め、同区間の渋滞中事故件数は事故全体の4割を占めており、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通による交通の分散により渋滞緩和に寄与し、渋滞中事故件数の減少が期待される。 ・東名の「高速道路リニューアルプロジェクト（大規模更新・修繕事業）」の実施にあたっては、長期間の対面通行規制が必要となり、東西交通に多大な影響を与えることとなるが、新東名が東名の代替ルートとして機能することで、大規模更新・修繕事業による交通への影響を大幅に軽減する。 ②物流効率化への貢献 ・全国の製造品出荷額では、東名沿線自治体の愛知県・神奈川県・静岡県が全国の26%を占め、特に静岡県の医療機器の生産額は全国トップとなっており、輸出・輸入では、スーパー中核港湾である東京港や横浜港、成田国際空港等の首都圏方面の利用も多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通による、輸送時間の安定化やアクセス機能の向上による輸出入の更なる拡大が期待される。 ・新東名の沿線自治体では、工場の立地が活発であり、大型物流施設の立地が進んでおり、高速道路網の充実により、首都圏と東海・近畿等を結ぶ企業活動や物流の効率化に貢献する。 ・新東名静岡県区間の開通時には沿線への物流施設の立地が相次ぎ、静岡県の工場立地件数が全国で上位になっており、神奈川県区間沿線においても企業立地の促進が期待される。 ③都市の再生 ・新東名沿線の伊勢原市、秦野市、山北町、小山町及び御殿場市では、新東名整備に伴い、10を中心とした今後の土地利用計画を立案、推進しており、新東名の開通が沿線自治体の地方創生に向けた取組みに貢献する。 ④個性ある地域の形成 ・山梨県や静岡県へは関東方面からの観光客が多く、新東名（海老名南JCT～御殿場JCT）の開通により、アクセスの選択肢が増えることに加え、中央道や東名での混雑が緩和することにより、関東方面から日帰りや山梨・静岡の両県にわたっての周遊での観光が容易となること、富士五湖エリアや、今回開通区間沿線の丹沢・大山エリア、その他周辺観光地での観光入込客数の増加が期待される。 ⑤安全で安心できる暮らしの確保 ・新東名の開通により、第三次救急医療施設からの30分圏域が拡大、圏域人口が増加、地域の救急医療体制強化に貢献する。 ⑥災害への備え ・新東名の開通により災害時の輸送路としてリダンダンシー機能が発揮されるとともに、新たに建設されるSA・PAの活用により、支援活動や早期復旧に貢献する。 ・沿線の静岡県及び山梨県と包括的提携協定を締結しており、応急復旧等の相互協力、休憩施設の防災拠点としての活用、緊急車両等の通行等により大規模災害時の連携を強化、迅速かつ確かな災害復旧に貢献する。</p>	<p>・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 交通集中渋滞の緩和、渋滞中事故件数の減少 リニューアルプロジェクト実施時の代替ルートの確保 物流効率化への貢献、都市の再生、個性ある地域の形成、地域救急医療体制強化への貢献 【事業の進捗の見込み】 伊勢原大山IC～新秦野ICは今年度（2021年度）開通見込み 新秦野IC～新御殿場ICはトンネル内空断面の変形や湧水発生による工事難航により、工程精査が必要</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 高速道路課 （課長 番掛 敬夫）</p>

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

※3 事業内容の見直し等を図り、広域ネットワークや災害時等の整備効果や事業評価監視委員会・関係地方公共団体からの事業継続が妥当との意見も踏まえ、事業継続を決定。

【道路・街路事業】

(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40号 音威子府バイパス 北海道開発局	その他	1,407	○道路事業3便益 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少 (423億円) ○救急医療改善効果 (232億円) ○余裕時間の短縮による効果 (24億円) ○河川氾濫時の人命損失軽減効果(走行車両) (94億円) ○河川氾濫時の人命損失軽減効果(地域住民) (7.6億円) ○冬期視程障害の解消効果 (1.2億円) ○日本海側津波時の代替路確保効果 (54億円) ○大規模豪雨時の代替路確保効果 (122億円) ○地域住民の不安の解消(通行止め解消等) (485億円) ○事業による地域経済の活性化効果 (323億円) ○CO2排出削減による効果 (3.1億円)	1,758 (残事業 =255)	【内訳】 事業費 : 1,692億円 維持管理費 : 66億円 (残事業) 事業費 : 188億円 維持管理費 : 66億円	・トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道40号は、旭川市を起点とし名寄市を経由して稚内市に至る延長約250kmの幹線道路である。 ・音威子府バイパスは、防災上の現道課題箇所、雪崩に起因する特殊通行規制区間を回避することで、道北圏の広域道路交通の安全性及び定時性の向上を目的とした延長19.0kmの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5年度 ・事業進捗率：約87% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・トンネルの支保構造、補助工法及び掘削工法の見直し等による変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)
一般国道278号 尾札部道路 北海道開発局	その他	276	○道路事業3便益 走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少 (189億円) ○救急医療改善効果 (11億円) ○余裕時間の短縮による効果 (70億円) ○CO2排出削減による効果 (0.7億円) ○地域住民の不安の解消(通行止め解消等) (346億円) ○津波浸水時の人命損失軽減効果 (59億円)	482 (残事業 =66)	【内訳】 事業費 : 448億円 維持管理費 : 35億円 (残事業) 事業費 : 56億円 維持管理費 : 9.9億円	・不良土対策の追加、法面対策工の見直し等に伴う総事業費、事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道278号は、函館市を起点とし渡島半島沿岸の漁港地域を経由して森町に至る115kmの幹線道路である。 ・尾札部道路は、落石・岩盤崩落等の危険箇所、現道隘路区間、津波浸水区域の回避による、道路の安全性向上及び地域の安全確保を目的とした、延長14.8kmの1次改築事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率：約88% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・不良土対策の追加、法面対策工の見直し等による変更。引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)

