



令和 3 年 3 月 30 日
国 土 交 通 省

令和 3 年度予算に向けた個別公共事業評価（その 4）について

国土交通省は、令和 3 年度予算に向けた個別公共事業評価として、補助事業等の新規事業採択時評価及び再評価並びに完了後の事後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の個別公共事業評価を実施しています。

（添付資料）

- 令和 3 年度予算に向けた個別公共事業評価に関する資料
 - ・ 個別公共事業評価結果一覧
 - ・ 令和 3 年度予算に向けた個別公共事業評価書（その 4）

上記資料については、下記 URL を参照してください。

http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo11_hh_000104.html

（事業評価制度について）

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

※お問い合わせ先については、次頁の通りです。

【お問い合わせ先】

事業評価制度について

大臣官房技術調査課 課長補佐 中西

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

大臣官房公共事業調査室 係長 吉開

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

政策統括官付政策評価官室 政策評価企画官 久保田

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

個別事業について

官庁営繕事業

大臣官房官庁営繕部整備課施設評価室 企画専門官 宮内

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

市街地整備事業

都市局市街地整備課 企画専門官 楠田

TEL:03-5253-8111(内線:32732) 直通 03-5253-8412 FAX:03-5253-1591

都市公園等事業

都市局公園緑地・景観課 公園利用推進官 曽根

TEL:03-5253-8111(内線:32946) 直通 03-5253-8419 FAX:03-5253-1593

都市局都市安全課 専門調査官 榎田

TEL:03-5253-8111(内線:32333) 直通 03-5253-8400 FAX:03-5253-1587

河川事業、ダム事業、砂防事業、下水道事業、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（道路局所管分）

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

道路・街路事業（都市局所管分）

都市局街路交通施設課 企画専門官 大友

TEL:03-5253-8111(内線:32862) 直通 03-5253-8415 FAX:03-5253-1592

住宅市街地総合整備事業

住宅局市街地建築課市街地住宅整備室 課長補佐 杉本

TEL:03-5253-8111(内線:39673) 直通 03-5253-8517 FAX:03-5253-1631

都市・幹線鉄道整備事業

鉄道局総務課企画室 課長補佐 土平

TEL:03-5253-8111(内線:40604) 直通 03-5253-8542 FAX:03-5253-1633

整備新幹線整備事業

鉄道局施設課 企画調整官 中山

TEL:03-5253-8111(内線:57859) 直通 03-5253-8553 FAX:03-5253-1634

港湾整備事業

港湾局計画課 課長補佐 花田

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

海岸事業（港湾局所管分）

港湾局海岸・防災課 津波対策企画調整官 細見

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

空港整備事業

航空局交通管制企画課 新システム技術推進官 和田

TEL:03-5253-8111(内線:51132) 直通:03-5253-8739 FAX:03-5253-1664

令和 3 年度予算に向けた個別公共事業評価
に関する資料

令和 3 年 3 月

国 土 交 通 省

目 次

○ 補助事業等に関する個別公共事業評価結果一覧	
・令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価について（補助事業等） 1
・令和3年度予算に向けた再評価について（補助事業等） 2 1
・令和3年度以降も継続予定のその他の補助事業等一覧 3 2
・令和2年度に実施した完了後の事後評価について 9 6
○令和3年度予算に向けた個別公共事業評価書（その4）	… 1 0 5

個別公共事業評価結果一覧

■令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価について(補助事業等)

・事業評価対象の補助事業等(補助事業等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に限る。))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】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
北海道	北海道	利根別川大規模特定河川事業	36	6.7	
北海道	北海道	安平川(下流工区)大規模特定河川事業	100	1.7	
北海道	北海道	富良野川大規模特定河川事業	30	1.1	
北海道	北海道	芭露川大規模特定河川事業	26	2.0	
北海道	北海道	別保川大規模特定河川事業	33	1.8	
岩手県	岩手県	気仙川大規模特定河川事業	20	1.3	
秋田県	秋田県	芋川大規模特定河川事業	22	2.3	
秋田県	秋田県	下内川大規模特定河川事業	17	1.8	
福島県	福島県	滝川大規模特定河川事業	15	7.4	
福島県	福島県	佐久間川大規模特定河川事業	8.0	5.9	
茨城県	茨城県	桜川大規模特定河川事業	17	10.4	
茨城県	茨城県	恋瀬川大規模特定河川事業	10	3.8	
栃木県	栃木県	姿川大規模特定河川事業	27	4.3	
栃木県	栃木県	名草川大規模特定河川事業	42	13.1	
栃木県	栃木県	旗川大規模特定河川事業	19	10.3	

群馬県	群馬県	男井戸川大規模特定河川事業	24	1.3	
千葉県	千葉県	長門川大規模特定河川事業	36	5.5	
東京都	東京都	石神井川大規模特定河川事業	29	5.2	
神奈川県	神奈川県	小出川大規模特定河川事業	55	1.4	
神奈川県	神奈川県	境川(下流)【朝日町工区】 大規模特定河川事業	9.0	2.5	
神奈川県	横浜市	今井川大規模特定河川事業	16	1.7	
山梨県	山梨県	濁川大規模特定河川事業	6.0	13.7	
山梨県	山梨県	入山川大規模特定河川事業	5.2	11.1	
山梨県	山梨県	平等川大規模特定河川事業	6.0	38.1	
山梨県	山梨県	渋川大規模特定河川事業	7.8	2.0	
山梨県	山梨県	八糸川大規模特定河川事業	5.2	2.1	
長野県	長野県	黒沢川大規模特定河川事業	35	31.4	
長野県	長野県	皿川大規模特定河川事業	32	3.2	
新潟県	新潟県	浄土川大規模特定河川事業	12	20.6	
新潟県	新潟県	大通川大規模特定河川事業	9.8	2.4	
富山県	富山県	泉川大規模特定河川事業	18	2.2	
石川県	石川県	動橋川大規模特定河川事業	13	2.8	
岐阜県	岐阜県	飛驒川大規模特定河川事業	13	12.1	
三重県	三重県	三滝新川大規模特定河川事業	8.6	87.3	
京都府	京都府	七谷川大規模特定河川事業	15	1.5	
京都府	京都府	大谷川大規模特定河川事業	17	5.4	
京都府	京都府	法川大規模特定河川事業	15	3.6	
兵庫県	兵庫県	武庫川大規模特定河川事業	55	12.4	

和歌山県	和歌山県	七瀬川大規模特定河川事業	26	3.1	
島根県	島根県	玉川大規模特定河川事業	13	1.8	
岡山県	岡山県	笹ヶ瀬川大規模特定河川事業	11	38.8	
岡山県	岡山県	砂川大規模特定河川事業	34	88.6	
岡山県	岡山県	林田川大規模特定河川事業	26	5.7	
山口県	山口県	土穂石川大規模特定河川事業	14	15.6	
徳島県	徳島県	善蔵川大規模特定河川事業	5.0	1.8	
香川県	香川県	古川大規模特定河川事業	11	2.3	
香川県	香川県	高瀬川・浜堂川大規模特定河川事業	17	9.2	
愛媛県	愛媛県	立間川・国安川・河内川 大規模特定河川事業	26	71.2	
長崎県	長崎県	早岐川大規模特定河川事業	20	3.3	
熊本県	熊本県	木葉川大規模特定河川事業	23	3.1	
大分県	大分県	高山川大規模特定河川事業	15	1.3	
鹿児島県	鹿児島県	万之瀬川大規模特定河川事業	19	5.7	
千葉県	千葉県	旧江戸川事業間連携河川事業	37	1.4	
石川県	金沢市	弓取川事業間連携河川事業	3.2	1.7	
静岡県	静岡県	大井川事業間連携河川事業	10	2.4	
和歌山県	和歌山県	熊野川事業間連携河川事業	5.0	3.1	
徳島県	徳島県	日和佐川事業間連携河川事業	7.5	1.2	
徳島県	徳島県	那賀川事業間連携河川事業	25	1.5	
高知県	高知県	高知地区事業間連携河川事業	120	8.7	

【ダム事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
山口県	山口県	木屋川ダム再開発事業	400	1.3	

【砂防事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
北海道	北海道	居辺川大規模特定砂防等事業	17	1.6	
北海道	北海道	ペンケオタソイ川大規模特定砂防等事業	14	3.9	
北海道	北海道	富良野川(下流堰堤群)大規模特定砂防等事業	189	2.4	
栃木県	栃木県	下小網中沢事業間連携砂防等事業	2.0	6.0	
栃木県	栃木県	天頂下沢事業間連携砂防等事業	3.0	10.7	
栃木県	栃木県	木下沢事業間連携砂防等事業	2.0	7.5	
栃木県	栃木県	新屋敷三号沢事業間連携砂防等事業	3.0	2.7	
栃木県	栃木県	五十部四号沢事業間連携砂防等事業	1.5	15.0	
栃木県	栃木県	鷺ノ宮A事業間連携砂防等事業	3.0	3.3	
群馬県	群馬県	駒留地区事業間連携砂防等事業	1.3	2.1	
埼玉県	埼玉県	落合地区まちづくり連携砂防等事業	2.0	18.6	
長野県	長野県	竹の沢川地区まちづくり連携砂防等事業	3.3	8.6	
長野県	長野県	泥沢地区まちづくり連携砂防等事業	4.0	14.4	
長野県	長野県	神宮寺地区まちづくり連携砂防等事業	0.10	1.7	
長野県	長野県	大熊神宮寺地区まちづくり連携砂防等事業	2.0	1.7	

長野県	長野県	山手町地区まちづくり連携砂防等事業	2.2	3.4	
長野県	長野県	西三才地区まちづくり連携砂防等事業	5.4	3.3	
長野県	長野県	平柴地区まちづくり連携砂防等事業	2.7	6.1	
新潟県	新潟県	楡原(1)事業間連携砂防等事業	1.5	20.6	
新潟県	新潟県	西村川事業間連携砂防等事業	3.1	40.8	
新潟県	新潟県	桙木地区事業間連携砂防等事業	6.7	2.7	
石川県	石川県	坂本平川事業間連携砂防等事業	3.0	2.3	
石川県	石川県	天坂川事業間連携砂防等事業	3.0	2.8	
石川県	石川県	鈴屋事業間連携砂防等事業	4.5	2.3	
岐阜県	岐阜県	樅柄ヶ洞谷事業間連携砂防等事業	3.4	1.1	
岐阜県	岐阜県	長見寺洞事業間連携砂防等事業	4.4	4.2	
静岡県	静岡県	半経寺沢事業間連携砂防等事業	2.8	31.1	
静岡県	静岡県	品鉢川事業間連携砂防等事業	2.3	54.9	
静岡県	静岡県	獅子浜南洞事業間連携砂防等事業	0.90	17.3	
静岡県	静岡県	水川西事業間連携砂防等事業	2.3	2.3	
愛知県	愛知県	新田洞第1事業間連携砂防等事業	2.9	2.0	
愛知県	愛知県	梁野沢事業間連携砂防等事業	3.5	3.1	
愛知県	愛知県	成瀬区域事業間連携砂防等事業	2.9	3.6	
兵庫県	兵庫県	赤花川大規模特定砂防等事業	9.5	2.5	
兵庫県	兵庫県	水根川大規模特定砂防等事業	5.0	1.5	
兵庫県	兵庫県	山田川大規模特定砂防等事業	5.0	2.4	

兵庫県	兵庫県	安積地区事業間連携砂防等事業	2.0	3.5	
兵庫県	兵庫県	大原(4)地区まちづくり連携砂防等事業	0.70	12.1	
兵庫県	兵庫県	北五葉(3)地区まちづくり連携砂防等事業	0.80	5.6	
奈良県	奈良県	文珠川事業間連携砂防等事業	1.8	1.3	
奈良県	奈良県	神田川事業間連携砂防等事業	4.7	11.7	
奈良県	奈良県	柳田川事業間連携砂防等事業	3.0	9.2	
奈良県	奈良県	石ヶ谷事業間連携砂防等事業	1.5	32.3	
奈良県	奈良県	泉谷川事業間連携砂防等事業	6.0	1.5	
奈良県	奈良県	池郷川事業間連携砂防等事業	3.6	1.1	
奈良県	奈良県	鹿野園沢事業間連携砂防等事業	4.0	1.7	
和歌山県	和歌山県	西手谷川事業間連携砂防等事業	2.0	17.5	
和歌山県	和歌山県	半沿川事業間連携砂防等事業	1.6	5.7	
和歌山県	和歌山県	更谷谷川事業間連携砂防等事業	0.70	10.7	
和歌山県	和歌山県	油河谷川事業間連携砂防等事業	1.2	3.2	
和歌山県	和歌山県	城山谷川大規模特定砂防等事業	5.0	10.8	
和歌山県	和歌山県	冷水209地区事業間連携砂防等事業	0.70	3.6	
和歌山県	和歌山県	平野地区事業間連携砂防等事業	1.5	1.1	
和歌山県	和歌山県	宇井苔1地区事業間連携砂防等事業	0.10	8.0	
和歌山県	和歌山県	長滝地区事業間連携砂防等事業	2.9	1.2	
和歌山県	和歌山県	下五味地区事業間連携砂防等事業	1.4	2.5	
和歌山県	和歌山県	原日浦地区事業間連携砂防等事業	2.1	3.3	

和歌山県	和歌山県	平岩地区事業間連携砂防等事業	3.0	2.8	
和歌山県	和歌山県	早藤5地区事業間連携砂防等事業	1.0	2.1	
和歌山県	和歌山県	釜郷原1地区事業間連携砂防等事業	0.10	4.4	
和歌山県	和歌山県	日足2地区事業間連携砂防等事業	0.20	11.6	
和歌山県	和歌山県	竹原2地区事業間連携砂防等事業	1.1	4.3	
和歌山県	和歌山県	栄谷2地区まちづくり連携砂防等事業	0.60	5.8	
和歌山県	和歌山県	西庄4地区まちづくり連携砂防等事業	1.2	9.2	
和歌山県	和歌山県	栄谷地区まちづくり連携砂防等事業	1.2	14.4	
和歌山県	和歌山県	園部18地区まちづくり連携砂防等事業	1.4	6.3	
鳥取県	鳥取県	杉ヶ谷川事業間連携砂防等事業	3.1	1.3	
鳥取県	鳥取県	大谷川事業間連携砂防等事業	1.0	1.5	
鳥取県	鳥取県	尾上原川事業間連携砂防等事業	0.85	7.0	
島根県	島根県	野波D事業間連携砂防等事業	0.90	6.2	
島根県	島根県	小三谷川事業間連携砂防等事業	1.5	3.8	
島根県	島根県	蔵谷川事業間連携砂防等事業	2.6	1.6	
島根県	島根県	原の谷川事業間連携砂防等事業	3.5	1.1	
島根県	島根県	小池谷川事業間連携砂防等事業	1.3	2.6	
島根県	島根県	洗川(波田A)事業間連携砂防等事業	1.5	6.0	
島根県	島根県	上横立下谷川事業間連携砂防等事業	0.65	22.1	
島根県	島根県	十日市2地区事業間連携砂防等事業	2.0	1.4	
岡山県	岡山県	若宮谷川事業間連携砂防等事業	5.2	6.2	

岡山県	岡山県	中組川事業間連携砂防等事業	4.4	57.2	
岡山県	岡山県	本谷川事業間連携砂防等事業	1.8	51.0	
岡山県	岡山県	寺平川事業間連携砂防等事業	3.9	2.6	
岡山県	岡山県	下平地区大規模特定砂防等事業	1.0	1.3	
広島県	広島県	清水川事業間連携砂防等事業	3.5	48.6	
広島県	広島県	戸坂城山川まちづくり連携砂防等事業	4.0	23.8	
広島県	広島県	大谷川まちづくり連携砂防等事業	4.5	94.8	
広島県	広島県	安川支川16まちづくり連携砂防等事業	2.6	40.5	
広島県	広島県	大毛寺川支川4まちづくり連携砂防等事業	2.4	20.3	
広島県	広島県	根谷川支川99まちづくり連携砂防等事業	2.2	38.7	
広島県	広島県	根谷川支川10まちづくり連携砂防等事業	2.3	20.8	
広島県	広島県	桐原川支川22まちづくり連携砂防等事業	2.2	11.1	
広島県	広島県	光明寺川まちづくり連携砂防等事業	8.3	38.1	
広島県	広島県	小原川まちづくり連携砂防等事業	2.5	56.7	
広島県	広島県	才原川まちづくり連携砂防等事業	2.1	15.7	
香川県	香川県	塚原川事業間連携砂防等事業	1.2	6.0	
香川県	香川県	枇杷の木谷川事業間連携砂防等事業	3.8	3.7	
香川県	香川県	西川事業間連携砂防等事業	2.3	7.0	
香川県	香川県	宮の尾川事業間連携砂防等事業	1.9	10.5	
愛媛県	愛媛県	高浜駅東川まちづくり連携砂防等事業	1.3	23.9	
愛媛県	愛媛県	高浜4号谷まちづくり連携砂防等事業	1.2	29.4	

愛媛県	愛媛県	高浜2号谷まちづくり連携砂防等事業	1.2	22.3	
愛媛県	愛媛県	小川谷まちづくり連携砂防等事業	2.0	23.3	
愛媛県	愛媛県	亀山川まちづくり連携砂防等事業	2.0	7.7	
愛媛県	愛媛県	瘤谷川まちづくり連携砂防等事業	2.2	7.0	
愛媛県	愛媛県	迫田B地区まちづくり連携砂防等事業	2.0	14.1	
愛媛県	愛媛県	上谷地区まちづくり連携砂防等事業	4.0	1.9	
愛媛県	愛媛県	御殿内地区まちづくり連携砂防等事業	3.5	4.5	
愛媛県	愛媛県	与村井地区まちづくり連携砂防等事業	2.0	2.4	
高知県	高知県	安谷川事業間連携砂防等事業	1.5	6.9	
高知県	高知県	御手洗川(2)事業間連携砂防等事業	1.4	33.8	
高知県	高知県	青木崎谷川事業間連携砂防等事業	1.1	9.7	
高知県	高知県	犬ヶ谷川事業間連携砂防等事業	1.5	3.9	
高知県	高知県	島中(2)地区事業間連携砂防等事業	3.1	1.2	
福岡県	福岡県	福井谷川事業間連携砂防等事業	2.1	6.1	
福岡県	福岡県	三光川事業間連携砂防等事業	1.2	5.2	
福岡県	福岡県	鹿狩川事業間連携砂防等事業	2.9	2.4	
福岡県	福岡県	夫婦木川事業間連携砂防等事業	2.8	21.7	
福岡県	福岡県	北の関川1事業間連携砂防等事業	2.0	12.7	
福岡県	福岡県	原谷川事業間連携砂防等事業	1.2	9.6	
福岡県	福岡県	船底谷川事業間連携砂防等事業	1.5	41.4	
福岡県	福岡県	寒水川(5)事業間連携砂防等事業	1.0	82.4	
福岡県	福岡県	正信川事業間連携砂防等事業	3.9	1.01	

福岡県	福岡県	北川右支川事業間連携砂防等事業	1.4	7.9	
福岡県	福岡県	北川(2)事業間連携砂防等事業	1.8	5.3	
福岡県	福岡県	大黒川事業間連携砂防等事業	1.0	6.5	
福岡県	福岡県	平檻(1)地区事業間連携砂防等事業	1.2	4.1	
福岡県	福岡県	平檻(2)地区事業間連携砂防等事業	1.2	1.3	
福岡県	福岡県	平檻(3)地区事業間連携砂防等事業	1.2	1.7	
福岡県	福岡県	女山(2)地区事業間連携砂防等事業	0.70	3.6	
福岡県	福岡県	上坂地区事業間連携砂防等事業	3.8	1.1	
福岡県	福岡県	穂坂地区事業間連携砂防等事業	1.7	2.4	
福岡県	福岡県	宮ノ尾(a)地区事業間連携砂防等事業	1.3	19.7	
福岡県	福岡県	高須西地区事業間連携砂防等事業	2.0	4.4	
福岡県	福岡県	船越2丁目地区事業間連携砂防等事業	1.8	7.0	
大分県	大分県	境川大規模特定砂防等事業	5.6	3.3	

【海岸事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	備考
静岡県 (牧之原市)	静岡県	相良須々木海岸 津波対策緊急事業	12	4.3	
愛媛県 (南宇和郡 愛南町)	愛媛県	成瀬海岸 津波対策緊急事業	25	4.4	
静岡県	静岡県	清水港海岸 津波対策緊急事業 (日の出地区)	53	1.4	
静岡県	静岡県	御前崎港海岸 津波対策緊急事業 (御前崎・下岬地区)	60	1.6	
徳島県	徳島県	浅川港海岸 津波対策緊急事業 (浅川地区・粟ノ浦地区・海老ヶ池地区)	24	1.2	
高知県	高知県	奈半利港海岸 津波対策緊急事業 (奈半利地区)	9.0	4.6	
宮崎県	宮崎県	古江港海岸 津波対策緊急事業 (古江地区)	43	1.3	

【道路・街路事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
山梨県	山梨県	地高ICアクセス 一般国道140号 桜井ICアクセス	50	1.2	
長野県	長野県	地域高規格道路 伊那木曾連絡道路 一般国道361号 姥神峠道路(延伸)	130	1.2	
兵庫県	兵庫県	地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 竹野道路	380	1.8	
鳥取県	鳥取県	高規格ICアクセス 一般国道179号 はわいバイパス	31	2.2	
島根県	島根県	地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道431号 松江北道路	261	1.3	
岡山県	岡山県	地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 吉井英田道路	475	1.4	
高知県	高知県	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路1工区	308	1.4 (0.5)	(注1)徳島JCT～高知JCT
大分県	大分県	地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪山国道路	458	1.9	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 宮之城道路	250	1.2	
北海道	北海道	高規格ICアクセス 一般道道 山花鶴丘線	7.9	4.5	
宮城県	白石市	スマートICアクセス 市道(仮称)白石中央工業団地線	1.3	1.1	
山形県	天童市	スマートICアクセス 市道(仮称)スマートインター1号線	3.8	8.5	
埼玉県	埼玉県	スマートICアクセス 一般県道 蓮田白岡久喜線	6.3	9.0	
千葉県	千葉県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 成田小見川鹿島港線	54	4.0	
神奈川県	横浜市	空港・港湾等アクセス 市道 五貫目第33号線 (上川井・上瀬谷地区)	41	1.5	
静岡県	浜松市	重要物流道路 主要地方道 浜松環状線 中郡・笠井工区	48	4.9	

愛知県	豊橋市	空港・港湾等アクセス 市道 明海町・老津町28号線	29	5.0	
福井県	福井県	地域高規格道路 福井港丸岡インター連絡道路 主要地方道 丸岡川西線 II期区間	96	1.4	
兵庫県	三木市	スマートICアクセス 市道 加佐草加野線	8.2	11.4	
鳥取県	鳥取県	高規格ICアクセス 主要地方道 倉吉由良線	2.5	1.5	
広島県	東広島市	スマートICアクセス 市道 (仮称)正力西1号線	5.8	4.4	
香川県	観音寺市	スマートICアクセス 市道 駅池連絡1号線 市道 駅池連絡2号線	5.4	7.2	
佐賀県	佐賀市	地高ICアクセス 市道天草江北島線 嘉瀬工区	3.9	2.0	
宮崎県	宮崎県	空港・港湾等アクセス 一般県道 学園木花台本郷北方線 山下工区	56	3.1	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 大隅縦貫道(I期) 主要地方道 鹿屋吾平佐多線 吾平大根占田代道路	320	1.1	
福岡県	福岡北九州 高速道路公社	福岡高速3号線(空港線)延伸	533	1.1	
東京都	東京都	連続立体交差事業 東急電鉄大井町線(戸越公園駅付近)	235	1.4	
愛媛県	愛媛県	空港・港湾等アクセス 都市計画道路 余戸北吉田線	75	1.3	

(注1)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()書きの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

【市街地整備事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
三重県	四日市市都市 再生協議会	都市・地域交通戦略推進事業 (近鉄四日市駅・JR四日市駅地区)	124	1.2	

(国際競争拠点都市整備事業)

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
広島県 (広島市)	広島市	広島都心地域 (広島駅南口広場再整備事業) (駅前大橋線)	360	1.3	
				1.7	
東京都 (渋谷区)	渋谷区	<渋谷駅周辺地域> 渋谷駅桜丘口地区市街地再開発事業	1,973	2.4	
東京都 (港区)	東京都	品川駅・田町駅周辺地域 (泉岳寺駅地区市街地再開発事業)	661	1.3	

【都市幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良:バリアフリー化、転落防止柵)))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
東京都	東京都交通局	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 大江戸線 上野御徒町駅	11	-	
東京都	東京都交通局	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 大江戸線 光が丘駅	7.0	-	
愛知県	名古屋市交通局	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 東山線・名城線 本山駅	5.4	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 御堂筋線 江坂駅	3.4	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 御堂筋線 なかもず駅	3.6	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 谷町線（東梅田駅除く）	111	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 四ツ橋線（西梅田駅、大国町駅除く）	42	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 中央線	67	-	
大阪府	大阪市高速電気軌道(株)	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 堺筋線（堺筋本町駅除く）	49	-	
愛知県	名古屋市交通局	地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 鶴舞線	99	-	

(鉄道駅総合改善事業)

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
東京都	京浜急行電鉄株式会社	京急本線品川駅総合改善事業	72	2.3	
香川県	四国旅客鉄道株式会社	予讃線多度津駅次世代ステーション創造事業	7.4	-	

(鉄道防災対策事業(一般防災))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
北海道	北海道旅客鉄道株式会社	函館線 鉄道施設の防災対策事業	1.9	—	
徳島県、愛媛県、高知県	四国旅客鉄道株式会社	土讃線、牟岐線、予讃線、予土線 鉄道施設の防災対策事業	1.4	—	

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
東京都	東急電鉄株式会社	大井町線 鉄道施設の耐震対策事業	1.0	—	
東京都	京浜急行電鉄株式会社	本線 鉄道施設の耐震対策事業	0.29	—	
東京都	東京モノレール株式会社	羽田空港線 鉄道施設の耐震対策事業	2.5	—	
東京都、神奈川県	京王電鉄株式会社	相模原線 鉄道施設の耐震対策事業	3.0	—	
京都府、大阪府	近畿日本鉄道株式会社	大阪線、けいはんな線、京都線、奈良線、難波線、南大阪線 鉄道施設の耐震対策事業	24	—	
大阪府	新関西国際空港株式会社	空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震対策事業	2.6	—	
和歌山県	和歌山県	和歌山港線 鉄道施設の耐震対策事業	1.5	—	
福岡県	西日本鉄道株式会社	天神大牟田線 鉄道施設の耐震対策事業	3.5	—	

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
北海道	北海道旅客鉄道株式会社	宗谷線、室蘭線 鉄道橋りょう・鉄道隣接斜面の豪雨対策事業	0.39	—	
千葉県	京成電鉄株式会社	本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業	3.0	—	
兵庫県	阪急電鉄株式会社	今津線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業	1.0	—	
大阪府、奈良県	近畿日本鉄道株式会社	大阪線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業	1.8	—	
和歌山県	南海電気鉄道株式会社	高野線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業	0.15	—	
愛媛県、高知県	四国旅客鉄道株式会社	土讃線、予讃線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業	0.16	—	

(鉄道施設総合安全対策事業(浸水対策))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
東京都	東急電鉄株式会社	田園都市線、東横線、目黒線 鉄道施設の浸水対策事業	0.56	—	

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切保安設備整備))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
茨城県	関東鉄道株式会社	常総線 踏切保安設備整備事業	0.10	—	
群馬県	上毛電気鉄道株式会社	上毛線 踏切保安設備整備事業	0.20	—	
埼玉県	秩父鉄道株式会社	秩父本線 踏切保安設備整備事業	0.26	—	
埼玉県・東京都	西武鉄道株式会社	池袋線、国分寺線、新宿線、多摩湖線、 拝島線 踏切保安設備整備事業	2.7	—	
千葉県	新京成電鉄株式会社	新京成線 踏切保安設備整備事業	0.09	—	
千葉県	小湊鉄道株式会社	小湊鉄道線 踏切保安設備整備事業	0.18	—	
東京都	京王電鉄株式会社	京王線 踏切保安設備整備事業	0.24	—	
愛知県	名古屋鉄道株式会社	犬山線、瀬戸線、名古屋本線 踏切保安設備整備事業	0.39	—	
大阪府、和歌山県	南海電気鉄道株式会社	高野線、南海本線、加太線 踏切保安設備整備事業	0.43	—	
兵庫県	神戸電鉄株式会社	有馬線、三田線 踏切保安設備整備事業	0.08	—	
兵庫県	能勢電鉄株式会社	妙見線 踏切保安設備整備事業	0.04	—	
徳島県、香川県	四国旅客鉄道株式会社	徳島線、予讃線 踏切保安設備整備事業	0.02	—	

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
兵庫県	西日本旅客鉄道株式会社	東海道本線 明石駅 ホームドア整備事業	10	—	

【住宅市街地総合整備事業等】

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
福島県	郡山市	細沼町地区地域生活拠点型再開発事業	37	1.6	
福島県	郡山市	大町二丁目地区地域生活拠点型再開発事業	68	1.4	
東京都	豊島区	東池袋四丁目2番街区地区地域生活拠点型再開発事業	188	1.4	
東京都	板橋区	板橋駅西口地区地域生活拠点型再開発事業	297	1.1	
東京都	江戸川区	平井五丁目駅前地区地域生活拠点型再開発事業	239	1.05	
神奈川県	横浜市	横浜駅きた西口鶴屋地区地域生活拠点型再開発事業	453	1.03	
神奈川県	川崎市	川崎初山・南平地区地域居住機能再生推進事業	62	0.8	老朽化した住宅の建替により安全性が確保されるとともに、子育て支援施設等の導入により地域の居住機能の再生が図られることから採択に値する。
兵庫県	兵庫県	明石地区地域居住機能再生推進事業	185	0.97	
奈良県	田原本町	田原本駅南地区地域生活拠点型再開発事業	35	1.5	
香川県	高松市	高松市常磐町地区地域生活拠点型再開発事業	33	1.03	
香川県	高松市	高松市大工町・磨屋町地区地域生活拠点型再開発事業	64	1.1	