<p>一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>157</p>	<p>①線形不良箇所の回避、急勾配区間の回避 ・国道17号綾戸地区は、線形不良箇所が連続し事故が多発しているが、バイパス整備により安全性・円滑性が確保。 ②通行止め時の代替路 ・関越自動車道は霧や雪等により通行止めとなり隣接する県道下久屋洪川線は狭隘な道路であるため、バイパス整備により通行止め時の代替路が確保。</p>	<p>149 (残事業 =112)</p>	<p>【内訳】 事業費 135 維持管理費 14 (残事業) 事業費 98 維持管理費 14</p>	<p>・前回再評価後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道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の主要幹線道路である。 ・綾戸バイパスは、落石等の災害による被害の回避、線形不良箇所による交通事故の解消、関越自動車道通行止め時の代替路確保等を目的とした延長2.3kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：14%（うち用地進捗率68%） 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道289号 八十里越 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>765</p>	<p>①走行時間の短縮等 641億円（残事業641億円） ②主要な観光地へのアクセス向上 関東圏と福島県、新潟県の多彩な観光ルートの創出が期待される。 ③災害時における緊急輸送道路ネットワークの形成 災害時における集落の孤立化が解消。交通の信頼性が向上し、通行止めによる日常生活や産業活動の損失を減少。 ④国道252号の冬期通行不能に伴う迂回の回避 只見町から三条市間の所要時間が78分短縮。 通年において、只見町と三条市を含む県央地域との道路ネットワークが確保される。</p>	<p>1,138 (残事業 =102)</p>	<p>【内訳】 事業費 1,123 維持管理費 15 (残事業) 事業費 87 維持管理費 15</p>	<p>・トンネル補助工法の追加、大規模盛土部の土質改良の追加、トンネル非常用施設の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道289号八十里越は、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、国道289号の新潟県三条市塩野淵字御所～福島県南会津郡只見町大字叶津字木ノ根山の延長11.8kmにおいて直轄権限代行により改築事業を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和61年度 ・事業進捗率91%（うち用地進捗率77%） 【コスト縮減等】 ・新技術、建設発生土の有効活用等により、コスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道113号 鷹ノ巣道路 北陸地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>250</p>	<p>①走行時間の短縮等 139億円（残事業139億円） ②災害に強いネットワークの形成 冬期登坂不能車や災害による通行規制の発生及び災害監視が必要な箇所を回避することで、災害に強い道路ネットワークを確保 ③安全で快適な道路ネットワークの確保 線形不良区間の解消等により安全で円滑な走行空間確保が図られることで、信頼性の高い道路ネットワークを確保 ④物流活動を支える道路 国道113号は重要物流道路に指定されており、災害時を含めて安定的な輸送経路の確保が求められ、整備により物流活動を支える道路としての役割が期待 ⑤地域産業や自然を活かした観光産業を支える道路 幹線道路ネットワークが強化されることで各地域間を移動する広域観光連携の推進や地域観光産業を支える道路としての役割が期待 ⑥救急医療へのアクセス向上 急医療施設への搬送時間の短縮や搬送時の安全性が確保されるなど、迅速な救命救急活動を支援</p>	<p>279 (残事業 =111)</p>	<p>【内訳】 事業費 262 維持管理費 17 (残事業) 事業費 93 維持管理費 17</p>	<p>・橋梁上部工の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道113号鷹ノ巣道路は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50%（うち用地進捗率81%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や新技術の活用等によりコスト縮減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道161号 愛発除雪拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>81</p>	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 180億円（残事業 160億円） ②冬期の円滑な交通の確保 ・大雪等による通行障害を軽減 ③幅員狭小区間の解消 ・安全で円滑な交通を確保</p>	<p>136 (残事業=約27)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 113億円 維持管理費 : 23億円 (残事業) 事業費 : 6.7億円 維持管理費 : 20億円</p>	<p>・用地買収の長期化による事業期間の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道161号は、福井県敦賀市を起点とし、滋賀県湖西地域を経て、滋賀県大津市に至る北陸地方と近畿圏を結ぶ主要幹線道路です。 ・福井県内の区間は堆雪帯がないため、冬期積雪時には円滑な通行に支障をきたしています。 ・愛発除雪拡幅は、敦賀市疋田から駄口を結ぶ4.5kmの現道拡幅区間であり、交通安全の確保及び冬期の円滑な交通の確保を目的とした道路です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率約88%（うち用地取得率約26%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>227</p>	<p>①災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等 343億円（残事業 234億円） ②冬期の安全で円滑な交通の確保 ・当該路線の整備により、通行止めによる迂回を回避 ③地すべり区間の回避 ・当該路線の整備により、地すべりに対する安全性を確保</p>	<p>337 (残事業=約83)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 322億円 維持修繕費 : 15億円 (残事業) 事業費 : 72億円 維持管理費 : 12億円</p>	<p>・トンネル支保パターンの変更及び補助工法の追加、建設発生土の処分方法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・笠波峠除雪拡幅は、兵庫県の最高峰氷ノ山(1,510m)に続くハチ北高原の麓に位置する積雪が多い一般国道9号の笠波峠付近において、除雪した雪を積んでおく堆雪帯を設けることで、冬期の安全で円滑な交通を確保するとともに、トンネルにより地すべり区間の回避を目的とした、延長4.6kmの事業です。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 ・事業進捗率約68%（うち用地進捗率約97%） 【コスト縮減等】 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法の活用等によりコスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道183号 鍵掛峠道路 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>333</p>	<p>災害等に対する不安感の解消 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・災害時の迂回ルート確保による不安解消効果</p>	<p>315 (残事業=約181)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 308億円 維持管理費 : 7.3億円 (残事業) 事業費 : 174億円 維持管理費 : 7.3億円</p>	<p>・地質リスクによる変更及び道路土工構造物基準等による構造の見直しに伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道183号は、広島県広島市から鳥取県米子市までを結ぶ延長約145kmの主要幹線道路である。 鍵掛峠道路は、鳥取県と広島県の県境部に位置し、高規格道路江府三次道路の一部を構成する広島県庄原市西城町高尾と鳥取県日野郡日南町新屋を結ぶ延長12.0kmの道路である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、救急医療活動の支援、安定的な物流ネットワークの構築等である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：約38%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道185号 安芸津バイパス 中国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>225</p>	<p>災害等に対する不安感の解消 ・災害時の迂回ルート確保による不安解消効果 ・通行止め時の医療サービスが享受できなくなる不安解消効果 ・線形不良箇所の走行に伴う精神的疲労の軽減効果 ・新設道路への交通転換による並行現道の歩行者・自転車通行の快適性向上効果</p>	<p>268 (残事業=約112)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 241億円 維持管理費 : 27億円 (残事業) 事業費 : 92億円 維持管理費 : 20億円</p>	<p>・法面対策工の追加及びトンネル補助工法の追加等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道185号は、広島県呉市から広島県三原市までを結ぶ延長約77kmの主要幹線道路である。 安芸津バイパスは、広島県東広島市安芸津町風早から竹原市吉名町矢代谷を結ぶ延長6.1kmのバイパス事業である。 事業目的は、線形不良の解消、災害時の代替ルートの確保、安全性・利便性の向上、救急医療活動の支援、安定した輸送活動の支援等である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率：約54%（うち用地進捗率97%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

<p>一般国道55号 牟岐バイパス 四国地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>95</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水想定区域を回避 ・緊急輸送道路として、災害時の救急活動や救援物資の搬送などを支援 ・南海トラフ巨大地震発生時の津波等による通行被害の回避(7.4億円) ・南海トラフ巨大地震発生時の津波浸水区域住民の避難支援(17.7億円) 	<p>101 (残事業=約43)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 96億円 維持管理費 : 5.3億円 (残事業) 事業費 : 37億円 維持管理費 : 5.3億円</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・前回再評価より5年が経過 ・道路橋示方書改定による橋梁計画見直し等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道55号牟岐バイパスは、南海トラフ巨大地震による津波災害警戒区域を回避し、緊急輸送道路の機能を確保することで、安全性・信頼性の高い広域道路ネットワークの構築を目的とした県南地域の住民生活や経済活動を支える重要な道路である。 また、災害拠点病院（県立海部病院）の整備等、地域の防災まちづくりと一体となり津波・防災対策を支援するとともに、牟岐町市街地に流入する通過交通の転換による地域の交通安全向上や県南地域の地域産業支援にも寄与するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：49%（うち用地進捗率82%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>
<p>一般国道33号 越知道路（2工区） 四国地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>182</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・走行時間の短縮等 101億円（残事業101億円） ・異常気象時における事前通行規制区間の短縮 ・災害時の通行止めによる大幅迂回の解消 ・線形不良箇所の回避による走行性・安全性の向上 ・災害時の通行止めによる孤立地域の経済（営業）損失(0.42億円) 	<p>166 (残事業=約94)</p>	<p>【内訳】 事業費 : 158億円 維持管理費 : 8.3億円 (残事業) 事業費 : 86億円 維持管理費 : 8.3億円</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・トンネル支保構造のランクアップ等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道33号は高知市と松山市を結ぶ延長約124 kmの幹線道路で、代替路線を有しないことから中山間地域にとって日常生活に欠くことのできない重要な路線である。一方、降雨による事前通行規制区間が全区間の37%を占めているなど、様々な課題を抱えている。 一般国道33号越知道路（2工区）は地すべり地を通過する現道を回避し、一般国道33号の中でも落石など危険な斜面が多い箇所の防災対策と急カーブなど線形不良箇所を解消することで、幹線道路としての防災機能の強化や安全性・走行性の向上を図り、災害により孤立化する集落の解消や円滑な交通の確保を図る延長3.0kmの地域高規格道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：58%（うち用地進捗率98%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術、新工法の採用による工事コストの縮減に加えて、施設の長寿命化や維持管理費を考慮した構造等の採用等、総コストの縮減に努めていくこととする。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局 国道・技術課 (課長 長谷川 朋弘)</p>

【港湾整備事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C
			便益の内訳及び主な根拠							
江差港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	90	291	232	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 陸揚作業時の安全性向上や水産活動の効率化が図られ、安定的な水揚げ量の確保につながる。水産活動継続のための基盤として活用できるため、地域の基幹産業である水産業の維持・発展が期待される。 フェリーの安全な運航が図られることで、島民の通院・買い物のほか、観光客や工事関係者の往来、奥尻島特産物の輸送等が維持され、特定有人国境離島である奥尻島の地域生活を維持することが期待される。 港湾エリアと陸域エリアが一体となり、町民や観光客が集う拠点の形成による地域活性化の促進が期待される。 本港を利用した風力発電資機材の荷役・一時保管が可能となり、樺山管内への風力発電導入が促進されることで、2050年までのカーボンニュートラル実現への寄与が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 係留施設の不足により、貨物船と漁船が輻輳し円滑な漁業活動に支障を来している。 本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避難に必要な避泊水域が不足しているため、荒天時における船舶の安全な避難が求められている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和9年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> 仮設材として使用した石かごの中詰石を港湾施設用地（護岸）の基礎捨石に流用することにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)	
天塩港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	224	1,171	650	1.8	<ul style="list-style-type: none"> 大型船舶による効率的な砂の移出が可能となり、天塩町の基幹産業である砂生産業の支援が期待される。 サケ漁等の安全な水産活動が図られるとともに、シジミを筆頭とした内水面漁業と併せた天塩港周辺の水産業の安定化が期待される。 天塩港内の静穏度向上や航路・泊地の埋没が解消することで、フェリーの受入れが可能となり、利札航路のリダンダンシーの確保が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 大型砂運搬船の入港及び荷役に対応するため、新たな物流岸壁の整備が求められている。 漂砂による航路・泊地の埋没が発生し、航行船舶の安全が損なわれている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和11年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> 他事業で発生した浚渫土砂を防波堤（西外）本体工のケーンソ中詰材に流用することにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)	
宗谷港本港地区 地域生活基盤整備事業 北海道開発局	その他	95	241	197	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 荷役や準備作業にかかる時間が短縮されることで、水産品の安定的な供給とともに、水産加工業関連の設備投資など、基幹産業全体の発展が期待される。 避難港として、近隣漁港を利用する小型船の避難が可能となり、海難の減少が期待される。 「てっぺんドーム（防風雪施設上部）」を活用することで、低潮線保全の重要性の普及・啓発が期待される。 宗谷港周辺域の魅力向上が図られ、水産業と観光との連携による港湾来訪者の増加など、地域の活性化が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> 係留施設の不足による非効率な水産活動が強いられている。 本港の周辺海域では、近海を操業する小型船の避難に必要な水域が不足しているため、荒天時における小型船の安全な避難水域の確保が求められる。 地域の特性を活かした生活環境の向上や住民の交流活動の活性化に資する施設整備が望まれている。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> 令和8年度整備完了予定 【コスト縮減等】 <ul style="list-style-type: none"> 既設護岸の撤去により発生したコンクリート塊を破碎し、物揚場舗装の路盤材に流用することにより、コスト縮減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)	