【下水道事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
北海道	札幌市	平岸地区大規模雨水処理施設整備事業	16	1.3	B/Cは札幌市平岸地区下水道浸水被害軽減総合計画に位置付けられている、令和元年度～令和5年度の事業について算出
福島県	いわき市	いわき市下水汚泥等利活用事業	82	1.6	
福島県	須賀川市	館取町地区大規模雨水処理施設整備事業	11	1.5	
栃木県	栃木市	永野川左岸第1排水区大規模雨水処理施設整備事業	23	3.0	
千葉県	市川市	市川南地区大規模雨水処理施設整備事業	52	4.5	
千葉県	千葉市	宮崎排水区下水道床上浸水対策事業	73	1.1	
千葉県	千葉市	北部第1地区第1排水区下水道床上浸水対策事業	28	1.1	
静岡県	静岡市	追分二丁目地区大規模雨水処理施設整備事業	59	1.1	
静岡県	磐田市	大島地区大規模雨水処理施設整備事業	16	4.2	
愛知県	春日井市	生棚川排水区大規模雨水処理施設整備事業	54	1.4	
三重県	津市	藤水地区ほか大規模雨水処理施設整備事業	105	3.0	
三重県	四日市市	阿瀬知排水区大規模雨水処理施設整備事業	15	2.0	
大阪府	堺市	三宝処理区大規模雨水処理施設整備事業	197	1.1	
兵庫県	姫路市	大塩地区大規模雨水処理施設整備事業	32	1.1	
兵庫県	姫路市	広畠地区大規模雨水処理施設整備事業	43	2.5	
兵庫県	姫路市	汐入川左岸地区大規模雨水処理施設整備事業	57	2.2	
兵庫県	兵庫県	兵庫東流域下水道汚泥広域処理場汚泥有効利用施設整備事業	250	3.2	
岡山県	倉敷市	倉敷地区大規模雨水処理施設整備事業	19	1.8	
広島県	広島市	三篠・観音地区大規模雨水処理施設整備事業	184	3.5	B/Cは床上浸水対策事業を含めた関連する内水対策事業全体について算出
愛媛県	松山市	西部浄化センタ－下水汚泥固形燃料化事業	45	1.2	
大分県	大分市	大分市下水汚泥燃料化事業	125	1.2	
大分県	大分市	大分市賀来地区未普及解消事業	17	1.3	
宮崎県	宮崎市	大淀処理場焼却炉代替施設整備事業	71	1.3	

【都市公園等事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	備考
大阪府 守口市	守口市	東部地区密集市街地総合防災計画事業	35	8.9	

■令和3年度予算に向けた再評価について(補助事業等)

・事業評価対象の補助事業等(補助事業等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に限る。))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】

【ダム事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	対応方針	備考
新潟県	新潟県	胎内川総合開発事業	430	1.1	継続	
岐阜県	岐阜県	内ヶ谷ダム建設事業	580	1.1	継続	
岐阜県	岐阜県	水無瀬生活貯水池整備事業	60	1.3	継続	ダム検証中 (注1)
大阪府	大阪府	安威川ダム建設事業	1,676	4.9	継続	
島根県	島根県	波積ダム建設事業	173	1.1	継続	
山口県	山口県	平瀬ダム建設事業	895	1.7	継続	
香川県	香川県	杵川ダム建設事業	463	2.8	継続	
大分県	大分県	竹田水害緊急治水ダム建設事業 (玉来ダム)	310	5.4	継続	

(注1)：「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。

【砂防事業等】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
北海道	北海道	山栗川事業間連携砂防等事業	3.7	1.4	継続	
北海道	北海道	外記川事業間連携砂防等事業	3.7	1.1	継続	
秋田県	秋田県	オンデの沢事業間連携砂防等事業	6.8	2.0	継続	
長野県	長野県	大沢川事業間連携砂防等事業	3.9	29.5	継続	
長野県	長野県	樽沢川事業間連携砂防等事業	3.1	8.1	継続	
長野県	長野県	月岡沢事業間連携砂防等事業	2.9	7.7	継続	
長野県	長野県	梅池地区事業間連携砂防等事業	13	2.3	継続	
静岡県	静岡県	西の平沢事業間連携砂防等事業	3.5	7.5	継続	
静岡県	静岡県	湯谷北沢事業間連携砂防等事業	4.4	8.8	継続	
静岡県	静岡県	水川橋向事業間連携砂防等事業	3.3	1.3	継続	
静岡県	静岡県	原事業間連携砂防等事業	3.6	2.8	継続	
静岡県	静岡県	平松藪下B事業間連携砂防等事業	3.1	2.4	継続	
静岡県	静岡県	口坂本No.2事業間連携砂防等事業	14	1.5	継続	

【海岸事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
三重県	三重県	上野・白塚海岸 海岸保全施設整備連携事業	13	2.4	継続	

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
青森県	青森県	地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 むつ南バイパス	211	1.2	継続	
青森県	青森県	地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜北バイパス	196	1.7	継続	
青森県	青森県	地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス	137	2.7	継続	
青森県	青森県	高規格ICアクセス 一般国道394号 榎林バイパス	51	1.4	継続	
福島県	福島県	地域高規格道路 会津縦貫北道路 一般国道121号 若松北バイパス	114	2.0	継続	
茨城県	茨城県	高規格ICアクセス 一般国道354号 境岩井バイパス	94	1.8	継続	
栃木県	栃木県	地域高規格道路 茨城西部・宇都宮広域連絡道路 一般国道119号 宇都宮環状北道路	107	1.5	継続	
栃木県	栃木県	地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 真岡南バイパス	140	1.9	継続	
栃木県	栃木県	地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 宇都宮高根沢バイパス	283	1.5	継続	
群馬県	群馬県	地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 吾妻東バイパス2期	180	1.4	継続	
群馬県	群馬県	地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻東バイパス	155	1.7	継続	
群馬県	群馬県	地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス	169	1.2	継続	
千葉県	千葉県	空港・港湾等アクセス 一般国道464号 北千葉道路	421	1.8	継続	
山梨県	山梨県	地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路 (東部区間)	135	1.8	継続	
長野県	長野県	重要物流道路 一般国道 153号 飯田北改良	130	2.9	継続	
新潟県	新潟県	地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 三和安塚道路	437	1.01	継続	
岐阜県	岐阜県	地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道257号 中津川工区	300	2.0	継続	

岐阜県	岐阜県	高規格ICアクセス 一般国道256号 高富バイパス	155	1.4	継続	
愛知県	愛知県	地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 青海IC～常滑JCT	410	2.1	継続	
愛知県	愛知県	地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 日長IC～青海IC	550	1.6	継続	
三重県	三重県	地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス	120	1.2	継続	
三重県	三重県	高規格ICアクセス 一般国道421号 大安ICアクセス道路	55	4.8	継続	
静岡県	静岡市	空港・港湾等アクセス 一般国道150号 久能拡幅	70	1.6	継続	
静岡県	浜松市	高規格ICアクセス 一般国道152号 池島～大原	150	1.4	継続	
京都府	京都府	地高ICアクセス 一般国道312号 大宮峰山ICアクセス道路	17	1.7	継続	
兵庫県	兵庫県	地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路Ⅱ期	465	1.1	継続	
鳥取県	鳥取県	地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 北条倉吉道路(延伸)	85	1.1	継続	
愛媛県	愛媛県	地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路	244	0.5	継続	残事業B/C=3.8(注1)
高知県	高知県	地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区	138	1.004	継続	
佐賀県	佐賀県	地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀福富道路	580	2.3	継続	
佐賀県	佐賀県	地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道208号 佐賀道路	368	2.0	継続	
長崎県	長崎県	地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 瑞穂吾妻バイパス	180	1.9	継続	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 広瀬道路	160	1.2	継続	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 阿久根高尾野道路	125	1.3	継続	
鹿児島県	鹿児島県	空港・港湾等アクセス 一般国道504号 西光寺拡幅	115	1.2	継続	
山形県	山形県	高規格ICアクセス 一般県道 村山大石田線 村山北IC 名取	8.7	2.1	継続	
山形県	山形県	高規格ICアクセス 主要地方道 新庄次年子村山線 村山北IC 本飯田	9.0	4.3	継続	

群馬県	群馬県	地高ICアクセス 一般県道 植栗伊勢線	45	1.2	継続	
埼玉県・千葉県	埼玉県・千葉県	都府県境道路 主要地方道 越谷流山線 (仮称)三郷流山橋	217	2.5	継続	
東京都・神奈川県	東京都・川崎市	都府県境道路 主要地方道 大田調布線 主要地方道 宮内新横浜線 等々力大橋(仮称)	139	2.4	継続	
富山県	富山県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 高岡小杉線 (橋下条～南太閤山)	70	1.3	継続	
石川県	石川県・金沢市	地域高規格道路 金沢外環状道路 海側幹線IV期 一般県道 蚊爪森本停車場線、 市道 大浦・千木町線	360	2.6	継続	
石川県	石川県	地高ICアクセス 金沢外環状道路 海側幹線IV期 一般県道 蚊爪森本停車場線	80	2.6	継続	
岐阜県	中津川市	スマートICアクセス 市道 神坂44号線	17	2.8	継続	
岐阜県	中津川市	地高ICアクセス 市道 東濃東部都市間連絡道路	49	1.1	継続	
愛知県	愛知県	地高ICアクセス 一般県道 豊川蒲郡線	19	1.2	継続	
京都府	京都府	高規格ICアクセス 主要地方道 宇治木屋線 1工区	19	1.1	継続	
京都府	京都府	高規格ICアクセス 主要地方道 宇治木屋線 3工区 (犬打峠)	100	1.3	継続	
和歌山県	和歌山県	高規格ICアクセス 主要地方道 すさみ古座線 西向	12	1.2	継続	
岡山県	岡山県	空港・港湾等アクセス 一般県道 水島港唐船線	44	2.0	継続	
岡山県	岡山市	地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 (瀬戸JCT～熊山IC)	220	1.2	継続	
広島県	広島県	地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道 吉田豊栄線 (向原吉田道路)	150	1.4	継続	
徳島県	徳島県	地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 (国府藍住工区)	520	1.3	継続	
徳島県	徳島県	高規格ICアクセス 一般県道 徳島津田インター線 (津田②工区)	62	1.2	継続	
徳島県	徳島県	高規格ICアクセス 主要地方道 阿南小松島線 (立江檜渓工区)	30	1.05	継続	

徳島県	徳島県	高規格ICアクセス 主要地方道 阿南勝浦線 (渡り上り工区)	33	1.02	継続	
福岡県	福岡県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 門司行橋線 行橋市工区	20	1.2	継続	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 志布志道路	145	1.1	継続	
千葉県	千葉県	連続立体交差事業 新京成電鉄新京成線 (鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間)	528	1.8	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 (中井駅～野方駅間)	737	1.2	継続	
東京都	墨田区	連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線 (とうきょうスカイツリー駅付近)	313	1.1	継続	
神奈川県	横浜市	高規格ICアクセス 都市計画道路 環状3号線 (南戸塚地区 外2)	293	2.0	継続	
神奈川県	横浜市	連続立体交差事業 相模鉄道本線 (星川駅～天王町駅間)	540	1.1	継続	
山梨県	甲府市	都市計画道路 和戸町竜王線 (中央4丁目工区)	27	1.1	継続	
静岡県	静岡県	重要物流道路 都市計画道路 焼津広幡線 (越後島工区)	71	1.3	継続	
愛知県	愛知県	連続立体交差事業 JR武豊線(半田駅付近)	183	1.3	継続	
大阪府	大阪府	連続立体交差事業 南海電鉄南海本線・高師浜線 (羽衣駅～高石駅付近)	717	1.1	継続	
兵庫県	神戸市	連続立体交差事業 阪神電鉄本線 (住吉駅東方～芦屋市境)	657	1.02	継続	
和歌山県	和歌山県	南港山東線 (西浜3丁目～関戸1丁目)	75	1.7	継続	
愛媛県	愛媛県	連続立体交差事業 JR予讃線(松山駅付近)	580	1.01	継続	
福岡県	北九州市	地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畠枝光線 (牧山ランプ～枝光ランプ)	165	2.8	継続	
福岡県	福岡県	連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線 (春日原駅～下大利駅間)	615	1.02	継続	
福岡県	福岡市	連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線 (雜餉隈駅付近)	345	1.1	継続	

(注1)事業内容の見直し等を図り、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

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
東京都	独立行政法人 都市再生機構	品川駅・田町駅周辺地域 (品川駅北周辺地区画整理事業)	722	2.2	継続	

【港湾整備事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
東京都	東京都	東京港品川地区複合一貫輸送ターミナル整備事業	118	2.0	継続	
東京都	東京都	利島港前浜地区離島ターミナル整備事業	222	1.2	継続	
新潟県	新潟県	姫川港西ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	320	1.1	継続	
富山県	富山県	伏木富山港富山地区港湾公害防止対策事業	99	1.1	継続	
石川県	石川県	七尾港大田地区廃棄物海面処分場整備事業	21	1.2	継続	
静岡県	静岡県	田子の浦港港内地区港湾公害防止対策事業	104	1.3	継続	
島根県	島根県	河下港垂水地区国内物流ターミナル整備事業	103	1.1	継続	
岡山県	岡山県	水島港玉島地区廃棄物海面処分場整備事業	127	6.0	継続	
山口県	山口県	宇部港東見初地区国内物流ターミナル整備・廃棄物海面処分場整備事業	416	1.1	継続	
大分県	大分県	大分港坂ノ市地区臨港道路細馬場線整備事業	12	1.5	継続	
鹿児島県	鹿児島県	川内港唐浜地区国内物流ターミナル整備事業	49	1.2	継続	

【整備新幹線整備事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
石川県 福井県	(独)鉄道建設・運輸施設 整備支援機構	北陸新幹線(金沢・敦賀間)	16,800	0.8 【残事業 =2.1】	継続	

【住宅市街地総合整備事業等】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
東京都	豊島区	東池袋四・五丁目地区密集市街地総合防災事業	30	1.8	継続	
大阪府	大阪府、豊中市	庄内・豊南町地区密集市街地総合防災事業	110	1.1	継続	
大阪府	大阪府、富田林市	若松町・清水地区地域居住機能再生推進事業	36	1.00	継続	
大阪府	都市再生機構	千里高野台地区優良建築物等整備事業	73	1.04	継続	
兵庫県	神戸市	灘中央地区密集市街地総合防災事業	121	1.1	継続	
兵庫県	神戸市	東多聞台周辺地区地域居住機能再生推進事業	77	0.9	継続	
奈良県	奈良県	近鉄大福駅周辺地区地域居住機能再生推進事業	66	0.9	継続	
和歌山県	和歌山市	和歌山市南東部地区地域居住機能再生推進事業	84	0.9	継続	

【都市公園等事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	対応方針	備考
東京都豊島区	独立行政法人 都市再生機構	西巣鴨公園	197	3.2	継続	

■令和3年度以降も継続予定のその他の補助事業等一覧

・事業評価対象の補助事業等(補助事業等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に限る。))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】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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	望月寒川大規模特定河川事業	45	4.4	H30	新規	-	
北海道	北海道	堀株川大規模特定河川事業	23	5.5	H30	新規	-	
北海道	北海道	富良野川(分水路) 大規模特定河川事業	12	1.1	H30	新規	-	
北海道	北海道	東八線川大規模特定河川事業	11	1.1	H30	新規	-	
北海道	北海道	釧路川大規模特定河川事業	54	1.1	H30	新規	-	
北海道	北海道	中の川大規模特定河川事業	12	2.7	H30	新規	-	
北海道	北海道	安平川大規模特定河川事業	34	1.7	H30	新規	-	
北海道	北海道	古丹別川大規模特定河川事業	25	1.5	H30	新規	-	
北海道	北海道	利別川大規模特定河川事業	11	5.4	H30	新規	-	
北海道	北海道	秋の川大規模特定河川事業	13	2.3	H30	新規	-	
北海道	北海道	クサンル川大規模特定河川事業	11	11.5	H30	新規	-	
北海道	北海道	伏古別川大規模特定河川事業	36	2.6	R1	新規	-	
北海道	北海道	チマイベツ川大規模特定河川事業	26	1.3	R1	新規	-	
北海道	北海道	月寒川大規模特定河川事業	21	1.8	R1	新規	-	
北海道	北海道	無加川大規模特定河川事業	15	1.2	R1	新規	-	
北海道	北海道	ピウカ川大規模特定河川事業	12	4.2	R1	新規	-	
北海道	北海道	湯の川大規模特定河川事業	25	6.1	R1	新規	-	
北海道	北海道	湯の沢川大規模特定河川事業	15	6.1	R1	新規	-	
青森県	青森県	金木川大規模特定河川事業	10	1.2	H30	新規	-	
青森県	青森県	高瀬川(七戸川)大規模特定河川事 業	22	2.6	R1	新規	-	