白老港本港地区 国内物流ターミナル整備事業 北海道開発局	再々評価	438	1,272	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：363億円 業務コストの削減便益：4.7億円 海難の減少便益：894億円 残存価値：11億円</p> <p>【主な根拠】 令和9年度予測取扱貨物量（バルク）：110万トン/年 避泊隻数：2隻、受入可能回数：8.6回/年</p>	1,035	<p>【内訳】 建設費：1,030億円 管理運営費等：4.4億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本港背後には大手製紙企業や植物油脂取扱企業が立地しているが、本港内が混雑していることや背後用地が狭隘であることから、他港の利用を余儀なくされている。 ・本港周辺では、沖合を航行する貨物船の避避に必要となる避泊水域が不足しており、荒天時における船舶の安全な避避が求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・防波堤(西)の改良に伴い撤去した消波ブロックを以降に施工する箇所に流用し、ブロックの製作個数を削減することにより、コスト削減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
仙台塩釜港仙台区 ふ頭再編改良事業 東北地方整備局	長期間継続中	195	590	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：545億円 港船コスト削減便益：19億円 震災時の幹線貨物の輸送コスト増大回避便益：4.1億円 震災時の施設被害の回避便益：19.3億円 残存価値(ふ頭用地、荷役機械)：2.4億円</p> <p>【主な根拠】 令和6年度予測取扱量：31万TEU</p>	192	<p>【内訳】 建設費：182億円 管理運営費等：9.8億円</p>	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後、長期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・コンテナ取扱貨物量は平成27年以降、過去最高を更新し続け、令和元年は過去最高の29万TEUを記録。 ・コンテナ船の入港隻数増加に伴う岸壁延長の不足により沖合が生じているほか、ふ頭用地の不足による横待ち等を強いられていることから、岸壁の延伸とヤードの拡張によるコンテナ荷役の効率化を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・裏込工について、事前混合処理と比べて経済性に優れる裏込材・岩ズリを選定しコスト削減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
能代港大森地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	その他	85	197	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益(部材輸入)：76億円 海上輸送コスト削減便益(部材輸送)：12億円 荷役コスト削減便益(海上作業)：109億円</p> <p>【主な根拠】 洋上風力発電設備建設数推計：70基</p>	77	<p>【内訳】 建設費：75億円 管理運営費等：1.4億円</p>	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・我が国は2030年のエネルギーミックスのうち、再生可能エネルギーの割合を36～38%に増加させることを目指している(2019年は18%)。また風力発電については、全体の5%(2019年は1.7%)を占めることを目標としている。 ・再エネ海域利用法における促進区域として能代沖沖では2区域指定されており、1区域については2021年5月から発電事業者の選定中で、年内には決定する見込み。残る1区域は地元での協議が進められている。 ・海洋再生エネルギー発電設備等拠点港湾(基地港湾) ・指定されている能代港では、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要な機能を整備する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・大型作業クレーンの作用範囲と組立後タワーの設置範囲を集約させることで、地耐力強化範囲を縮小しコスト削減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
酒田港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 東北地方整備局	再々評価	898	3,385	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益(コンテナ貨物)：631億円 陸上輸送コスト削減便益(バルク貨物(原塩))：17億円 海難減少便益：2,727億円 残存価値：10億円</p> <p>【主な根拠】 令和12年度予測取扱量(コンテナ)：3.05万TEU/年 令和12年度予測取扱量(バルク貨物(原塩))：7.6万TEU/年 避泊可能隻数：4隻/荒天</p>	2,572	<p>【内訳】 建設費：2,539億円 管理運営費等：33億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・年間を通じた安定荷役のため静穏度の向上が求められているほか、沿岸航行船舶の海難事故回避のため荒天時における避泊水域を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・護岸締切部の構造形式を経済性に優れる矢板式に変更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 安部賢)

<p>鹿島港外港地区 国際物流ターミナル整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,125</p>	<p>2,692</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：900億円 風力発電部材輸送コスト削減便益：198億円 維持浸没費用の削減便益：362億円 海難の減少便益：889億円 耐震強化便益：8.8億円 船舶損傷回避便益：316億円 その他の便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 令和11年予測取扱貨物量：1,129千トン/年</p>	<p>2,188</p>	<p>【内訳】 建設費：2,182億円 管理運営費等：6.2億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・輸送の効率化により、陸上輸送や海上輸送時に排出されるCO₂等の排出ガスが削減され、低炭素社会の実現に寄与する。 ・2020年10月、日本は、「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、温暖化への対応を積極的に行う、グリーン成長戦略を打ち出している。グリーン成長戦略の14分野の1つに洋上風力(次世代再生可能エネルギー)が挙げられており、鹿島港での基地港湾整備が、この国家戦略の目標達成に寄与する。 ・洋上風力の発電設備は、部品点数が多く(約1~2万点)、関連産業への波及効果とともに、発電設備の設置・維持管理での港湾の活用による地元産業への好影響が期待できる。</p>	<p>・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶大型化への対応が可能となり、物流効率化を図り、地域産業及び国際競争力の向上が図られる。 ・大規模地震時の物資輸送拠点として地域住民の生活を支えるためには、耐震強化岸壁の整備が必要。 ・再生可能エネルギーの洋上風力発電に関して、超重量物であるナセル、ブレード等の各部材を陸揚げやタワー組立の作業ヤード等の作業基地機能を確保できる。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・令和10年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・防波堤の構造形式及び、使用材料の工夫により、コスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>東京湾中央航路 開港安全航路整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>957</p>	<p>2,625</p>	<p>【内訳】 海難の減少(中ノ瀬航路整備)：2,468億円 輸送コストの削減(中ノ瀬航路整備)：4億円 海難の減少(中ノ瀬西方海域整備)：143億円 海難の減少(船舶待避水域整備)：9億円 輸送コストの削減(船舶待避水域整備)：1億円</p> <p>【主な根拠】 令和15年度予測船舶航行量(第三海堡周辺)：492千隻 令和15年度予測船舶航行量(中ノ瀬西方海域)：8千隻</p>	<p>2,226</p>	<p>【内訳】 建設費：2,208億円 管理運営費等：18億円</p>	<p>1.2</p>	<p>・本事業の実施により、早期啓開に伴う東京湾内航路の閉鎖期間を短縮することで、東京湾内に輸入されるエネルギー資源や製造業の原料の供給停止による経済的損失を回避することが可能となる。また、迅速な啓開作業を可能とすることで、緊急物資輸送や復旧資材の輸送等の復旧・復興の迅速化が期待される。 ・本整備事業の実施により、発生した良質な浸没土砂を活用(覆砂)し、干潟や浅場等を造成することで、海域の環境改善が図られ、良好な自然が保たれる。</p>	<p>・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・中ノ瀬西方海域における原油タンカーの乗揚海難に伴う原油流出といった甚大事故、中ノ瀬航路および中ノ瀬西方海域における衝突海難や乗揚海難の発生など、航路或いは航路近傍で海難等により船舶の航行を阻害する事態が発生した場合、状況によっては非常に大きな経済損失が生じることが懸念される。 ・津波発生時における東京湾内の船舶の安全な航行・避難・津波警報解除後の早期航路啓開活動を可能とすること、東京湾内を航行する大型船の航行環境を改善することが喫緊の課題となっている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和14年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・他事業との連携等により、可能な限り公共事業への再利用に努め、発生土の有効活用・コスト削減に取り組む。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>沖ノ島島における 活動拠点整備事業 関東地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,600</p>	<p>2,150</p>	<p>【内訳】 工事・調査等の作業の効率化：1億円 海洋資源開発の拠点形成：2,149億円</p> <p>【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量： コバルト5,920トン/年、ニッケル7,050トン/年</p>	<p>1,649</p>	<p>【内訳】 建設費：1,614億円 管理運営費等：35億円</p>	<p>1.3 (参考 値)</p>	<p>・沖ノ島島に港湾を整備することにより、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」(平成22年7月13日閣議決定)に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・特定離島港湾施設の整備により、沖ノ島島における工事・調査等の作業の効率化や海洋資源開発の拠点形成が図られる。 ・また、沖ノ島島を拠点とする排他的経済水域等の保全及び利用に関する各種活動が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・海象条件等を踏まえた現地工事期間の見直し等によりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 海洋・環境課 (課長 中原正顕)</p>