青森県	青森県	十川大規模特定河川事業	5.0	1.9	R1	新規	-	
岩手県	岩手県	北上川(上流)大規模特定河川事業	11	1.6	H30	新規	-	
岩手県	岩手県	木賊川大規模特定河川事業	24	12.5	R1	新規	-	
岩手県	岩手県	安比川大規模特定河川事業	14	1.6	R1	新規	-	
岩手県	盛岡市	南川大規模特定河川事業	26	14.7	R1	新規	-	
宮城県	宮城県	長沼川大規模特定河川事業	20	4.2	H30	新規	-	
宮城県	宮城県	渋井川大規模特定河川事業	25	4.5	R1	新規	-	
宮城県	宮城県	雉子尾川大規模特定河川事業	18	1.9	R1	新規	-	
宮城県	宮城県	七北田川大規模特定河川事業	15	12.3	R1	新規	-	
宮城県	宮城県	南沢川大規模特定河川事業	12	1.2	R1	新規	-	
秋田県	秋田県	斎内川大規模特定河川事業	30	24.4	H30	新規	-	
秋田県	秋田県	太平川大規模特定河川事業	11	1.8	H30	新規	-	
秋田県	秋田県	新城川大規模特定河川事業	20	2.0	R1	新規	-	
山形県	山形県	須川大規模特定河川事業	10	6.7	H30	新規	-	
山形県	山形県	大旦川大規模特定河川事業	15	5.7	H30	新規	-	
山形県	山形県	吉野川大規模特定河川事業	11	8.7	R1	新規	-	
山形県	山形県	湯尻川大規模特定河川事業	10	1.3	R1	新規	-	
福島県	福島県	右支夏井川大規模特定河川事業	13	4.4	H30	新規	-	
福島県	福島県	只見川大規模特定河川事業	67	1.1	R1	新規	-	
福島県	福島県	塩野川大規模特定河川事業	12	11.8	R1	新規	-	
福島県	福島県	濁川大規模特定河川事業	12	43.0	R1	新規	-	
福島県	福島県	谷田川大規模特定河川事業	25	10.0	R1	新規	-	
茨城県	茨城県	相野谷川大規模特定河川事業	13	1.3	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	中丸川大規模特定河川事業	20	2.6	H30	新規	-	
栃木県	栃木県	武名瀬川大規模特定河川事業	13	4.5	H30	新規	-	
栃木県	栃木県	武子川大規模特定河川事業	11	2.2	H30	新規	-	

栃木県	栃木県	仙井木川大規模特定河川事業	23	1.2	H30	新規	-	
栃木県	栃木県	熊川大規模特定河川事業	5.0	13.3	R1	新規	-	
群馬県	群馬県	石田川大規模特定事業	11	1.8	H30	新規	-	
群馬県	群馬県	利根川大規模特定河川事業	47	6.6	R1	新規	-	
群馬県	群馬県	休泊川大規模特定河川事業	18	4.4	R1	新規	-	
埼玉県	埼玉県	原市沼川大規模特定河川事業	81	1.5	H30	新規	-	
埼玉県	埼玉県	中川大規模特定河川事業	82	6.8	H30	新規	-	
埼玉県	埼玉県	柳瀬川大規模特定河川事業	34	1.7	R1	新規	-	
千葉県	千葉県	赤目川大規模特定河川事業	13	1.7	H30	新規	-	
千葉県	千葉県	一宮川大規模特定河川事業	5.0	2.0	R1	新規	-	
東京都	東京都	谷沢川大規模特定河川事業	27	1.4	H30	新規	-	
東京都	東京都	神田川等大規模特定河川事業	82	4.7	H30	新規	-	
東京都	東京都	石神井川大規模特定河川事業	43	3.5	H30	新規	-	
東京都	東京都	境川大規模特定河川事業	46	2.7	H30	新規	-	
東京都	東京都	神田川大規模特定河川事業	35	3.4	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	柏尾川大規模特定河川事業	94	1.1	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	山王川大規模特定河川事業	55	1.2	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	恩田川大規模特定河川事業	38	1.1	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	境川(上流)大規模特定河川事業	55	22.1	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	相模川大規模特定河川事業	5.0	1.1	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	小出川大規模特定河川事業	5.0	1.4	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	金目川大規模特定河川事業	5.3	64.9	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	境川(下流)大規模特定河川事業	5.7	2.5	R1	新規	-	
神奈川県	横浜市	帷子川大規模特定河川事業	31	1.1	R1	新規	-	
神奈川県	川崎市	五反田川(五反田川放水路) 大規模特定河川事業	52	6.5	R1	新規	-	
山梨県	山梨県	芦川大規模特定河川事業	14	45.5	H30	新規	-	

山梨県	山梨県	鎌田川大規模特定河川事業	25	5.0	H30	新規	-	
長野県	長野県	岡田川大規模特定河川事業	28	6.7	R1	新規	-	
長野県	長野県	駒沢川大規模特定河川事業	33	24.5	R1	新規	-	
新潟県	新潟県	中ノ口川大規模特定河川事業	20	28.3	H30	新規	-	
新潟県	新潟県	新井郷川(福島潟)大規模特定河川事業	81	2.4	H30	新規	-	
富山県	富山県	坪野川大規模特定河川事業	11	14.5	H30	新規	-	
富山県	富山県	鴨川大規模特定河川事業	27	1.6	H30	新規	-	
富山県	富山県	白岩川大規模特定河川事業	11	15.9	R1	新規	-	
富山県	富山県	沖田川大規模特定河川事業	14	5.8	R1	新規	-	
石川県	石川県	米町川大規模特定河川事業	6.0	6.2	R1	新規	-	
岐阜県	岐阜県	境川大規模特定河川事業	13	3.2	H30	新規	-	
岐阜県	岐阜県	杭瀬川大規模特定河川事業	11	3.3	H30	新規	-	
岐阜県	岐阜県	土岐川大規模特定河川事業	10	1.4	R1	新規	-	
岐阜県	岐阜県	宮川大規模特定河川事業	22	3.0	R1	新規	-	
岐阜県	岐阜県	鳥羽川大規模特定河川事業	5.2	34.2	R1	新規	-	
静岡県	静岡県	沼川大規模特定河川事業	200	3.1	H30	新規	-	
静岡県	静岡県	勝間田川大規模特定河川事業	5.0	1.9	R1	新規	-	
静岡県	静岡県	馬込川大規模特定河川事業	17	10.1	R1	新規	-	
愛知県	愛知県	広田川大規模特定河川事業	58	3.9	H30	新規	-	
愛知県	愛知県	砂川大規模特定河川事業	14	3.9	H30	新規	-	
愛知県	愛知県	柳生川大規模特定河川事業	130	1.8	H30	新規	-	
愛知県	愛知県	野府川(日光川2号放水路) 大規模特定河川事業	136	6.0	R1	新規	-	
三重県	三重県	相川大規模特定河川事業	17	25.0	H30	新規	-	
三重県	三重県	神内川大規模特定河川事業	11	2.0	H30	新規	-	
三重県	三重県	木津川大規模特定河川事業	32	1.3	R1	新規	-	
福井県	福井県	大蓮寺川大規模特定河川事業	33	7.2	H30	新規	-	
福井県	福井県	底喰川大規模特定河川事業	21	2.1	H30	新規	-	

滋賀県	滋賀県	青井川大規模特定河川事業	10	9.8	R1	新規	-	
滋賀県	滋賀県	余呉川大規模特定河川事業	13	6.4	R1	新規	-	
滋賀県	滋賀県	日野川大規模特定河川事業	75	10.1	R1	新規	-	
滋賀県	滋賀県	姉川・高時川大規模特定河川事業	40	52.4	R1	新規	-	
滋賀県	滋賀県	山賀川大規模特定河川事業	7.0	13.6	R1	新規	-	
京都府	京都府	大井手川大規模特定河川事業	11	1.2	R1	新規	-	
京都府	京都府	戦川大規模特定河川事業	12	27.0	R1	新規	-	
京都府	京都府	鴨川大規模特定河川事業	16	11.5	R1	新規	-	
京都府	京都府	小西川大規模特定河川事業	14	2.5	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	寝屋川北部地下河川 大規模特定河川事業	109	8.5	H30	新規	-	
大阪府	大阪府	寝屋川(寝屋川流域調節池) 大規模特定河川事業	120	8.5	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	恩智川(法善寺遊水地) 大規模特定河川事業	40	8.5	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	余野川大規模特定河川事業	5.5	6.0	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	大川大規模特定河川事業	12	2.7	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	牛滝川大規模特定河川事業	19	2.6	R1	新規	-	
大阪府	大阪府	穂谷川大規模特定河川事業	7.2	191.5	R1	新規	-	
兵庫県	兵庫県	加古川(杉原川)大規模特定河川事 業	10	1.9	H30	新規	-	
兵庫県	兵庫県	津門川大規模特定河川事業	71	1.5	H30	新規	-	
兵庫県	兵庫県	明石川大規模特定河川事業	40	6.3	H30	新規	-	
兵庫県	兵庫県	別府川(水田川)大規模特定河川事 業	10	5.2	H30	新規	-	
兵庫県	兵庫県	新川・東川(統合排水機場) 大規模特定河川事業	140	12.9	R1	新規	-	
兵庫県	兵庫県	夢前川大規模特定河川事業	5.0	1.2	R1	新規	-	
兵庫県	兵庫県	山根川大規模特定河川事業	5.0	26.8	R1	新規	-	
奈良県	奈良県	町並川大規模特定河川事業	12	1.5	H30	新規	-	
奈良県	奈良県	曾我川大規模特定河川事業	7.2	1.6	R1	新規	-	
奈良県	奈良県	小金打川大規模特定河川事業	7.5	1.2	R1	新規	-	

奈良県	奈良県	富雄川大規模特定河川事業	15	3.7	R1	新規	-	
和歌山県	和歌山県	芳養川大規模特定河川事業	13	1.3	H30	新規	-	
和歌山県	和歌山県	根来川大規模特定河川事業	13	16.1	H30	新規	-	
和歌山県	和歌山県	住吉川大規模特定河川事業	10	38.3	H30	新規	-	
和歌山県	和歌山県	古川大規模特定河川事業	12	1.7	R1	新規	-	
和歌山県	和歌山県	亀の川大規模特定河川事業	20	99.5	R1	新規	-	
和歌山県	和歌山県	日方川大規模特定河川事業	24	54.5	R1	新規	-	
鳥取県	鳥取県	大路川大規模特定河川事業	14	3.4	H30	新規	-	
鳥取県	鳥取県	水貫川大規模特定河川事業	11	11.0	H30	新規	-	
鳥取県	鳥取県	私都川大規模特定河川事業	13	1.3	H30	新規	-	
鳥取県	鳥取県	塩見川大規模特定河川事業	28	1.8	R1	新規	-	
鳥取県	鳥取県	砂田川大規模特定河川事業	17	3.4	R1	新規	-	
島根県	島根県	塩冶赤川大規模特定河川事業	16	10.4	H30	新規	-	
島根県	島根県	湯谷川大規模特定河川事業	38	2.8	H30	新規	-	
島根県	島根県	中川大規模特定河川事業	17	2.5	R1	新規	-	
岡山県	岡山県	六間川大規模特定河川事業	10	18.4	H30	新規	-	
岡山県	岡山県	小田川大規模特定河川事業	10	14.1	H30	新規	-	
岡山県	岡山県	備中川大規模特定河川事業	10	49.2	R1	新規	-	
岡山県	岡山県	滝川大規模特定河川事業	10	16.8	R1	新規	-	
岡山県	岡山県	旭川大規模特定河川事業	11	1.5	R1	新規	-	
広島県	広島県	福川大規模特定河川事業	20	8.6	H30	新規	-	
広島県	広島県	内神川大規模特定河川事業	17	4.5	H30	新規	-	
山口県	山口県	南若川大規模特定河川事業	15	3.4	H30	新規	-	
山口県	山口県	阿武川大規模特定河川事業	13	1.4	H30	新規	-	
山口県	山口県	江頭川大規模特定河川事業	28	5.9	H30	新規	-	
山口県	山口県	島田川大規模特定河川事業	20	2.9	R1	新規	-	
山口県	山口県	中川大規模特定河川事業	23	2.2	R1	新規	-	

徳島県	徳島県	宍喰川大規模特定河川事業	10	16.8	H30	新規	-	
徳島県	徳島県	福井川大規模特定河川事業	11	1.7	H30	新規	-	
徳島県	徳島県	立江川大規模特定河川事業	12	1.2	H30	新規	-	
徳島県	徳島県	多々羅川大規模特定河川事業	13	1.5	H30	新規	-	
徳島県	徳島県	那賀川大規模特定河川事業	6.0	1.1	R1	新規	-	
香川県	香川県	本津川大規模特定河川事業	10	14.1	H30	新規	-	
香川県	香川県	綾川大規模特定河川事業	10	1.1	H30	新規	-	
香川県	香川県	一の谷川大規模特定河川事業	12	9.8	H30	新規	-	
愛媛県	愛媛県	肱川大規模特定河川事業	20	1.8	R1	新規	-	
高知県	高知県	安芸川大規模特定河川事業	20	3.1	H30	新規	-	
高知県	高知県	日下川大規模特定河川事業	13	1.4	H30	新規	-	
高知県	高知県	地蔵寺川大規模特定河川事業	13	1.1	R1	新規	-	
高知県	高知県	志奈弥川大規模特定河川事業	12	1.7	R1	新規	-	
福岡県	福岡県	西川大規模特定河川事業	10	3.4	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	瑞梅寺川大規模特定河川事業	20	10.7	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	多々良川大規模特定河川事業	14	11.4	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	花宗川大規模特定河川事業	21	14.3	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	山田川大規模特定河川事業	15	5.6	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	那珂川大規模特定河川事業	12	10.8	H30	新規	-	
佐賀県	佐賀県	田手川大規模特定河川事業	13	5.8	H30	新規	-	
佐賀県	佐賀県	松浦川大規模特定河川事業	12	1.3	H30	新規	-	
佐賀県	佐賀県	晴気川大規模特定河川事業	11	4.8	H30	新規	-	
佐賀県	佐賀県	西田川大規模特定河川事業	10	2.8	R1	新規	-	
佐賀県	佐賀県	寒水川大規模特定河川事業	16	3.1	R1	新規	-	
佐賀県	佐賀県	中池江川大規模特定河川事業	15	5.2	R1	新規	-	
佐賀県	佐賀県	浜川大規模特定河川事業	12	13.8	R1	新規	-	
長崎県	長崎県	郡川大規模特定河川事業	19	1.3	H30	新規	-	

長崎県	長崎県	有喜川大規模特定河川事業	10	3.0	H30	新規	-	
長崎県	長崎県	江ノ浦川大規模特定河川事業	18	1.1	R1	新規	-	
長崎県	長崎県	釣道川大規模特定河川事業	5.5	2.0	R1	新規	-	
熊本県	熊本県	天明新川大規模特定河川事業	13	2.2	H30	新規	-	
熊本県	熊本県	境川大規模特定河川事業	12	2.0	H30	新規	-	
熊本県	熊本県	大鞘川大規模特定河川事業	15	8.1	H30	新規	-	
熊本県	熊本県	黒川大規模特定河川事業	19	1.1	H30	新規	-	
熊本県	熊本県	白川大規模特定河川事業	12	1.1	R1	新規	-	
熊本県	熊本県	潤川大規模特定河川事業	27	2.6	R1	新規	-	
大分県	大分県	山国川大規模特定河川事業	15	4.0	H30	新規	-	
大分県	大分県	二串川大規模特定河川事業	10	2.4	H30	新規	-	
大分県	大分県	八坂川大規模特定河川事業	11	1.4	H30	新規	-	
大分県	大分県	山国川(下流)大規模特定河川事業	8.5	4.0	R1	新規	-	
宮崎県	宮崎県	耳川大規模特定河川事業	12	2.6	H30	新規	-	
宮崎県	宮崎県	横市川大規模特定河川事業	13	1.1	H30	新規	-	
宮崎県	宮崎県	山田川大規模特定河川事業	11	2.0	H30	新規	-	
宮崎県	宮崎県	五十鈴川大規模特定河川事業	9.5	1.2	R1	新規	-	
宮崎県	宮崎県	戸高川大規模特定河川事業	10	5.2	R1	新規	-	
宮崎県	宮崎県	小松川大規模特定河川事業	5.0	10.7	R1	新規	-	
宮崎県	宮崎県	広渡川大規模特定河川事業	5.0	1.2	R1	新規	-	
宮崎県	宮崎県	三財川大規模特定河川事業	21	2.7	R1	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	新川大規模特定河川事業	49	2.2	H30	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	神之川大規模特定河川事業	25	2.9	H30	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	大里川大規模特定河川事業	14	2.5	R1	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	大浦川大規模特定河川事業	5.0	1.3	R1	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	雄川大規模特定河川事業	5.0	5.3	R1	新規	-	

鹿児島県	鹿児島県	甫木川大規模特定河川事業	5.0	6.8	R1	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	市山川大規模特定河川事業	5.0	1.7	R1	新規	-	
鹿児島県	鹿児島県	別府川大規模特定河川事業	5.0	2.0	R1	新規	-	
福島県	福島県	逢瀬川(上流)事業間連携河川事業	26	2.0	R1	新規	-	
茨城県	茨城県	沢渡川事業間連携河川事業	13	4.0	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	中丸川事業間連携河川事業	5.0	2.6	R1	新規	-	
茨城県	ひたちなか市	大川事業間連携河川事業	16	1.1	R1	新規	-	
埼玉県	埼玉県	新方川事業間連携河川事業	57	2.4	H30	新規	-	
千葉県	千葉県	一宮川事業間連携河川事業	54	2.0	H30	新規	-	
神奈川県	神奈川県	相模川事業間連携河川事業	27	1.1	H30	新規	-	
神奈川県	神奈川県	早川事業間連携河川事業	2.1	2.0	R1	新規	-	
神奈川県	神奈川県	引地川事業間連携河川事業	20	1.6	R1	新規	-	
長野県	長野県	塚間川事業間連携河川事業	7.0	4.4	H30	新規	-	
新潟県	新潟県	鶴川事業間連携河川事業	9.5	8.3	R1	新規	-	
富山県	富山県	地久子川事業間連携河川事業	15	10.8	H30	新規	-	
富山県	富山県	谷内川事業間連携河川事業	13	12.4	H30	新規	-	
石川県	石川県	大野川事業間連携河川事業	17	1.5	R1	新規	-	
石川県	石川県	森下川事業間連携河川事業	16	2.1	R1	新規	-	
石川県	石川県	犀川事業間連携河川事業	78	19.2	R1	新規	-	
石川県	石川県	高橋川事業間連携河川事業	38	9.7	R1	新規	-	
石川県	石川県	木曳川事業間連携河川事業	1.6	6.6	R1	新規	-	
石川県	石川県	大宮川事業間連携河川事業	7.9	4.3	R1	新規	-	
静岡県	静岡県	小潤井川事業間連携河川事業	11	9.7	H30	新規	-	
静岡県	静岡県	太田川事業間連携河川事業	8.2	43.0	H30	新規	-	
静岡県	静岡県	安間川事業間連携河川事業	8.6	3.1	H30	新規	-	
静岡県	静岡県	坂口谷川事業間連携河川事業	22	1.3	R1	新規	-	
愛知県	愛知県	大田川事業間連携河川事業	22	3.8	H30	新規	-	

愛知県	名古屋市	堀川事業間連携河川事業	107	2.2	H30	新規	-	
京都府	京都府	高野川事業間連携河川事業	28	5.3	H30	新規	-	
大阪府	大阪府	大阪広域ブロック事業間連携河川事業	21	7.4	R1	新規	-	
大阪府	大阪市	大阪西部地区(道頓堀川・住吉川)事業間連携河川事業	38	7.4	R1	新規	-	
兵庫県	兵庫県	八家川事業間連携河川事業	11	1.9	H30	新規	-	
広島県	広島県	手城川事業間連携河川事業	9.5	5.0	R1	新規	-	
広島県	福山市	谷地川事業間連携河川事業	11	11.2	R1	新規	-	
徳島県	徳島県	撫養川事業間連携河川事業	10	2.1	R1	新規	-	
香川県	香川県	高松地区事業間連携河川事業	15	11.7	R1	新規	-	
愛媛県	愛媛県	肱川事業間連携河川事業	20	2.9	R1	新規	-	
福岡県	福岡県	沖端川事業間連携河川事業	6.8	11.7	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	塩塚川事業間連携河川事業	4.8	4.6	H30	新規	-	
福岡県	北九州市	紫川事業間連携河川事業	10	2.8	H30	新規	-	
福岡県	北九州市	神嶽川事業間連携河川事業	8.8	9.4	H30	新規	-	
佐賀県	佐賀県	本庄江事業間連携河川事業	10	2.5	H30	新規	-	
宮城県	宮城県	吉田川床上浸水対策特別緊急事業	64	2.5	H28	新規	-	
秋田県	秋田県	新波川床上浸水対策特別緊急事業	30	4.3	H29	新規	-	
埼玉県	埼玉県	不老川床上浸水対策特別緊急事業	83	4.6	H28	新規	-	
愛知県	愛知県	八田川・地蔵川床上浸水対策特別緊急事業	96	4.9	H28	新規	-	
京都府	京都府	弘法川・法川床上浸水対策特別緊急事業	81	2.5	H30	再評価	継続	
高知県	高知県	宇治川床上浸水対策特別緊急事業	43	2.0	H29	再評価	継続	

【ダム事業】
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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	佐幌ダム再生事業	130	1.2	H30	新規	－	
青森県	青森県	駒込ダム建設事業	450	1.7	H29	再評価	継続	
宮城県	宮城県	川内沢ダム建設事業	95	1.4	H28	再評価	継続	
福島県	福島県	千五沢ダム再開発事業	145	3.6	H30	再評価	継続	
長野県	長野県	角間ダム建設事業	－	－	H30	再評価	評価手続中	ダム検証中
長野県	長野県	松川ダム再開発事業	182	1.8	R1	再評価	継続	
長野県	長野県	裾花川流域ダム再生事業	710	1.2	R1	新規	－	
岐阜県	岐阜県	大島ダム建設事業	168	4.0	H28	再評価	継続	ダム検証中 (注1)
三重県	三重県	鳥羽河内ダム建設事業	152	1.3	H30	再評価	継続	
福井県	福井県	吉野瀬川ダム建設事業	390	10.0	R1	再評価	継続	
兵庫県	兵庫県	引原ダム再生	210	4.1	R1	新規	－	
島根県	島根県	矢原川ダム建設事業	220	1.2	H30	再評価	継続	
山口県	山口県	大河内川ダム建設事業	240	1.4	R1	再評価	継続	
香川県	香川県	五名ダム再開発事業	220	1.2	H29	再評価	継続	
香川県	香川県	長柄ダム再開発事業	150	1.7	H29	再評価	継続	
高知県	高知県	和食ダム建設事業	160	2.5	H29	再評価	継続	
高知県	高知県	春遠生活貯水池建設事業	66	2.3	H30	再評価	継続	
長崎県	長崎県	川棚川総合開発事業(石木ダム)	285	1.2	R1	再評価	継続	
長崎県	長崎県	長崎水害緊急ダム事業	740	1.6	H28	再評価	継続	

(注1)：「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価の結果としては事業を継続することが妥当と考える。しかしながら、当該事業は検証の対象に選定している事業であることから、新たな段階に入らず、現段階を継続するものとし、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づき検証を行い、その結果に応じてその後の事業の進め方を改めて判断する。

【砂防事業】
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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	大曲の沢川事業間連携砂防等事業	1.7	2.0	H30	新規	－	
北海道	北海道	右の沢川事業間連携砂防等事業	3.9	5.4	H30	新規	－	
北海道	北海道	神社川事業間連携砂防等事業	3.0	7.3	H30	新規	－	
北海道	北海道	茂尻元町沢川事業間連携砂防等事業	1.0	15.8	H30	新規	－	
北海道	北海道	トンナイ川事業間連携砂防等事業	3.2	3.2	H30	新規	－	
北海道	北海道	山越駅裏沢事業間連携砂防等事業	1.6	2.4	H30	新規	－	
北海道	北海道	富良野川(2号堰堤)事業間連携砂防等事業	64	3.7	R1	再評価	継続	

北海道	北海道	支湧別川事業間連携砂防等事業	20	4.3	H30	新規	—	
北海道	北海道	ペレケ川事業間連携砂防等事業	6.7	8.9	H30	新規	—	
北海道	北海道	東二号の沢川事業間連携砂防等事業	1.4	2.5	H30	新規	—	
北海道	北海道	豊里第三事業間連携砂防等事業	2.0	33.6	H30	新規	—	
北海道	北海道	芦別本町事業間連携砂防等事業	9.8	28.4	H30	新規	—	
北海道	北海道	南茅部川汲事業間連携砂防等事業	4.0	2.2	R1	再評価	継続	
北海道	北海道	厚沢部本町1事業間連携砂防等事業	4.5	1.2	H30	新規	—	
北海道	北海道	留萌南町4丁目2事業間連携砂防等事業	5.2	1.1	H30	新規	—	
北海道	北海道	パンヶ新得川大規模特定砂防事業	9.1	2.0	H30	新規	—	
北海道	北海道	九号川大規模特定砂防事業	8.9	1.9	H30	新規	—	
北海道	北海道	ペケレベツ川大規模特定砂防事業	7.9	7.6	H30	新規	—	
北海道	北海道	芽室川大規模特定砂防事業	8.1	7.5	H30	新規	—	
北海道	北海道	造林沢川大規模特定砂防事業	8.0	7.6	H30	新規	—	
北海道	北海道	パンヶヌシ川大規模特定砂防事業	9.3	1.8	H30	新規	—	
北海道	北海道	珊瑚内川大規模特定砂防事業	11	3.3	H30	新規	—	
青森県	青森県	下森合沢事業間連携砂防等事業	0.60	6.5	H30	新規	—	
青森県	青森県	蔵館沢事業間連携砂防等事業	1.2	20.9	H30	新規	—	
青森県	青森県	白沢事業間連携砂防等事業	3.7	5.6	H30	新規	—	
青森県	青森県	郷沢川事業間連携砂防等事業	1.4	2.0	H30	新規	—	
青森県	青森県	小湯ノ沢川事業間連携砂防等事業	1.1	3.2	H30	新規	—	
青森県	青森県	中白糠沢事業間連携砂防等事業	1.3	5.7	H30	新規	—	
青森県	青森県	南浮田町区域事業間連携砂防等事業	4.1	3.0	H30	新規	—	
青森県	青森県	小国沢大規模特定砂防等事業	4.5	2.6	R1	新規	—	
青森県	青森県	日倉石沢大規模特定砂防等事業	3.3	2.4	R1	新規	—	
岩手県	岩手県	外水沢事業間連携砂防等事業	7.5	8.8	H30	新規	—	
岩手県	岩手県	岩の目の沢事業間連携砂防等事業	3.5	1.2	H30	新規	—	
岩手県	岩手県	スキ一場南沢事業間連携砂防等事業	4.8	7.8	H30	新規	—	

岩手県	岩手県	平笠東沢事業間連携砂防等事業	3.3	7.0	H30	新規	—	
岩手県	岩手県	天神の沢(4)大規模特定砂防等事業	7.9	20.1	R1	新規	—	
岩手県	岩手県	尾崎白浜の沢(3)大規模特定砂防等事業	4.6	10.1	R1	新規	—	
岩手県	岩手県	赤前上の沢(2)大規模特定砂防等事業	6.8	2.2	R1	新規	—	
秋田県	秋田県	茶の沢川事業間連携砂防等事業	2.1	16.7	H30	新規	—	
秋田県	秋田県	オバコ沢事業間連携砂防等事業	1.8	7.2	H30	新規	—	
秋田県	秋田県	小渕地区事業間連携砂防等事業	18	1.2	H30	新規	—	
山形県	山形県	下荻下沢事業間連携砂防等事業	3.8	1.3	H30	新規	—	
山形県	山形県	川樋沢4事業間連携砂防等事業	1.6	15.1	H30	新規	—	
山形県	山形県	釜ノ沢事業間連携砂防等事業	1.7	8.2	H30	新規	—	
山形県	山形県	大波渡川事業間連携砂防等事業	2.2	5.1	H30	新規	—	
山形県	山形県	中田事業間連携砂防等事業	1.7	5.2	H30	新規	—	
山形県	山形県	鴨の谷地地区事業間連携砂防等事業	0.70	1.4	H30	新規	—	
山形県	山形県	梅ヶ平山地区事業間連携砂防等事業	0.90	2.7	H30	新規	—	
山形県	山形県	砂沢地区事業間連携砂防等事業	2.0	2.2	H30	新規	—	
山形県	山形県	赤山地区事業間連携砂防等事業	3.4	1.3	H30	新規	—	
山形県	山形県	織機川大規模特定砂防等事業	13	5.5	R1	新規	—	
山形県	山形県	日向川大規模特定砂防等事業	5.4	4.2	R1	新規	—	
山形県	山形県	蔵王川大規模特定砂防等事業	5.4	2.2	R1	新規	—	
山形県	山形県	槙の代地区大規模特定砂防等事業	5.0	1.1	R1	新規	—	
福島県	福島県	備前作沢事業間連携砂防等事業	2.3	28.8	H30	新規	—	
福島県	福島県	大作沢事業間連携砂防等事業	3.7	19.5	H30	新規	—	
福島県	福島県	長沢事業間連携砂防等事業	3.3	1.8	H30	新規	—	
福島県	福島県	叶津川事業間連携砂防等事業	9.3	1.9	R1	新規	—	
茨城県	茨城県	鍬柄平沢事業間連携砂防等事業	2.9	2.4	H30	新規	—	
茨城県	茨城県	中嶋入沢事業間連携砂防等事業	1.1	6.0	H30	新規	—	
茨城県	茨城県	立野沢事業間連携砂防等事業	1.7	5.3	H30	新規	—	