南島島における活動拠点整備事業 関東地方整備局	再々評価	340	1,467	<p>【内訳】 物資輸送の効率化：51億円 調査船舶等の運航効率化：2億円 海洋資源開発の推進：1,410億円 その他の便益：4億円</p> <p>【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量： コバルト5,950トン/年、ニッケル7,090トン/年</p>	615	<p>【内訳】 建設費：421億円 管理運営費等：194億円</p>	2.4 (参考 値)	<ul style="list-style-type: none"> 南島島に港湾を整備することにより、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する基本計画」（平成22年7月13日閣議決定）に掲げられている特定離島を拠点とした各種活動の促進が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 特定離島港湾施設の整備により、南島島への物資輸送の効率化、周辺海域における調査船舶等の運航効率化、海洋資源開発の拠点形成が図られる。 また、南島島を拠点とする排他的経済水域等の保全及び利用に関する各種活動の促進が図られる。 【事業の進捗の見込み】 令和4年度整備完了予定 【コスト削減等】 浚渫土砂のコンクリート骨材への活用により材料輸送費等のコスト削減を図っている。 	継続	港湾局 海洋・環境課 (課長 中原正 顕)
伏木富山港新湊地区 中央ふ頭再編整備事業 北陸地方整備局	その他	62	85	<p>【内訳】 バースシフト費用削減便益：47億円 灌船費用削減便益：23億円 陸上輸送費用削減便益：14億円</p> <p>【主な根拠】 平成30年木材チップ船寄港隻数：34隻/年 総滞船時間：1,359時間/年 トラック輸送台数：4,600台/年</p>	59	<p>【内訳】 建設費：57億円 管理運営費等：1.8億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> 本事業により、大水深岸壁不足から発生する滞船が解消され、伏木富山港外で沖待ちしている船舶が波浪によって被災するリスクが回避される。 本事業により、木材チップのサプライチェーンが確保されるとともに、地元製紙会社が建設中の新工場完成に伴う新規雇用の創出が期待される。これにより、北陸地方の紙・パルプ産業及び化学工業の産業競争力が強化される。 追加貨物需要に対応したふ頭再編により、不要な陸上輸送の削減が図られCO2、NOxの排出量が低減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 船舶大型化や取扱貨物の増加に対応出来る岸壁(水深14m)を整備することにより、地域産業の国際競争力の強化等が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 令和4年度整備完了予定 【コスト削減等】 ICT施工による生産性向上、建設発生材を有効利用するなどコスト削減に努める。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
輪島港輪島崎地区 避難港整備事業 北陸地方整備局	その他	417	5,554	<p>【内訳】 海難減少による損失の回避：5,553億円 残存価値：1.2億円</p> <p>【主な根拠】 令和12年度避泊可能隻数：7隻</p>	1,338	<p>【内訳】 建設費：1,338億円 管理運営費等：0.5億円</p>	4.2	<ul style="list-style-type: none"> 地域産業の安定・発展 旅客船の安全な係留が実現し、地域振興に大きく寄与 漁船等の航行安全・安全係留の向上 漁船等の係留・航行の安全性が向上し、輪島市の基幹産業である水産業の維持・振興に寄与 	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間および総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 防波堤の整備により避泊水域(避泊対象隻数：7隻)を確保することで、周辺海域を航行する船舶の避難が可能となり、海難事故の回避による人命および船舶の安全を確保する。 【事業の進捗の見込み】 令和11年度整備完了予定 【コスト削減等】 施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト削減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
衣浦港武豊北ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業 中部地方整備局	再々評価	152	499	<p>【内訳】 ターミナル整備による輸送コストの削減便益：86億円 航路拡幅による輸送コスト削減便益：411億円 残存価値：1.5億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量：203,8千トン/年 衣浦港を利用する大型船舶：321隻/年</p>	324	<p>【内訳】 建設費：324億円 管理運営費等：0.66億円</p>	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 中央航路が拡幅されることにより、利用船舶の安全な入出港や航行が確保されるとともに、船舶の係留、荷役の安全性の向上が図られる。 本整備事業の実施により、陸上・海上輸送距離が削減されるため、CO2及びNOxの排出量が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 衣浦港の外貨貨物量が増加しており、既存施設の水深・能力が不足(大型船に対応した岸壁と背後スペースが不足)している。 中央航路の現況幅員は大型船の行き会いに対応していないため、船舶大型化の支障となっている。 【事業の進捗の見込み】 令和7年度整備完了予定 【コスト削減等】 本事業の防波堤撤去で発生する石材について、一部を防波堤端部の被覆材として使用し、残りを他事業の整備に流用することでコスト削減を図る。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)

大阪港南港東地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	118	244	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益（製材）：20億円 輸送コスト削減便益（鋼材）：88億円 輸送コスト削減便益（金属くず）：132億円 残存価値：4.2億円</p> <p>【主な根拠】 令和14年度予測取扱貨物量：622千トン/年</p>	153	<p>【内訳】 建設費：153億円 管理運営費等：0.8億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、大型船の喫水調整の解消等が図られ、鋼材や鉄鋼、金属くず等の輸送が効率化されるとともに、岸壁直背後での集積・保管が図られることで、鋼材や鉄鋼、金属くず等の積出拠点港としての国際競争力の向上に寄与する。 ・横持ち輸送の解消、トラックドライバー不足の解消に寄与する。 ・背後企業の新規立地・投資の促進に寄与する。 ・船舶の大型化及び陸上輸送の削減により、CO2、NOxの排出量が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪港においては、鋼材や鉄鋼、製材、金属くず等のバルク貨物の需要が見込まれる中、現在、バルク貨物を取り扱える岸壁の最大水深が12mしかなく、バルク貨物を輸送する船舶の大型化や岸壁の混雑による利用調整が生じるなど非効率な荷役形態となっていることから、積出拠点港としての効率性を高めるために国際物流ターミナルを整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・一般的断面に対して代替案を検討した結果、岸壁の本体となるケーソンについて、西側端部のケーソンの平面形状を工夫するとともに、標準部のケーソンの幅を広くすることで、設置計画函数を減らし、コスト縮減を図る。 ・今後も、コスト縮減や脱炭素社会の実現に貢献できるよう、新技術・新工法の活用や代替案立案等の可能性を検討し、事業を進捗する。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
神戸港 国際海上コンテナターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	4,958	35,246	<p>【内訳】 船舶の大型化に伴う輸送コストの削減：8,411億円 コンテナ取扱機能の拡充に伴う輸送コストの削減：25,983億円 震災後における輸送コスト増大回避：371億円 震災時の施設被害の回避：69億円 その他の便益：412億円</p> <p>【主な根拠】 2020年代半ば予測取扱貨物量：307万TEU/年</p>	10,119	<p>【内訳】 建設費：9,891億円 管理運営費等：229億円</p>	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナ船の大型化が進んでいる現状を踏まえ、本事業を実施しない場合、神戸港、北米や欧州、東南アジア等を結ぶ直航サービスが喪失することも想定されるが、本事業実施により、直航サービスの喪失により発生する釜山港等での積替による物流コストの増大を避けることができる。これにより、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンの強固化が図られる。 ・コンテナターミナルの一体的な利用により、コンテナターミナル内の荷役効率化及び国際フィーダー船をはじめとする船舶運航の効率化が実現し、コンテナターミナル内の荷役作業時間、国際フィーダー船の在港時間の短縮が図られる。 ・本事業の実施により、「COMPAS（新・港湾情報システム）」の導入効果をより高める事が可能となり、コンテナレーラーのゲート前待機時間及びターミナル内滞在時間が一層短縮される。 ・本事業実施により、ゲート処理の迅速化によるゲート前渋滞の緩和、陸上輸送距離の短縮によりCO2及びNOx等の排出量が削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際基幹航路におけるアジアでの寄港地の絞り込みが進む中、船舶の大型化に対応できるよう、大水深岸壁の整備等によるコンテナターミナルの機能強化を図るとともに、大規模地震発生時においてもコンテナターミナルが国際海上コンテナ輸送網の拠点として機能するよう、岸壁及び荷さばき地の耐震改良を行う。 ・今般、国際コンテナ戦略港湾政策の取組により増加する国際フィーダー航路の貨物を複数のコンテナターミナルの一体利用により効率的に荷役するため、必要な荷さばき地面積の確保、コンテナターミナル内の施設（コンテナロード・ゲート、管理棟等）整備の追加及び耐震改良範囲の変更を行う。 【事業の進捗の見込み】 令和9年度整備完了予定 【コスト縮減等】 ・他事業で発生した既存防波堤の現場発生品（被覆石・捨石等）を浚渫土砂受入施設仮護岸などに有効活用。 ・他事業で発生する建設発生土を荷さばき地の盛土材として有効活用。 ・現時点においても、コスト縮減が図られた合理的な計画であり、今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用などコスト縮減に努める。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
和歌山下津港本港地区 国際物流ターミナル整備事業 近畿地方整備局	その他	807	7,323	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益（バルク貨物）：737億円 輸送コストの削減便益（コンテナ貨物）：140億円 輸送コスト削減便益（フェリー貨物・旅客）：12億円 耐震便益：16億円 浸水被害回避便益：1,167億円 海難の減少便益：5,196億円 残存価値：55億円</p> <p>【主な根拠】 令和14年予測取扱貨物量（バルク貨物）：433千トン 令和14年予測取扱貨物量（コンテナ貨物）：4,415TEU 令和14年予測取扱貨物量（フェリー貨物・旅客）：35,6千台、106,106人</p>	2,614	<p>【内訳】 建設費：2,608億円 管理運営費等：6億円</p>	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶が入港できる環境を整備することで、より効率的な海上貨物輸送が可能となり、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力向上に寄与する。また、背後企業の新規立地・投資の促進に寄与する。 ・本プロジェクトの構成施設である西浜第3岸壁（水深12m）（耐震）及び西浜第5岸壁（水深13m）（暫定12mで供用中）を使用することで、最大16万トン級のクルーズ船が受け入れ可能となる。 ・物流の効率化によって、貨物の輸送に伴って発生するCO2やNOxの排出量が減少し、環境負荷の軽減が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・和歌山下津港背後に立地する企業の物流効率化を図り、地域の産業競争力の向上を支援する必要がある。 ・大規模災害時における海上物流拠点としての緊急物資及び一般貨物の物流機能を確保する必要がある。 ・港湾静穏度の向上に伴う荷役効率の向上、高潮時における背後地への浸水防止、避泊水域を確保する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度整備完了予定 【コスト縮減】 ・防波堤断面の縮小、建設副産物の有効活用を実施。 	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)