茨城県	茨城県	大塚地区大規模特定砂防等事業	1.0	2.6	R1	新規	—	
茨城県	茨城県	田尻沢大規模特定砂防等事業	8.8	2.5	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	下西の入沢事業間連携砂防等事業	1.2	1.3	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	小岩花沢事業間連携砂防等事業	2.0	1.1	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	島田沢事業間連携砂防等事業	4.5	2.7	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	井戸ノ沢事業間連携砂防等事業	1.5	6.8	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	久保入沢事業間連携砂防等事業	1.2	12.8	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	大山寺沢事業間連携砂防等事業	1.0	6.4	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	天頂上沢事業間連携砂防等事業	1.2	1.5	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	柳田沢事業間連携砂防等事業	2.2	3.2	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	川東沢三号事業間連携砂防等事業	0.59	4.6	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	曲屋沢事業間連携砂防等事業	1.1	11.9	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	仲丸事業間連携砂防等事業	1.8	4.0	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	光崎 I -A事業間連携砂防等事業	3.6	1.5	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	三反畠 I -A事業間連携砂防等事業	2.6	1.8	H30	新規	—	
栃木県	栃木県	河又閑根-1事業間連携砂防等事業	2.0	5.8	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	付木沢事業間連携砂防等事業	3.0	5.4	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	新谷沢事業間連携砂防等事業	2.0	5.8	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	西耕地一号沢事業間連携砂防等事業	2.0	9.5	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	田町一号沢事業間連携砂防等事業	1.9	33.2	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	田町二号沢事業間連携砂防等事業	2.2	33.3	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	山中沢事業間連携砂防等事業	1.8	3.4	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	馬場沢事業間連携砂防等事業	2.1	10.5	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	藤倉沢事業間連携砂防等事業	1.9	3.4	R1	新規	—	
栃木県	栃木県	神谷事業間連携砂防等事業	4.0	1.4	R1	新規	—	
群馬県	群馬県	葦ノ沢事業間連携砂防等事業	3.8	3.9	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	東ノ入沢事業間連携砂防等事業	1.8	2.1	H30	新規	—	

群馬県	群馬県	房川事業間連携砂防等事業	2.0	5.2	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	中関地区事業間連携砂防等事業	3.0	3.5	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	生須地区事業間連携砂防等事業	10	1.8	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	関口地区事業間連携砂防等事業	1.5	3.3	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	中棚地区事業間連携砂防等事業	1.8	3.9	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	高戸谷(老神1)地区事業間連携砂防等事業	2.2	3.8	H30	新規	—	
群馬県	群馬県	房坂川事業間連携砂防等事業	2.7	5.9	R1	新規	—	
埼玉県	埼玉県	川俣事業間連携砂防等事業	3.7	5.9	H30	新規	—	
埼玉県	埼玉県	下毛地区大規模特定砂防等事業	2.8	7.1	R1	新規	—	
埼玉県	埼玉県	上の山地区大規模特定砂防等事業	4.8	3.4	R1	新規	—	
埼玉県	埼玉県	金崎地区大規模特定砂防等事業	11	5.4	R1	新規	—	
埼玉県	埼玉県	桜ヶ谷地区大規模特定砂防等事業	6.5	3.8	R1	新規	—	
千葉県	千葉県	大川事業間連携砂防等事業	2.2	2.1	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	平群事業間連携砂防等事業	2.3	4.6	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	吉沢事業間連携砂防等事業	3.6	3.3	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	東事業間連携砂防等事業	3.8	4.5	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	山中事業間連携砂防等事業	4.5	2.2	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	天津2事業間連携砂防等事業	2.1	2.0	H30	新規	—	
千葉県	千葉県	白狐川大規模特定砂防等事業	4.0	1.9	R1	新規	—	
千葉県	千葉県	佐久間森地区大規模特定砂防等事業	2.8	7.3	R1	新規	—	
千葉県	千葉県	貝渚事業間連携砂防等事業	1.2	5.1	R1	新規	—	
千葉県	千葉県	市井原事業間連携砂防等事業	1.1	6.3	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	吉ノ沢事業間連携砂防等事業	3.2	5.1	H30	新規	—	
神奈川県	神奈川県	瀬戸沢事業間連携砂防等事業	2.4	11.6	H30	新規	—	
神奈川県	神奈川県	早雲山事業間連携砂防等事業	6.2	4.7	H30	新規	—	
神奈川県	神奈川県	道中事業間連携砂防等事業	2.7	4.7	H30	新規	—	

神奈川県	神奈川県	ハイランド1丁目B事業間連携砂防等事業	1.2	2.5	H30	新規	—	
神奈川県	神奈川県	門原沢②事業間連携砂防等事業	1.3	2.8	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	久比里1丁目D事業間連携砂防等事業	1.3	11.6	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	西浦賀町2丁目B事業間連携砂防等事業	1.0	11.6	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	岡本1丁目事業間連携砂防等事業	2.5	2.3	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	西久保西事業間連携砂防等事業	2.0	4.5	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	大沢地区大規模特定砂防等事業	1.9	5.6	R1	新規	—	
神奈川県	神奈川県	大涌沢地区大規模特定砂防等事業	0.80	1.4	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	日川(塩山)事業間連携砂防等事業	2.7	6.8	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	中の入沢事業間連携砂防等事業	3.8	1.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	天狗沢事業間連携砂防等事業	4.6	2.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	身延川事業間連携砂防等事業	5.1	1.8	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	南俣川-2事業間連携砂防等事業	1.5	16.3	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	下川事業間連携砂防等事業	1.3	1.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	小沢川事業間連携砂防等事業	1.3	3.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	滝の沢川事業間連携砂防等事業	1.0	2.6	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	平久住沢事業間連携砂防等事業	1.4	1.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	西沢川事業間連携砂防等事業	4.0	3.3	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	芦沢川事業間連携砂防等事業	2.1	9.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	柳原沢事業間連携砂防等事業	2.1	2.6	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	朝沢事業間連携砂防等事業	1.8	32.3	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	七里岩事業間連携砂防等事業	3.2	4.0	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	押手沢事業間連携砂防等事業	1.1	1.4	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	横道事業間連携砂防等事業	1.3	4.3	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	西根熊事業間連携砂防等事業	2.0	1.5	H30	新規	—	
山梨県	山梨県	彦田の3事業間連携砂防等事業	1.7	1.8	H30	新規	—	

山梨県	山梨県	東沢事業間連携砂防等事業	4.4	1.3	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	国見沢事業間連携砂防等事業	2.3	1.1	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	大津賀沢事業間連携砂防等事業	3.3	2.2	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	下天神沢川事業間連携砂防等事業	3.5	5.1	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	矢名沢事業間連携砂防等事業	3.2	4.7	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	下谷沢事業間連携砂防等事業	1.3	2.1	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	幕沢事業間連携砂防等事業	5.7	1.9	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	糠蒔沢事業間連携砂防等事業	4.9	1.1	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	唐沢事業間連携砂防等事業	3.0	1.4	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	菅口沢事業間連携砂防等事業	3.9	2.4	R1	新規	—	
山梨県	山梨県	吉沢事業間連携砂防等事業	6.7	1.6	R1	新規	—	
長野県	長野県	丸山沢事業間連携砂防等事業	2.5	2.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	所沢事業間連携砂防等事業	5.3	8.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	大森沢事業間連携砂防等事業	0.80	5.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	大月川事業間連携砂防等事業	2.7	5.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	栃木川事業間連携砂防等事業	1.4	72.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	御屋敷の沢事業間連携砂防等事業	2.1	4.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	此入沢事業間連携砂防等事業	1.3	4.0	H30	新規	—	
長野県	長野県	四泊川事業間連携砂防等事業	2.0	5.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	上手沢事業間連携砂防等事業	1.3	37.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	内の山沢事業間連携砂防等事業	1.6	4.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	栃久保川事業間連携砂防等事業	2.7	26.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	前島川大規模特定砂防事業	8.0	13.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	矢の沢事業間連携砂防等事業	1.2	2.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	唐沢川事業間連携砂防等事業	3.0	15.4	H30	新規	—	
長野県	長野県	榆沢事業間連携砂防等事業	4.0	79.6	H30	新規	—	

長野県	長野県	栗代川大規模特定砂防事業	5.0	2.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	小池沢大規模特定砂防事業	5.0	4.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	大古川事業間連携砂防等事業	1.4	6.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	中の村沢事業間連携砂防等事業	3.2	2.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	尻平沢事業間連携砂防等事業	5.0	1.8	H30	新規	—	
長野県	長野県	大沢事業間連携砂防等事業	1.9	2.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	万郡沢事業間連携砂防等事業	5.8	91.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	ゼンメイ沢事業間連携砂防等事業	1.3	8.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	川鳥沢事業間連携砂防等事業	1.3	9.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	馬沢事業間連携砂防等事業	1.5	1.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	海岸寺沢事業間連携砂防等事業	3.6	11.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	内の巻川事業間連携砂防等事業	3.0	2.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	西の入事業間連携砂防等事業	1.6	25.4	H30	新規	—	
長野県	長野県	寒沢事業間連携砂防等事業	2.4	20.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	蛇抜沢事業間連携砂防等事業	1.6	23.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	田草川事業間連携砂防等事業	6.1	15.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	戸立沢事業間連携砂防等事業	6.4	6.6	H30	新規	—	
長野県	長野県	横湯川事業間連携砂防等事業	5.0	17.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	滝の沢事業間連携砂防等事業	2.0	8.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	知見寺沢事業間連携砂防等事業	4.3	12.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	栎平沢事業間連携砂防等事業	4.6	4.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	芦澤事業間連携砂防等事業	2.1	2.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	ビヤクボ沢事業間連携砂防等事業	1.0	14.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	長見山沢北事業間連携砂防等事業	2.7	18.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	梅池沢事業間連携砂防等事業	3.0	2.9	H30	新規	—	
長野県	長野県	堂の沢事業間連携砂防等事業	2.5	1.6	H30	新規	—	

長野県	長野県	北湯原沢事業間連携砂防等事業	1.5	2.0	H30	新規	—	
長野県	長野県	矢沢事業間連携砂防等事業	3.8	1.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	段ノ原沢事業間連携砂防等事業	2.1	5.4	H30	新規	—	
長野県	長野県	引の田地区事業間連携砂防等事業	4.5	2.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	浅川南部地区事業間連携砂防等事業	3.0	18.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	落合地区事業間連携砂防等事業	5.2	11.7	H30	新規	—	
長野県	長野県	高鼻地区事業間連携砂防等事業	1.3	3.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	峯方下地区事業間連携砂防等事業	1.2	1.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	黒倉地区事業間連携砂防等事業	1.0	1.8	H30	新規	—	
長野県	長野県	市場1号地区事業間連携砂防等事業	3.5	3.2	H30	新規	—	
長野県	長野県	大沢地区事業間連携砂防等事業	0.90	2.0	H30	新規	—	
長野県	長野県	神久地区事業間連携砂防等事業	1.0	5.5	H30	新規	—	
長野県	長野県	虫尾地区事業間連携砂防等事業	1.0	1.1	H30	新規	—	
長野県	長野県	村山地区事業間連携砂防等事業	2.7	9.3	H30	新規	—	
長野県	長野県	福島地区事業間連携砂防等事業	5.0	3.8	H30	新規	—	
長野県	長野県	くるみ沢地区事業間連携砂防等事業	1.6	110.1	R1	新規	—	
長野県	長野県	蟹沢地区事業間連携砂防等事業	4.5	36.8	R1	新規	—	
長野県	長野県	高遠入沢地区事業間連携砂防等事業	4.6	1.9	R1	新規	—	
長野県	長野県	濁沢川地区大規模特定砂防等事業	5.8	5.9	R1	新規	—	
長野県	長野県	白川地区大規模特定砂防等事業	9.0	4.7	R1	新規	—	
長野県	長野県	千石沢地区大規模特定砂防等事業	7.2	10.9	R1	新規	—	
長野県	長野県	矢ノ口沢地区事業間連携砂防等事業	2.6	47.7	R1	新規	—	
長野県	長野県	堂平地区事業間連携砂防等事業	4.4	10.8	R1	新規	—	
長野県	長野県	佛沢地区大規模特定砂防等事業	4.7	24.8	R1	新規	—	
長野県	長野県	本沢地区事業間連携砂防等事業	3.3	77.7	R1	新規	—	
長野県	長野県	越ノ前沢地区事業間連携砂防等事業	2.8	21.1	R1	新規	—	
長野県	長野県	桧沢地区事業間連携砂防等事業	2.0	5.5	R1	新規	—	

長野県	長野県	島田沢地区大規模特定砂防等事業	8.7	10.1	R1	新規	—	
長野県	長野県	尾野山地区大規模特定砂防等事業	8.2	11.5	R1	新規	—	
長野県	長野県	沓掛地区大規模特定砂防等事業	7.0	2.0	R1	新規	—	
長野県	長野県	西京地区事業間連携砂防等事業	1.0	2.4	R1	新規	—	
長野県	長野県	倉下地区大規模特定砂防等事業	3.0	16.2	R1	新規	—	
長野県	長野県	八方岩地区大規模特定砂防等事業	5.6	2.1	R1	新規	—	
長野県	長野県	外沢地区大規模特定砂防等事業	7.9	2.2	R1	新規	—	
長野県	長野県	追平地区大規模特定砂防等事業	3.8	1.8	R1	新規	—	
長野県	長野県	法地地区大規模特定砂防等事業	4.5	1.9	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	下の沢川事業間連携砂防等事業	2.8	2.7	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	乙吉川事業間連携砂防等事業	3.1	2.7	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	水上川1事業間連携砂防等事業	2.6	12.4	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	峠沢事業間連携砂防等事業	1.6	24.1	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	日尻沢事業間連携砂防等事業	1.9	5.5	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	土口川事業間連携砂防等事業	2.0	30.0	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	水頭川事業間連携砂防等事業	1.1	2.9	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	中里大門川事業間連携砂防等事業	1.7	11.5	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	澄川事業間連携砂防等事業	1.8	3.8	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	北山川事業間連携砂防等事業	1.4	6.6	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	南沢事業間連携砂防等事業	1.8	3.4	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	筒石川事業間連携砂防等事業	1.6	3.5	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	丹原川事業間連携砂防等事業	1.2	3.3	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	十二社川事業間連携砂防等事業	1.0	9.9	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	矢代川事業間連携砂防等事業	5.2	4.8	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	焼山川事業間連携砂防等事業	3.5	19.3	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	火打山川事業間連携砂防等事業	7.4	3.2	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	五十島地区事業間連携砂防等事業	0.60	22.9	H30	新規	—	

新潟県	新潟県	朝日川地区事業間連携砂防等事業	0.90	6.6	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	寺泊地区事業間連携砂防等事業	2.9	70.2	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	虫野地区事業間連携砂防等事業	2.4	20.3	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	松之山地区事業間連携砂防等事業	1.0	3.9	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	小谷地区事業間連携砂防等事業	1.0	1.4	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	峠地区事業間連携砂防等事業	1.3	2.2	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	木和田原事業間連携砂防等事業	1.0	6.4	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	久木太事業間連携砂防等事業	1.0	5.8	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	須川南地区事業間連携砂防等事業	1.3	1.3	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	武能地区事業間連携砂防等事業	1.3	24.3	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	向山地区事業間連携砂防等事業	1.1	2.6	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	他屋ノ上地区事業間連携砂防等事業	3.3	45.1	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	十菅平地区事業間連携砂防等事業	4.2	43.8	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	鳥屋・倉下地区事業間連携砂防等事業	3.8	3.8	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	青ぬけ地区事業間連携砂防等事業	1.5	1.1	H30	新規	—	
新潟県	新潟県	田中川事業間連携砂防等事業	3.5	9.7	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	守門川大規模特定砂防等事業	1.0	2.2	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	早川大規模特定砂防等事業	9.7	1.6	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	武石地区事業間連携砂防等事業	5.1	9.0	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	長倉地区事業間連携等砂防事業	3.2	14.5	R1	新規	—	
新潟県	新潟県	長浜地区事業間連携等砂防事業	2.1	39.2	R1	新規	—	
富山県	富山県	野積川事業間連携砂防等事業	4.3	2.0	H30	新規	—	
富山県	富山県	百瀬川事業間連携砂防等事業	6.5	2.5	H30	新規	—	
富山県	富山県	二上(3)事業間連携砂防等事業	1.0	23.7	H30	新規	—	
富山県	富山県	二上(2)事業間連携砂防等事業	1.2	10.3	H30	新規	—	
富山県	富山県	山川事業間連携砂防等事業	1.0	7.6	H30	新規	—	
富山県	富山県	打尾川事業間連携砂防等事業	1.0	2.7	H30	新規	—	