広島港 ふ頭再編改良事業 中国地方整備局	その他	108	269	【内訳】 船舶大型化による海上輸送コスト削減:244億円 滞船コストの削減:1.3億円 震災時における輸送費用の増大回避:18億円 震災時における施設被害の回避:6億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量(完成自動車):14.7万台/年	97	【内訳】 建設費:94億円 管理運営費等:3.3億円	2.8	・完成自動車の外貨貨物輸出の増加に適切に対応することで、地域産業の国際競争力強化が図られるとともに、国内自動車産業のみならず裾野の広い関連産業の生産体制の確保が図られることで、雇用を含めた地域全体の活力向上が図られる。 ・中国地方最大の都市であり、かつ中核機能を有する広島市(人口119万人)中心部に直結する耐震強化岸壁が整備されることにより、人命被害の回避、地域住民の生活の安全確保が図られる。また震災時にも完成自動車をはじめとした物流機能の維持が図られ、我が国の産業活動の維持に貢献できる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2の排出量が約40%(10,265t-G/年)、NOxの排出量が約40%(874t/年)低減される。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の大型化に対応した大型岸壁の整備により、港湾物流の機能を高め、物流コストの削減を図る。 ・大規模地震時の海上輸送拠点を確保するとともに、緊急物資輸送のためのルートを確認する。 【事業進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・支持力が発現する層の見直しにより鋼管杭の延長を短くすることで、コスト削減が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
油谷港青崎地区 防波堤整備事業 中国地方整備局	再々評価	83	2,251	【内訳】 海難減少に伴う損失の回避額:2,251億円 残存価値:0.7億円 【主な根拠】 避難泊地の確保:100~500GT:5隻	104	【内訳】 建設費:104億円	21.7	・油谷港沖を航行する船舶の安全で安定的な運航が可能となり、海上輸送の信頼性向上及び安全な海上ネットワークの構築による海上輸送の待機時間が短縮されることから輸送コストの削減が期待される。	・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・荒天時において航行船舶の避泊に必要な静穏水域を確保し、船舶の航行安全性及び信頼性の向上に寄与する。 【事業進捗の見込み】 ・早期に船舶の避泊に必要な水域を確保するため、事業の進捗に応じた段階供用を行いつつ、事業を推進する。 【コスト削減等】 ・防波堤(西)の残事業整備に先立ち、最新の波浪データ等を用い、設計断面の再検討を行った結果、断面の縮小化が可能となった。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
関門航路 開発保全航路整備事業 九州地方整備局	再々評価	2,793	6,315	【内訳】 輸送コストの削減便益(迂回解消):4,969億円 輸送コストの削減便益(喫水調整の緩和):590億円 衝突海難事故の損失回避便益:718億円 乗揚海難事故の損失回避便益:39億円 【主な根拠】 令和17年度予測通航船舶隻数:32万隻/年	4,513	【内訳】 建設費:4,396億円 管理運営費等:117億円	1.4	・関門航路は、隣接する港湾周辺の産業活動と海上物流に直結しており、航路の整備は港のインフラ強化や幅広く地域産業の発展維持に貢献している。 ・北部九州産業の国内海上輸送の効率化が計れ、競争力強化が寄与される。 ・航路の増深・拡幅し通航船舶の安全性の向上を図ることにより、海難事故による損失及び航路閉鎖のリスク、迂回コストの減少に寄与できる。	・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東アジア等に対し海上交通の要所となる関門航路の水深不足により、迂回等の海上輸送が強いられ、輸送の効率化を図る必要がある。 ・狭隘で屈曲した地形に航路があることから海上交通の難所であり、航路拡幅・拡張による航行環境の改善を図る必要がある。 【事業進捗の見込み】 ・令和16年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・グラブ浚渫工事において、複数船団配置を行い、浚渫日数を削減することで間接経費の削減を図った。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)
北九州港響灘東地区 国際物流ターミナル整備事業 九州地方整備局	その他	119	167	【内訳】 輸送コストの削減(船舶の大型化による輸送コストの削減、海上輸送の効率化、荷役作業の効率化):166.9億円 【主な根拠】 洋上風車基数:49基	106	【内訳】 建設費:105億円 管理運営費等:1.4億円	1.6	・洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、洋上風力発電の導入が促進されるため、日本の電源構成における再生エネルギーの引き上げに貢献し、カーボンニュートラルの実現など環境への負荷軽減に資する。 ・北九州市で進めるエネルギー関連産業の集積を目指した「グリーンエネルギーポートひびき」事業を背景に、北九州港を中心とした洋上風力発電関連産業の拠点化が促進され、地域経済の活性化に資する。 ・官民が連携した洋上風力の産業競争力強化に向けた基本戦略に基づくインフラの計画的整備として、洋上風力関連産業の産業競争力強化等発展に資する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国際物流ターミナルを整備することにより、大型船舶による洋上風力発電設備の効率的な輸送・建設が可能となり、洋上風力発電の導入促進を図ることができる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和6年度整備完了予定 【コスト削減等】 ・既設護岸撤去で発生する石材を、施工時の矢板の安定性を確保するためカウンター材等へ流用することにより、コスト削減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 安部賢)