富山県	富山県	池川事業間連携砂防等事業	11	2.3	H30	新規	—	
富山県	富山県	太美谷事業間連携砂防等事業	2.8	3.4	H30	新規	—	
富山県	富山県	後谷(2)事業間連携砂防等事業	1.9	4.0	H30	新規	—	
富山県	富山県	田川谷内川(2)事業間連携砂防等事業	2.1	4.3	H30	新規	—	
富山県	富山県	内山事業間連携砂防等事業	1.2	1.5	H30	新規	—	
富山県	富山県	下横尾谷事業間連携砂防等事業	2.2	7.9	H30	新規	—	
富山県	富山県	石谷川事業間連携砂防等事業	1.2	1.4	H30	新規	—	
富山県	富山県	内生谷西沢事業間連携砂防等事業	2.0	15.9	H30	新規	—	
富山県	富山県	寺谷敷谷川事業間連携砂防等事業	2.3	5.3	H30	新規	—	
富山県	富山県	浦谷川事業間連携砂防等事業	1.3	9.5	H30	新規	—	
富山県	富山県	下嵐谷事業間連携砂防等事業	3.5	1.4	H30	新規	—	
富山県	富山県	石戸前谷事業間連携砂防等事業	1.9	3.7	H30	新規	—	
富山県	富山県	雜穀谷事業間連携砂防等事業	15	3.0	H30	新規	—	
富山県	富山県	小豆谷事業間連携砂防等事業	4.4	2.5	H30	新規	—	
富山県	富山県	諏訪町地区事業間連携砂防等事業	1.6	2.1	H30	新規	—	
富山県	富山県	長坂地区事業間連携砂防等事業	1.7	2.2	H30	新規	—	
富山県	富山県	坪野地区事業間連携砂防等事業	3.0	1.3	H30	新規	—	
富山県	富山県	大島地区事業間連携砂防等事業	1.3	2.9	H30	新規	—	
富山県	富山県	日尾谷川事業間連携砂防等事業	1.3	1.8	R1	新規	—	
富山県	富山県	尾山大谷川事業間連携砂防等事業	2.4	1.3	R1	新規	—	
富山県	富山県	沢連地区大規模特定砂防等事業	0.50	2.0	R1	新規	—	
富山県	富山県	湯地区大規模特定砂防等事業	4.6	1.7	R1	新規	—	
富山県	富山県	頭川地区大規模特定砂防等事業	1.6	2.9	R1	新規	—	
富山県	富山県	大松地区事業間連携砂防等事業	0.60	2.9	R1	新規	—	
富山県	富山県	本江(2)地区事業間連携砂防等事業	3.5	5.7	R1	新規	—	
富山県	富山県	惣領(5)地区事業間連携砂防等事業	0.40	2.0	R1	新規	—	
石川県	石川県	吉野下川事業間連携砂防等事業	1.4	2.4	H30	新規	—	

石川県	石川県	三坂下事業間連携砂防等事業	2.0	2.2	H30	新規	—	
石川県	石川県	犀川GB(高尾川)事業間連携砂防等事業	1.4	35.1	H30	新規	—	
石川県	石川県	袋板屋川事業間連携砂防等事業	1.5	16.4	H30	新規	—	
石川県	石川県	本土寺川事業間連携砂防等事業	3.0	21.9	H30	新規	—	
石川県	石川県	小江添沢事業間連携砂防等事業	0.80	6.2	H30	新規	—	
石川県	石川県	此木2号事業間連携砂防等事業	2.5	5.6	H30	新規	—	
石川県	石川県	波並2号事業間連携砂防等事業	4.1	5.4	H30	新規	—	
石川県	石川県	宅田川事業間連携砂防等事業	2.1	5.0	H30	新規	—	
石川県	石川県	土口川2号事業間連携砂防等事業	0.60	21.8	H30	新規	—	
石川県	石川県	泥ノ木事業間連携砂防等事業	2.0	3.8	H30	新規	—	
石川県	石川県	桑島事業間連携砂防等事業	1.7	10.1	H30	新規	—	
石川県	石川県	松尾事業間連携砂防等事業	0.60	8.3	H30	新規	—	
石川県	石川県	石休場事業間連携砂防等事業	0.90	3.3	H30	新規	—	
石川県	石川県	中斎事業間連携砂防等事業	0.90	3.0	H30	新規	—	
石川県	石川県	中平事業間連携砂防等事業	3.5	2.6	H30	新規	—	
石川県	石川県	東山事業間連携砂防等事業	2.7	1.7	H30	新規	—	
石川県	石川県	北河内事業間連携砂防等事業	0.60	9.3	H30	新規	—	
石川県	石川県	比良事業間連携砂防等事業	1.2	2.4	H30	新規	—	
石川県	石川県	馬渡事業間連携砂防等事業	2.2	1.3	H30	新規	—	
石川県	石川県	真浦2号事業間連携砂防等事業	1.9	2.5	H30	新規	—	
石川県	石川県	江津裏谷事業間連携砂防等事業	2.5	28.2	R1	新規	—	
石川県	石川県	きだん谷地川事業間連携砂防等事業	2.5	10.5	R1	新規	—	
石川県	石川県	真浦事業間連携砂防等事業	1.3	6.5	R1	新規	—	
石川県	石川県	洲崎事業間連携砂防等事業	2.2	6.2	R1	新規	—	
石川県	石川県	珠洲赤神事業間連携砂防等事業	1.5	3.9	R1	新規	—	
石川県	石川県	後世川大規模特定砂防等事業	1.1	32.7	R1	新規	—	
石川県	石川県	東山中大規模特定砂防等事業	2.7	2.9	R1	新規	—	

岐阜県	岐阜県	志津北谷事業間連携砂防等事業	4.0	52.8	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	上ノ谷事業間連携砂防等事業	2.0	1.5	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	滝根谷事業間連携砂防等事業	2.0	2.2	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	亀野谷事業間連携砂防等事業	1.0	39.8	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	寺洞事業間連携砂防等事業	0.80	12.1	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	寺ヶ洞事業間連携砂防等事業	2.1	2.6	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	中河原谷事業間連携砂防等事業	1.5	7.5	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	蓮原川事業間連携砂防等事業	1.5	3.1	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	高垣洞事業間連携砂防等事業	1.8	28.1	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	広島上谷事業間連携砂防等事業	2.0	5.4	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	黒田川事業間連携砂防等事業	3.2	2.2	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	コブチ谷事業間連携砂防等事業	3.0	10.0	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	新田洞谷事業間連携砂防等事業	4.2	3.0	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	洞野川事業間連携砂防等事業	1.5	4.6	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	洞ノ口谷事業間連携砂防等事業	3.6	6.1	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	乙原事業間連携砂防等事業	3.5	1.9	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	樺事業間連携砂防等事業	2.0	2.9	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	森2事業間連携砂防等事業	2.5	1.9	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	腰細1事業間連携砂防等事業	2.0	1.8	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	瓜巣4事業間連携砂防等事業	2.5	1.6	H30	新規	—	
岐阜県	岐阜県	乙坂一の谷事業間連携砂防等事業	1.4	3.9	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜県	別荘洞事業間連携砂防等事業	2.8	3.7	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜県	戸狩事業間連携砂防等事業	2.0	7.7	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜県	金子谷事業間連携砂防等事業	3.3	8.9	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜県	越シケ平谷事業間連携砂防等事業	3.0	8.0	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜県	吾神事業間連携砂防等事業	3.8	44.4	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	芋堀寺沢事業間連携砂防等事業	1.1	27.1	H30	新規	—	

静岡県	静岡県	土井戸南沢事業間連携砂防等事業	1.5	7.3	H30	新規	—	
静岡県	静岡県	口坂本事業間連携砂防等事業	6.1	2.2	H30	新規	—	
静岡県	静岡県	上西之谷事業間連携砂防等事業	3.6	3.3	R1	再評価	継続	
静岡県	静岡県	下平田事業間連携砂防等事業	1.6	1.8	H30	新規	—	
静岡県	静岡県	勘兵衛沢事業間連携砂防等事業	1.6	47.4	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	外神沢事業間連携砂防等事業	1.6	27.3	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	上神増沢事業間連携砂防等事業	2.3	20.4	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	うなぎ沢事業間連携砂防等事業	1.2	20.6	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	気賀天神山沢事業間連携砂防等事業	1.2	66.8	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	二ヨウロ沢事業間連携砂防等事業	2.3	5.4	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	郷島沢事業間連携砂防等事業	2.0	5.4	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	谷戸沢右支川事業間連携砂防等事業	1.6	2.6	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	竹原B事業間連携砂防等事業	4.3	3.9	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	両島山本事業間連携砂防等事業	3.5	1.7	R1	新規	—	
愛知県	愛知県	水野川第12支川事業間連携砂防等事業	1.6	3.5	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	男川第7支川事業間連携砂防等事業	3.2	2.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	竜泉寺川第6支川事業間連携砂防等事業	2.1	3.7	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	竜泉寺川第1支川事業間連携砂防等事業	2.3	3.7	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	山綱川第6支川事業間連携砂防等事業	2.3	12.8	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	駒山川事業間連携砂防等事業	2.2	10.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	井戸川沢事業間連携砂防等事業	3.1	2.7	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	小田木川第6支川事業間連携砂防等事業	1.8	6.8	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	力石川第7支川事業間連携砂防等事業	1.1	4.0	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	矢作川第79支川事業間連携砂防等事業	1.9	4.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	松久保沢事業間連携砂防等事業	4.3	2.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	飯野川第13支川事業間連携砂防等事業	4.8	2.6	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	中村沢事業間連携砂防等事業	3.8	1.9	H30	新規	—	

愛知県	愛知県	平野川事業間連携砂防等事業	1.1	2.0	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	洞ノ沢事業間連携砂防等事業	7.3	2.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	真立川第12支川事業間連携砂防等事業	0.60	2.8	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	東林沢事業間連携砂防等事業	1.5	2.5	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	御津川第11支川事業間連携砂防等事業	1.4	5.3	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	山崎沢事業間連携砂防等事業	2.5	4.7	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	乗小路沢事業間連携砂防等事業	1.8	6.5	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	金野川事業間連携砂防等事業	3.2	2.2	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	中村区域事業間連携砂防等事業	3.7	1.6	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	豊ノ沢区域事業間連携砂防等事業	4.4	1.3	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	棚口区域事業間連携砂防等事業	4.0	1.6	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	名木下区域事業間連携砂防等事業	3.9	1.4	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	平区域事業間連携砂防等事業	6.1	2.8	H30	新規	—	
愛知県	愛知県	御津川第4支川事業間連携砂防等事業	1.5	6.6	R1	新規	—	
愛知県	愛知県	日沢(Ⅱ)区域事業間連携砂防等事業	1.3	2.1	R1	新規	—	
三重県	三重県	雨東谷事業間連携砂防等事業	4.7	2.5	H30	新規	—	
三重県	三重県	桑谷川事業間連携砂防等事業	5.6	3.1	H30	新規	—	
三重県	三重県	小滝川事業間連携砂防等事業	6.5	2.9	H30	新規	—	
三重県	三重県	青川事業間連携砂防等事業	6.7	2.9	H30	新規	—	
三重県	三重県	小平谷事業間連携砂防等事業	1.9	1.8	R1	新規	—	
三重県	三重県	大谷川事業間連携砂防等事業	4.2	2.0	R1	新規	—	
三重県	三重県	奥出の谷(2)事業間連携砂防等事業	1.7	4.7	R1	新規	—	
三重県	三重県	西ノ谷事業間連携砂防等事業	4.4	7.6	R1	新規	—	
三重県	三重県	かぶち谷事業間連携砂防等事業	4.7	1.8	R1	新規	—	
三重県	三重県	大川事業間連携砂防等事業	10	6.3	R1	新規	—	
福井県	福井県	毘沙川事業間連携砂防等事業	5.3	5.2	H30	新規	—	
福井県	福井県	神谷川事業間連携砂防等事業	1.6	14.0	H30	新規	—	

福井県	福井県	秋夜谷川事業間連携砂防等事業	3.4	34.4	H30	新規	—	
福井県	福井県	寺地地区事業間連携砂防等事業	1.8	1.7	H30	新規	—	
福井県	福井県	堀川大規模特定砂防等事業	2.7	4.3	R1	新規	—	
福井県	福井県	田ノ谷川大規模特定砂防等事業	3.3	2.2	R1	新規	—	
福井県	福井県	井根谷川事業間連携砂防等事業	2.2	15.0	R1	新規	—	
福井県	福井県	境ヶ谷川事業間連携砂防等事業	1.6	16.3	R1	新規	—	
滋賀県	滋賀県	榎川支流事業間連携砂防等事業	2.1	6.1	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	中手川事業間連携砂防等事業	3.2	2.3	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	清水谷事業間連携砂防等事業	3.7	3.9	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	嶺上谷川事業間連携砂防等事業	3.6	6.4	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	本谷川事業間連携砂防等事業	1.7	20.3	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	畠谷事業間連携砂防等事業	3.5	3.0	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	川相地区事業間連携砂防等事業	1.7	14.2	H30	新規	—	
滋賀県	滋賀県	坪谷川事業間連携砂防等事業	1.8	3.5	R1	新規	—	
滋賀県	滋賀県	大君ヶ畠2地区事業間連携砂防等事業	2.0	3.9	R1	新規	—	
京都府	京都府	北川事業間連携砂防等事業	5.5	10.9	H30	新規	—	
京都府	京都府	大町谷川事業間連携砂防等事業	2.0	3.5	H30	新規	—	
京都府	京都府	篠原西一谷川事業間連携砂防等事業	3.0	3.5	H30	新規	—	
京都府	京都府	上北谷川事業間連携砂防等事業	2.0	9.1	H30	新規	—	
京都府	京都府	草生川事業間連携砂防等事業	3.0	13.3	H30	新規	—	
京都府	京都府	谷山川事業間連携砂防等事業	4.0	2.2	H30	新規	—	
京都府	京都府	シシ伏川事業間連携砂防等事業	1.5	2.7	H30	新規	—	
京都府	京都府	切山事業間連携砂防等事業	2.5	3.7	H30	新規	—	
京都府	京都府	長江事業間連携砂防等事業	3.0	2.5	H30	新規	—	
京都府	京都府	猪ノ谷川事業間連携砂防等事業	1.8	23.0	R1	新規	—	
京都府	京都府	炭山谷川事業間連携砂防等事業	3.2	7.1	R1	新規	—	
京都府	京都府	門前川事業間連携砂防等事業	4.5	3.3	R1	新規	—	