<p>博多港アイランドン ティ地区 国際海上コンテナター ミナル整備事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>973</p>	<p>3,989</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減（ダイレクト輸送化）：345億円 輸送コスト削減（横持ち輸送の回避）：416億円 輸送コスト削減（代替港への輸送回避）：2,092億円 滞船コスト削減：231億円 震災時の幹線物資輸送コストの増大回避：180億円 走行時間短縮便益：569億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：32億円 残存価値：49億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年予測取扱貨物量（ｸﾞｲﾙﾄ輸送効率化） ：ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ約2万TEU/年 令和5年予測取扱貨物量（横持ち輸送の回避） ：ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ約16万TEU/年 令和5年予測取扱貨物量（代替港への輸送回避） ：ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ約28万TEU/年 令和3年予測ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ船隻数（滞船コスト削減）：ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ船65隻/年 令和5年予測取扱貨物量（震災時の幹線物資輸送コストの 増大回避）：ｺﾝﾃﾞﾈｰﾀｰ約53万TEU/年 令和12年計画交通量（走行時間短縮・走行経費減少 ・交通事故減少）：20,300台/日</p>	<p>1,272</p>	<p>【内訳】 建設費：1,181億円 管理運営費等：91億円</p>	<p>3.1</p>	<p>・海上輸送基盤の強化に加え、道路ネットワークと連携した総合的な物流体系の整備に伴い、安定的な国際海上輸送が確保され、国内産業の国際競争力の強化が図られる ・博多港コンテナターミナルは背後圏が九州一円であり、また、周辺では、アジアを視野に入れた九州地区の青果物流拠点となる新青果市場「ベジフルスタジアム」をはじめ物流企業等が多数進出している。本事業によって国際物流が拡大し、広域的な地域産業の発展に寄与する。 ・本事業で発生する浚渫土砂を活用し港内の窪地を埋め戻すことにより、貧酸素水塊の発生を抑制し、博多湾の水質・環境改善に寄与する</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・輸送効率化などによる輸送コストの削減に加え、荷主企業の国際競争力強化、震災時の輸送コスト増大回避、港湾環境の改善、環境負荷の軽減等に寄与する事業である。震災時の事業活動への負担軽減及び港湾利用による復旧・復興支援の効果も期待される事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・臨港道路工事で発生した土砂について、民間処分場にて処分する計画であったが、他事業と工程等を調整して流用することでコスト削減を図った。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>別府港石垣地区 旅客対応ターミナル整備 事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>99</p>	<p>288</p>	<p>【内訳】 国際観光収益の増加：139億円 港湾来訪者の交流機会の増加：45億円 震災時のコスト増大回避：97億円 その他の便益：7.6億円</p> <p>【主な根拠】 令和10年外航ｶﾞｰｽﾞ 船上陸者数：約3.3万人/年 令和10年緑地等来訪者増加数：約5.9万人/年 令和10年震災時緊急物資取扱量：約3.5千t/月 令和10年震災後一般貨物取扱量：約8.3万台/年 令和10年震災後乗客数：約35万人/年</p>	<p>189</p>	<p>【内訳】 建設費：187億円 管理運営費等：2.2億円</p>	<p>1.5</p>	<p>・防波堤の整備により、港内の静穏度が向上し旅客船寄港時の安全が確保され、クルーズ需要に対応することが期待される。 ・旅客船で訪れた観光客が背後圏の観光地を巡ることににより観光消費・地域振興への波及が期待される。 ・耐震強化岸壁を活用し、震災時の輸送ルートを確保ができ、早急な物資輸送に貢献するなど震災時の港湾利用による復旧・復興の支援が図られる。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国際観光収益の増加、港湾来訪者の交流機会の増加、震災時の輸送コストの削減等の効果が得られ、その結果、国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化に寄与する事業であり、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和9年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・基礎給石の均しにおいて、施工方法の見直しによるコスト削減に取り組んでいる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>鹿児島港 国際クルーズ拠点整備 事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>95</p>	<p>268</p>	<p>【内訳】 国際観光収益の増加：268億円 残存価値：0.55億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年鹿児島港予測寄港回数：228回/年</p>	<p>99</p>	<p>【内訳】 建設費：90億円 管理運営費等：9.8億円</p>	<p>2.7</p>	<p>・クルーズ船の寄港隻数増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。 ・クルーズ船寄港時の一時上陸者による、鹿児島県内の豊富な観光地等を巡るツアーなどにより、地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。 ・クルーズ船の寄港に伴うイベントの開催や外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進や国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加及び大型化に対応するため、国際クルーズ拠点の形成を行う。 ・国際クルーズ拠点を形成することにより、国際クルーズ船の寄港機会の損失を回避し、外国人観光客の訪問による地域経済の活性化と賑わい空間の創出に寄与する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和5年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・他事業との作業船の調達の調整を行い、コスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>志布志港新浜地区 国際物流ターミナル整備 事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>733</p>	<p>1,804</p>	<p>【内訳】 輸送コストの削減便益：1,533億円 海難現象に伴う損失回避：257億円 残存価値：14億円</p> <p>【主な根拠】 令和9年予測取扱貨物量(コンテナ)：10.9万TEU/年</p>	<p>1,606</p>	<p>【内訳】 建設費：1,563億円 管理運営費等：43億円</p>	<p>1.1</p>	<p>・使用船舶の大型化や就航航路の増便などにより、コンテナ貨物取扱量は着実に増加しており、志布志港背後圏の企業の国際競争力の向上に寄与。 ・港に接続する広域交通ネットワークの整備促進と相まって、志布志港の物流拠点性が高まり、背後圏の企業の設備投資が進み、産業競争力の強化、雇用創出が図られている。 ・防波堤の整備により、港内静穏度が確保され、荷役の安全性及び輸送の信頼性が向上し、安定的な物流機能が確保される。 ・陸上輸送距離の短縮により、排出ガスが減少される（貨物自動車CO2(6.284t-c)、NOx(59t)削減)</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・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。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・施工方法の工夫（上部工の一体化施工）によりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>

<p>志布志港 ふ頭再編改良事業 九州地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>161</p>	<p>454</p>	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益：376億円 震災時における海上輸送コスト削減便益：76億円 残存価値：2億円</p> <p>【主な根拠】 輸入殺物：3,604千ト/年</p>	<p>156</p> <p>【内訳】 建設費：139億円 管理運営費等：18億円</p>	<p>2.9</p>	<p>・本事業により、震災時においても志布志港の物流機能を確保することで、南九州地方における畜産業の経済活動の維持に貢献し、消費者に対する畜産物の安定供給が図られる。 ・本事業により、殺物の一括大量輸入を可能にすることで、殺物から製造される配合飼料の南九州地方への安定的かつ安価な供給体制が構築され、畜産業の産業競争力が広域的に強化される。 ・港に接続する広域交通ネットワークの整備促進と相まって、飼料関連の工場や倉庫の増設が相次いでおり、本事業による畜産業の経営安定化及び発展を期待した配合飼料生産量増産等への対応が進んでいる。また、背後圏への配合飼料の安定供給による畜産業の発展を期待した畜産物の加工関連工場の進出もあり地域経済の活性化、雇用創出が図られる。（企業の設備投資額：約120億円、雇用創出：約150名）</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・既存ターミナルは、大型殺物船が満載で入港できないため、積荷調整による非効率な輸送が行われている状況にあり、大型殺物船による効率的な輸送体制の確立が課題となっている。 ・南九州地方は全国屈指の畜産産地帯であり、鹿児島県及び宮崎県の基幹産業の一つ。大規模地震災害時において配合飼料の供給に支障をきたした場合、家畜の生命維持や食肉の品質に影響を及ぼし、畜産業が危機状況に追い込まれる事が懸念されるため、耐震強化岸壁の整備が求められている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・液状化対策にあたり、経済的となる工法を選定。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>那覇港浦添ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄総合事務局</p>	<p>その他</p>	<p>273</p>	<p>601</p>	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：449億円 海難事故等による損失の回避便益：112億円 残存価値：40億円</p> <p>【主な根拠】 予測取扱貨物量：219万トン/年</p>	<p>413</p> <p>【内訳】 建設費：412億円 管理運営費等：1億円</p>	<p>1.5</p>	<p>・本プロジェクトの実施により、静穏度が確保されることで、荷役作業の安全性が確保され、作業への不安が解消し効率化も図られる。 ・周辺離島や先島地域には、那覇港で離島航路に替えて輸送されるため、本プロジェクトの実施により、那覇港に安定して貨物が輸送されることにより、周辺離島・先島地域の品薄・遅配等の緩和につながり、社会的サービス水準が向上し、生活の安定に寄与する。 ・本プロジェクトの実施により、那覇港新港ふ頭地区の混雑も緩和されるため、那覇港全体の効率化に寄与する。 ・本プロジェクトの実施により、利用港港から荷主までの陸上輸送距離が短縮され、それに伴い排出ガスの排出量が削減される。また、海上輸送に係る排出量が削減される。</p>	<p>・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・那覇港浦添ふ頭地区の貨物取扱量は、沖縄県の人口増や好調な県経済に伴い順調に増加し、現在は、約200万トン取り扱われている一方で、海象条件の変化から所要の稼働率が確保されていないため、那覇港の物流効率化及び航行船舶の安全性を確保する観点から、浦添ふ頭岸壁及び防波堤の整備が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・設計時点において隣接する既存防波堤で採用している矩形上部工を斜面式に変更した断面を選定したこと及び消波ブロック選定時に従来型のブロックと比較した結果、新型消波ブロック（代替案）が経済的に優位となり、代替案を選定したことで、コスト削減が図られる。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>
<p>平良港渚水地区複合 貴輸送ターミナル改良事業 沖縄総合事務局</p>	<p>再々評価</p>	<p>168</p>	<p>869</p>	<p>【内訳】 海難の減少：79億円 荷役コストの削減（RORO船）：133億円 耐震化による便益：61億円 荷役の効率化（コンテナ船）：47億円 荷役の効率化（荷姿の変化）：6.8億円 石垣港における滞留時間の削減：43億円 国際観光総収入の増加：489億円 残存価値等：11億円</p> <p>【主な根拠】 令和9年度予測対象海難減少隻数0.20隻/年 令和9年度予測対象貨物量（RORO船）378千トン/年 令和9年度予測対象緊急物資貨物量9.871トン/回 令和9年度予測対象震災時一般貨物量：547千トン/年 令和9年度予測対象貨物量（コンテナ船）169千トン/年 令和9年度予測対象貨物量（荷姿の変化）169千トン/年 令和9年度予測対象貨物量（石垣港における滞留時間の削減）26千トン/年 令和9年度予測クルーズ船寄港隻数146隻/年 （便益対象60隻/年）</p>	<p>179</p> <p>【内訳】 建設費：179億円 管理運営費等：0.2億円</p>	<p>4.9</p>	<p>・岸壁を整備することにより操船時の安全性が確保され、海難事故等に伴う欠航が回避される等、定期航路の安定的な運航（島民への生活物資等の安定的な供給）が確保される。 ・ふ頭用地の拡張や老朽化対策により、荷役車両・機械の転覆や荷役作業への不安が解消されることで、作業の効率化が図られ作業員人件費の削減が図られるとともに、安全性が向上する。また、ふ頭用地の拡張に伴い、ユニットロード貨物の横持ち輸送が解消される。 ・新たな新造RORO船の寄港が計画されており、輸送能力の強化（船枠の拡大）と一部コンテナ輸送からRORO輸送に転換される可能性がある。これにより、安定した物資供給と更なる輸送効率化が期待される。 ・対象プロジェクトの実施に伴って岸壁が耐震化されることにより、震災時における宮古圏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機能が維持されることで、周辺離島を含めた宮古圏域の産業活動が維持される。 ・対象プロジェクトの実施に伴って、平良港において40FTコンテナの取り回しが可能となることで、定期コンテナ船による台湾からの輸入において10FTコンテナへの積み替えが不要となり（without時は平良港で40FTコンテナの取り回しが不可能であることから那覇港で10FTコンテナへの積み替えが必要である）、輸送コストが削減される。 ・対象プロジェクトの実施に伴って、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。 ・クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。また、クルーズ船の寄港が増加することで、外国人旅客と住民との交流により国際化が進捗する。</p>	<p>・再評価実施後、一定期間が経過しているため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・船舶の大型化に伴い水域が狭小化している上に、岸壁が北東風の影響を受けやすい方向となっていることから海難事故の発生や欠航による運航率の低下が生じている。また、施設の老朽化が著しく、ひび割れや、防砂シート破損等による大規模な陥没の危険性が高まっており、このまま放置すると荷役作業中に甚大な事故が発生するなどの危険な状態が危惧される。これらの課題に対処する必要がある。 ・定期RORO船の大型化及び輸送形態の変化（シャーシ・トラック比率の増加）により、荷捌きが不足しており、荷役作業の効率及び安全性が低下している。また、ふ頭用地が狭小であるため定期コンテナ船の荷役機械の転覆が発生し、荷姿の変化（40FT化）に対応できない状況であり、これらの課題に対処する必要がある。 ・沖縄県内において沖縄本島・宮古島・石垣島で耐震岸壁が未整備なのは宮古島のみであり、被災した際は宮古圏域約6万人の住民生活に甚大な影響を与えることから、耐震強化施設の整備が必要である。 ・クルーズ需要が旺盛となり、大型クルーズ船への対応が必要である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備完了予定</p> <p>【コスト削減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト削減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。</p>	<p>継続</p>	<p>港湾局 計画課 (課長 安部賢)</p>

【都市公園等事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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						
国営常陸海浜公園 関東地方整備局	その他	488	9,811	【内訳】 直接利用価値：8,560億円 間接利用価値：1,251億円 【主な根拠】 誘致圏：利用実態に基づき110km圏を設定。 誘致圏内からの来園者で全来園者の80%以上を占める	4,612	【内訳】 用地費：3,057億円 施設費：1,048億円 維持管理費：507億円	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模花修景の展開から世界有数の高知名度を獲得し、北関東の主要観光拠点に成長した。 ・広大で多様なフィールドを活かし、地域住民等の活躍の場を提供し、地域連携と伝統文化継承の拠点となっている。 ・海岸地域固有の自然景観や生物相が保存され、生物多様性の維持・向上に寄与している。 ・豊かな自然環境を体験・学習する場として多くの人々に利用されている。 ・災害時に駐車場等をヘリポート、物資積載等に活用が可能となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会情勢の変化により事業費増、事業期間延伸することにより再評価を実施 <p>①事業の必要性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国営公園として整備することで、オープンスペースの永続性を担保し、その地域固有の自然保護（生物多様性保全）に寄与すると共に、伝統文化の継承を図っている。 ・日本有数の大規模花修景やロックフェスティバルなどの大規模イベントの開催等により、地域活性化に大きく貢献している。 ・災害時の拠点としての役割が期待されている。 <p>②事業進捗の見込みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在までに事業費で約88%、開園面積で約61%の進捗となっている。 ・未開園エリアにおける事業の推進、事業コストの継続的な見直し、順次、多客対応の整備を図り、令和10(2028)年度までに完了するよう整備を進める。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・植物廃材を再利用し、温室効果ガス排出抑制に貢献し、コスト削減に努める。 	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 五十嵐康之)
明治記念大磯邸園 関東地方整備局	その他	199	938	【主な根拠】 評価手法：CVM 調査範囲：全国の世帯	205	【内訳】 用地費：84億円 施設費：102億円 維持管理費：19億円	4.6	<ul style="list-style-type: none"> ・社会情勢の変化により事業費増、事業期間延伸することにより再評価を実施 <p>①事業の必要性等に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・明治記念大磯邸園は、「明治150年」関連施策の一環として、閣議決定に基づき設置されるもの。 ・明治記念大磯邸園の整備・維持管理を通じて、明治期の立憲政治の確立等の歴史や意義の伝承、湘南の邸園文化を象徴する佇まい（風致）の保全、歴史的遺産を活用した文化の発信、憩いと交流の拠点の創出が期待されている。 ・来園者アンケートからも開園の期待が高い。 ・費用対効果（B/C）は、4.6 <p>②事業進捗の見込みに関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年11月に閣議決定、平成31年1月に都市計画決定、平成31年4月に基本計画を策定、令和2年11月に旧大隈重信別邸庭園及び陸奥宗光別邸跡庭園の一部区域を公開。 ・用地取得率は約9割（令和3年9月時点）。 ・今回事業期間を令和5年度から令和7年度に延伸するものとし、引き続き工事完了に向けて事業を進める。 <p>③コスト削減や代替案立案等の可能性に関する視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新技術の採用など、コスト削減に努めながら引き続き事業を推進する。 	継続	都市局 公園緑地・景觀課 (課長 五十嵐康之)	

<p>国営明石海峡公園 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>958</p>	<p>3,486</p>	<p>【内訳】 直接利用価値 2,673億円 間接利用価値 813億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏：淡路地区、神戸地区ともに100km圏 誘致圏人口：1,827万人</p>	<p>2,149</p>	<p>【内訳】 施設費 1,800億円 維持管理費 349億円</p>	<p>1.6</p>	<p>・淡路地区では、四季を通じた花修景や広大な敷地を活かした大型イベント開催、多様な利用ニーズに対応した利用の場を提供するとともに、広いオープンスペースを確保した広域防災拠点として、地域の防災性の向上に寄与している。</p> <p>・神戸地区では、市民協働による体験プログラムの提供や、里地里山環境を活かした環境学習の支援、地域の教育機関と連携した公園づくりを行い、自然と共生する里地里山文化を次世代に継承している。</p>	<p>・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・淡路地区では、四季を通じた花修景や広大な敷地を活かした大規模イベント開催、多様な利用ニーズに対応した利用の場を提供するとともに、広いオープンスペースを確保した広域防災拠点として、地域の防災性の向上に寄与している。 ・神戸地区では、市民協働による体験プログラムの提供や、里地里山環境を活かした環境学習の支援、地域の教育機関と連携した公園づくりを行い、自然と共生する里地里山文化を次世代に継承している。 ・平成29年の都市公園法改正により、都市公園における民間資金を活用した新たな整備・管理手法として、公募設置管理制度（Park-PFI）を導入し、官民連携による公園利用の活性化が図られる。</p> <p>②事業進捗の見込みに関する視点 ・淡路地区では文化交流ゾーンの大部分を開園し、海岸ゾーンではPark-PFIを活用した官民連携事業を進めている。海岸ゾーン、展望ゾーンの整備を推進し、早期の全面開園を目指す。 ・神戸地区では、用地買収を完了し、棚田ゾーンの大部分を開園済み。森のゾーン、水と森のゾーン等の整備を推進し、早期の全面開園を目指す。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性に関する視点 ・今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用によるコスト縮減や官民連携等を図りながら、引き続き事業を推進していく。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 公園緑地・景観課 (課長 五十嵐康之)</p>
<p>国営飛鳥・平城宮跡歴史公園 近畿地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>929</p>	<p>8,120</p>	<p>【内訳】 直接利用価値 6,831億円 間接利用価値 1,289億円</p> <p>【主な根拠】 誘致圏：飛鳥区域、平城宮跡区域ともに以下のいずれかに該当する市町村 ①90%誘致圏となる市町村 ②90%誘致圏となる市町村から本公園への主要交通経路上に位置する市町村、または四方を90%圏に囲まれた市町村 誘致圏人口：2,759万人</p>	<p>3,307</p>	<p>【内訳】 施設費 2,898億円 維持管理費 409億円</p>	<p>2.5</p>	<p>・飛鳥区域では、我が国の「国家形成の始まりの地」である飛鳥地方において、史跡周辺の歴史的風土保存や歴史文化の普及啓発、地域の観光振興等に寄与している。</p> <p>・平城宮跡区域では、奈良時代の都「平城京」の中心であり、特別史跡かつ世界遺産の構成資産の一つでもある「平城宮跡」や自然的環境の保存、その意義の普及啓発や地域の観光振興等に寄与している。</p>	<p>・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>①事業の必要性等に関する視点 ・飛鳥区域について、閣議決定に基づき飛鳥地方の文化的資産の保存と活用が求められているが、本公園事業により、史跡周辺の歴史的風土保存や歴史文化の普及啓発、地域の観光振興等に寄与している。 ・平城宮跡区域について、閣議決定に基づき平城宮跡の保存と活用が求められているが、本公園事業により、平城宮跡や自然的環境の保存、その意義の普及啓発や地域の観光振興等に寄与している。</p> <p>②事業進捗の見込みに関する視点 ・飛鳥区域では、既開園区域において公園施設の老朽化対策と合わせたバリアフリー化等の機能向上を実施。 ・平城宮跡区域では、南門の供用開始や東楼の工事着手等、第一次大極殿院における建造物の復元整備を計画的に実施。</p> <p>③コスト縮減に関する視点 ・事業の実施にあたり、新技術・新工法等の採用などにより、コスト縮減に努める。</p>	<p>継続</p>	<p>都市局 公園緑地・景観課 (課長 五十嵐康之)</p>

【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			
鶴岡第2地方合同庁舎 東北地方整備局	長期間継 続中	16	10	109	100	110	<p>老朽、地域連携、施設の不備、狭あい、借用返還において必 要性が認められる。 経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の 効果が認められる。</p> <p>事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であ るため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・当該事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化は無い。 2) 事業の効果等 ・施設へのアクセス良好 ・地域性、環境安全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、 防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立 案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認めら れない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。 また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事 業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官庁営繕 部計画課 (課長 佐藤 由 美)
福島第2地方合同庁舎 東北地方整備局	再々評価	29	17	127	100	121	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため 再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・当該事業を巡る社会経済情勢等に大きな変化は無い。なお、熊 本地震等を踏まえ、庁舎の耐震化など大規模災害に備えた防災・ 減災対策を重点的に推進する必要があるとされている。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境安全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、 防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立 案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認めら れない。</p> <p>老朽、防災機能に係る施設の不備、地域連携、借用返還、分 散、狭あい、施設の不備において必要性が認められる。 経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の 効果が認められる。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。 また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事 業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官庁営繕 部計画課 (課長 佐藤 由 美)

富士川地方合同庁舎 関東地方整備局	長期間継続中	15	11	110	100	110	<p>老朽、地域連携、施設の不備、狭あいにおいて必要性が認められる。 経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業であるため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・事業採択時から現在まで、需要の見込みや地元情勢等当該事業を巡る状況に変化はない。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザインの効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・事業採択時から現在まで、新工法の採用等によるコスト削減の可能性は生じていない。また、施設規模等の見直しの可能性も生じていない。</p> <p>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 佐藤 由美)
大阪第6地方合同庁舎 近畿地方整備局	再々評価	194	48	132	100	121	<p>老朽、狭あい、法令等、分散、施設の不備において必要性が認められる。 経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・事業の効果や必要性を評価するための指標等、事業を巡る社会経済情勢の大きな変化はない。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・今後も、民間の技術力や創意工夫の活用など、コスト縮減に努めながら、引き続き事業を進捗していく。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。 また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官庁営繕 部計画課 (課長 佐藤 由美)

佐伯税務署 九州地方整備局	再々評価	6.1	3.1	100	100	121	<p>老朽、立地条件の不良、施設の不備において必要性が認められる。 経済性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。</p>	<p>再評価実施後一定期間（5年間）が経過している事業であるため再評価を実施。 ①事業の必要性 1) 社会経済情勢等の変化 ・社会経済情勢等の変化は特になく、本事業の必要性が認められる。 2) 事業の効果等 ・国として用地を確保、施設へのアクセス良好 ・地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザインの効果が期待できる。 3) 事業の進捗状況 ・本体工事中 ②事業の進捗の見込み ・令和4年度完成予定 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・本事業の実施に合理性があり、「コスト縮減や新たな代替案立案の可能性」の観点から現時点で事業の見直しの必要性は認められない。</p> <p>事業の必要性等については評価基準以上の評点となっている。 また、今後の事業進捗も見込まれることから、現計画により本事業を継続することが妥当であると認められる。</p>	継続	大臣官房官庁営繕 部計画課 (課長 佐藤 由美)
------------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	--	--	----	--------------------------------

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

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

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

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

供用後の維持管理費は50年間に掛かる費用を現在価値化したものである。

○現在評価手続き中の事業

【河川事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	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						
尻別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
後志利別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
沙流川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
十勝川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
湧別川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
清流川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
天塩川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
留萌川直轄河川改修事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
鳴瀬川床上浸水対策特別緊急事業(吉田川) 東北地方整備局	長期間継続中	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
鬼怒川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
常陸利根川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
中川・綾瀬川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
荒川下流特定構造物改修事業(原成本郷荒川橋梁架替) 関東地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	
鶴見川直轄河川改修事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課 (課長 佐々木 淑充)	

信濃川河川改修事業 (大津分水路) 北陸地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
信濃川下流直轄河川改 修事業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
信濃川直轄河川改修事 業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
千曲川直轄河川改修事 業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
小矢部川直轄河川改修 事業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
狩野川直轄河川改修事 業 中部地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
菊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
掃田川直轄河川改修事 業 中部地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
淀川・桂川・瀬田川・ 木津川下流・木津川上 流直轄河川改修事業 近畿地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
猪名川直轄河川改修事 業 近畿地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
由良川直轄河川改修事 業 近畿地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
熊野川直轄河川改修事 業 近畿地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
斐伊川直轄河川改修事 業 中国地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
物部川直轄河川改修事 業 四国地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
仁淀川直轄河川改修事 業 四国地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)
遠賀川直轄河川改修事 業 九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続 中	水管理・国土保 全 局治水課 (課長 佐々木 淑充)

山国川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
矢部川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
嘉瀬川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
本明川直轄河川改修事業九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
大野川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
五ヶ瀬川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
小丸川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
川内川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)
肝属川直轄河川改修事業九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局治水課(課長 佐々木 淑充)

【砂防事業】
(直轄砂防事業)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進 捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B/C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
十勝川水系直轄砂防事業 北海道開発局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
樽前山直轄火山砂防事業 北海道開発局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
赤川水系直轄砂防事業 東北地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
利根川水系直轄砂防事業 (利根川) 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
浅間山直轄火山砂防事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
富士川水系直轄砂防事業 関東地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
信濃川上流水系直轄砂 防事業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
信濃川下流水系直轄砂 防事業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)

黒部川水系直轄砂防事業 北陸地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
天竜川水系直轄砂防事業 中部地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
紀伊山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
六甲山系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
九頭竜川水系直轄砂防事業 近畿地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
広島西部山系直轄砂防事業 中国地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
吉野川水系直轄砂防事業 四国地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)
桜島直轄砂防事業 九州地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁 志)

(直轄地すべり対策事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B/C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
亀の瀬地区直轄地すべり対策事業 近畿地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続き中	水管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

【海岸事業】
（直轄事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 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						
仙台湾南部海岸直轄海 岸保全施設整備事業 東北地方整備局	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局 海岸室 (室長 奥田 晃 久)
石川海岸直轄海岸保全 施設整備事業 北陸地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	水管理・国土保全 局 海岸室 (室長 奥田 晃 久)
久慈港海岸 直轄海岸保全施設整備 事業 東北地方整備局 (注1)	再々評価	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	港湾局海岸・防災 課 (課長 西村 拓)
大分港海岸 直轄海岸保全施設整備 事業 九州地方整備局	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	港湾局海岸・防災 課 (課長 西村 拓)
指宿港海岸 直轄海岸保全施設整備 事業 九州地方整備局	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	港湾局海岸・防災 課 (課長 西村 拓)

(注1) 港湾整備事業（久慈港湾口地区防波堤整備事業）と一体的に評価

【港湾整備事業】
 (直轄事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コ スト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
久慈港湾口地区 防波堤整備事業 東北地方整備局 (注1)	再々評価	-	-	-	-	-	-	評価手 続き中	港湾局 計画課 (課長 安部賢)		

(注1) 海岸事業(久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業)と一体的に評価