京都府	京都府	イガ口川事業間連携砂防等事業	2.4	10.4	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	石見川第六支渓事業間連携砂防等事業	2.7	1.9	H30	新規	—	
大阪府	大阪府	松尾川左第5支川事業間連携砂防等事業	4.2	6.9	H30	新規	—	
大阪府	大阪府	二釜南事業間連携砂防等事業	6.6	1.1	H30	新規	—	
大阪府	大阪府	石川右第7支渓事業間連携砂防等事業	4.0	1.8	H30	新規	—	
大阪府	大阪府	金熊寺川第5支渓事業間連携砂防等事業	4.0	5.5	H30	新規	—	
大阪府	大阪府	北川事業間連携砂防等事業	4.2	2.7	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	北川支川事業間連携砂防等事業	2.7	32.8	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	国分東条第三支渓事業間連携砂防等事業	3.6	8.8	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	千早川支川千早川(7)事業間連携砂防等事業	3.1	21.1	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	父鬼川右第一支川事業間連携砂防等事業	2.1	38.9	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	近木川第一支渓事業間連携砂防等事業	1.3	11.2	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	下大木渓事業間連携砂防等事業	2.2	15.2	R1	新規	—	
大阪府	大阪府	牛滝川右1事業間連携砂防等事業	6.3	7.3	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	柏原東谷川事業間連携砂防等事業	2.2	6.6	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	不動ヶ谷川事業間連携砂防等事業	1.5	7.7	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	滝谷川(2)事業間連携砂防等事業	0.76	19.0	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	古瀬畠川事業間連携砂防等事業	1.3	14.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	岡崎川事業間連携砂防等事業	1.1	34.7	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	菅原町2川事業間連携砂防等事業	1.4	23.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	樋の谷川事業間連携砂防等事業	1.8	5.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	平田川事業間連携砂防等事業	1.4	8.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	中道川事業間連携砂防等事業	3.9	10.6	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	奥川事業間連携砂防等事業	0.97	14.0	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	赤崎川事業間連携砂防等事業	1.3	11.2	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	ササンベ川事業間連携砂防等事業	1.6	5.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	寺の上川事業間連携砂防等事業	2.5	64.6	H30	新規	—	

兵庫県	兵庫県	文室谷川事業間連携砂防等事業	1.5	16.8	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	奥山川事業間連携砂防等事業	3.0	7.9	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	道久谷川事業間連携砂防等事業	1.0	7.0	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	上油利川事業間連携砂防等事業	1.8	8.4	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	飛吉谷川事業間連携砂防等事業	1.1	2.6	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	三宅川事業間連携砂防等事業	1.2	96.3	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	外野地区事業間連携砂防等事業	1.0	2.1	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	西本村地区事業間連携砂防等事業	0.90	4.5	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	下秋里(2)地区事業間連携砂防等事業	2.1	3.4	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	岩屋(1)地区事業間連携砂防等事業	1.0	4.3	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	丹東(2)地区事業間連携砂防等事業	1.8	9.1	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	長谷(1)地区事業間連携砂防等事業	2.3	5.7	H30	新規	—	
兵庫県	兵庫県	高次川(2)事業間連携砂防等事業	1.0	81.4	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	三ツ森谷川事業間連携砂防等事業	2.2	3.4	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	三谷川事業間連携砂防等事業	1.5	8.2	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	山田下谷川事業間連携砂防等事業	1.6	5.3	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	青木川事業間連携砂防等事業	1.9	5.5	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	上ノ谷川事業間連携砂防等事業	2.5	43.0	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	尾鼻川(1)事業間連携砂防等事業	1.7	9.0	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	大糠川事業間連携砂防等事業	2.1	3.6	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	高瀬川事業間連携砂防等事業	1.3	29.2	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	西山川事業間連携砂防等事業	2.2	9.1	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	浜川事業間連携砂防等事業	1.0	18.8	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	空山川事業間連携砂防等事業	2.0	5.4	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	カソダキ川事業間連携砂防等事業	1.9	9.1	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	鴨内川大規模特定砂防等事業	5.0	1.1	R1	新規	—	
兵庫県	兵庫県	大願寺(3)地区事業間連携砂防等事業	1.0	4.3	R1	新規	—	

兵庫県	兵庫県	林崎(2)地区事業間連携砂防等事業	1.1	5.8	R1	新規	—	
奈良県	奈良県	鍛冶屋谷事業間連携砂防等事業	16	1.1	H30	新規	—	
奈良県	奈良県	折立地区事業間連携砂防等事業	1.3	1.5	H30	新規	—	
奈良県	奈良県	坪内地区大規模特定砂防等事業	20	1.9	R1	新規	—	
和歌山県	和歌山県	有田川事業間連携砂防等事業	1.9	1.3	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	井の口谷川事業間連携砂防等事業	1.6	15.4	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	宮本谷川事業間連携砂防等事業	1.2	2.4	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	梅本川事業間連携砂防等事業	1.2	3.0	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	土生川事業間連携砂防等事業	5.3	2.4	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	老星谷川事業間連携砂防等事業	1.1	2.0	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	石の谷川事業間連携砂防等事業	1.1	5.0	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	庵の谷川事業間連携砂防等事業	1.1	3.1	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	七兵衛谷川事業間連携砂防等事業	2.1	2.2	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	榎谷川事業間連携砂防等事業	1.8	1.2	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	萩の谷川事業間連携砂防等事業	2.0	13.2	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	フケ小路谷川事業間連携砂防等事業	2.0	19.8	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	地蔵谷川事業間連携砂防等事業	3.1	3.8	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	寺風呂谷川事業間連携砂防等事業	2.0	14.2	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	星川地区事業間連携砂防等事業	1.0	4.1	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	上古沢地区事業間連携砂防等事業	2.5	3.5	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	別所地区事業間連携砂防等事業	1.0	5.8	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	梅本地区事業間連携砂防等事業	1.2	1.9	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	上六川地区事業間連携砂防等事業	0.60	11.9	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	西ヶ峰地区事業間連携砂防等事業	1.1	2.8	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	長野地区事業間連携砂防等事業	1.3	8.0	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	東地区事業間連携砂防等事業	1.8	6.0	H30	新規	—	
和歌山県	和歌山県	伏拝地区事業間連携砂防等事業	3.0	13.9	H30	新規	—	

和歌山県	和歌山県	あたぎ谷川大規模特定砂防等事業	9.0	16.4	R1	新規	—	
鳥取県	鳥取県	山ノ谷川事業間連携砂防等事業	1.5	13.0	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	見生寺谷川事業間連携砂防等事業	1.7	11.8	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	石谷川事業間連携砂防等事業	1.0	7.5	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	宮ノ谷川事業間連携砂防等事業	1.1	21.0	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	音谷川事業間連携砂防等事業	1.4	8.7	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	竹内谷川事業間連携砂防等事業	2.0	5.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	宮の奥川事業間連携砂防等事業	1.5	3.4	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	穂見川大規模特定砂防事業	8.2	3.8	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	宮塚谷川事業間連携砂防等事業	1.3	42.0	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	林ノ谷川事業間連携砂防等事業	1.7	12.6	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	ツツミ谷川事業間連携砂防等事業	2.5	4.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	高宮谷川事業間連携砂防等事業	1.0	16.9	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	江浪谷川大規模特定砂防事業	9.0	1.2	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	下曹源寺谷川事業間連携砂防等事業	2.0	9.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	黒川谷川事業間連携砂防等事業	1.5	6.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	加勢蛇川大規模特定砂防事業	7.0	2.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	武王谷川事業間連携砂防等事業	2.0	2.2	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	森脇川事業間連携砂防等事業	1.6	3.0	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	佐陀川大規模特定砂防事業	10	2.7	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	西原 i 事業間連携砂防等事業	1.1	32.6	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	牛ノ尾川事業間連携砂防等事業	3.7	4.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	狐塔事業間連携砂防等事業	2.1	12.1	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	荒田川事業間連携砂防等事業	4.8	1.8	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	東山川事業間連携砂防等事業	2.9	2.3	H30	新規	—	
鳥取県	鳥取県	川上川事業間連携砂防等事業	1.6	4.1	R1	新規	—	
鳥取県	鳥取県	上サコ川事業間連携砂防等事業	1.3	4.6	R1	新規	—	

鳥取県	鳥取県	日の詰川大規模特定砂防等事業	3.4	4.0	R1	新規	—	
鳥取県	鳥取県	虚空蔵谷川大規模特定砂防等事業	3.1	1.7	R1	新規	—	
島根県	島根県	西の谷川事業間連携砂防等事業	0.80	12.6	H30	新規	—	
島根県	島根県	間野川事業間連携砂防等事業	1.2	14.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	大庭川事業間連携砂防等事業	2.3	2.6	H30	新規	—	
島根県	島根県	仏谷川事業間連携砂防等事業	1.8	8.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	中原谷川事業間連携砂防等事業	1.6	4.2	H30	新規	—	
島根県	島根県	湯屋谷川事業間連携砂防等事業	1.6	3.2	H30	新規	—	
島根県	島根県	大谷地区事業間連携砂防等事業	3.4	8.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	深山地区事業間連携砂防等事業	1.7	10.4	H30	新規	—	
島根県	島根県	北垣地区事業間連携砂防等事業	2.1	4.8	H30	新規	—	
島根県	島根県	旭が丘地区事業間連携砂防等事業	2.5	19.3	H30	新規	—	
島根県	島根県	高野地区事業間連携砂防等事業	3.3	50.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	中遠田地区事業間連携砂防等事業	1.7	13.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	熊子地区事業間連携砂防等事業	1.7	4.0	H30	新規	—	
島根県	島根県	雨の浜1地区事業間連携砂防等事業	1.7	3.3	H30	新規	—	
島根県	島根県	三保市谷事業間連携砂防等事業	0.92	4.3	R1	新規	—	
島根県	島根県	大谷川C事業間連携砂防等事業	1.1	3.6	R1	新規	—	
島根県	島根県	清水谷川事業間連携砂防等事業	0.95	10.3	R1	新規	—	
島根県	島根県	山崎川事業間連携砂防等事業	0.95	14.5	R1	新規	—	
島根県	島根県	御田・二事業間連携砂防等事業	3.0	5.5	R1	新規	—	
島根県	島根県	上三宅谷川事業間連携砂防等事業	0.80	3.4	R1	新規	—	
島根県	島根県	エビス谷川事業間連携砂防等事業	1.2	1.3	R1	新規	—	
島根県	島根県	荒磯川事業間連携砂防等事業	1.1	2.2	R1	新規	—	
島根県	島根県	柳C事業間連携砂防等事業	0.80	3.6	R1	新規	—	
島根県	島根県	テキレ川事業間連携砂防等事業	1.7	4.2	R1	新規	—	
島根県	島根県	本郷下谷川事業間連携砂防等事業	0.90	2.5	R1	新規	—	

島根県	島根県	鳴谷川大規模特定砂防等事業	2.1	1.6	R1	新規	—	
島根県	島根県	牧ノ谷川大規模特定砂防等事業	0.30	1.5	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	下田土谷川事業間連携砂防等事業	1.0	5.3	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	家元谷川事業間連携砂防等事業	1.8	3.7	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	富阪下川事業間連携砂防等事業	1.0	5.9	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	谷本川事業間連携砂防等事業	3.0	4.8	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	久賀川事業間連携砂防等事業	2.1	39.1	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	杉原谷川事業間連携砂防等事業	1.1	3.2	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	黒谷川事業間連携砂防等事業	3.0	4.6	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	平福上谷事業間連携砂防等事業	1.5	7.7	H30	新規	—	
岡山県	岡山県	光明谷大規模特定砂防等事業	9.1	21.0	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	仁堀東谷大規模特定砂防等事業	5.0	6.7	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	寺下川大規模特定砂防等事業	5.9	7.3	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	原川大規模特定砂防等事業	4.7	10.8	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	小角地区大規模特定砂防等事業	2.2	2.0	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	土居地区大規模特定砂防等事業	2.4	4.7	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	園尾地区大規模特定砂防等事業	3.1	4.1	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	天原地区大規模特定砂防等事業	1.4	2.4	R1	新規	—	
岡山県	岡山県	沼地区大規模特定砂防等事業	0.40	15.9	R1	新規	—	
広島県	広島県	大草谷川事業間連携砂防等事業	1.9	2.0	H30	新規	—	
広島県	広島県	宇佐谷川事業間連携砂防等事業	3.3	3.1	H30	新規	—	
広島県	広島県	小僧津川事業間連携砂防等事業	1.4	1.7	H30	新規	—	
広島県	広島県	荒谷川事業間連携砂防等事業	4.5	6.1	H30	新規	—	
広島県	広島県	伊勢坊谷川事業間連携砂防等事業	2.0	2.0	H30	新規	—	
広島県	広島県	中の村川4号事業間連携砂防等事業	2.3	17.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	便坂川事業間連携砂防等事業	2.0	1.9	H30	新規	—	
広島県	広島県	毛保川事業間連携砂防等事業	1.2	6.5	H30	新規	—	

広島県	広島県	大井東下谷川事業間連携砂防等事業	1.2	2.2	H30	新規	—	
広島県	広島県	光明寺川事業間連携砂防等事業	9.1	27.4	H30	新規	—	
広島県	広島県	長野川支川事業間連携砂防等事業	3.7	14.2	H30	新規	—	
広島県	広島県	滝の川事業間連携砂防等事業	7.3	9.7	H30	新規	—	
広島県	広島県	大砂川事業間連携砂防等事業	1.0	8.9	H30	新規	—	
広島県	広島県	道秀原川事業間連携砂防等事業	1.2	16.1	H30	新規	—	
広島県	広島県	安芸ヶ丘北川事業間連携砂防等事業	2.5	7.9	H30	新規	—	
広島県	広島県	奥畠川支川19事業間連携砂防等事業	1.6	8.2	H30	新規	—	
広島県	広島県	上峰川事業間連携砂防等事業	1.2	3.9	H30	新規	—	
広島県	広島県	八幡川事業間連携砂防等事業	1.8	2.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	海見山川事業間連携砂防等事業	3.2	2.3	H30	新規	—	
広島県	広島県	寺戸下川事業間連携砂防等事業	1.6	24.0	H30	新規	—	
広島県	広島県	中須賀川事業間連携砂防等事業	1.3	6.5	H30	新規	—	
広島県	広島県	西野下奥谷事業間連携砂防等事業	1.0	20.8	H30	新規	—	
広島県	広島県	下領家右下谷①事業間連携砂防等事業	2.5	3.1	H30	新規	—	
広島県	広島県	根谷川支川9事業間連携砂防等事業	1.7	2.8	H30	新規	—	
広島県	広島県	横見川右支事業間連携砂防等事業	3.8	19.5	H30	新規	—	
広島県	広島県	右平川事業間連携砂防等事業	8.8	3.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	千同川事業間連携砂防等事業	16	21.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	平林川事業間連携砂防等事業	4.6	5.4	H30	新規	—	
広島県	広島県	中野東北川事業間連携砂防等事業	4.5	9.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	御手洗川支川18事業間連携砂防等事業	3.4	7.5	H30	新規	—	
広島県	広島県	火の山川事業間連携砂防等事業	4.6	4.9	H30	新規	—	
広島県	広島県	天神川事業間連携砂防等事業	4.4	5.5	H30	新規	—	
広島県	広島県	陰平川事業間連携砂防等事業	8.9	16.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	丹屋奥谷西川事業間連携砂防等事業	21	16.2	H30	新規	—	
広島県	広島県	神宮寺川事業間連携砂防等事業	3.6	7.2	H30	新規	—	

広島県	広島県	五郎谷川事業間連携砂防等事業	6.1	7.2	H30	新規	—	
広島県	広島県	ハタガミ川事業間連携砂防等事業	4.1	10.4	H30	新規	—	
広島県	広島県	中小坪川事業間連携砂防等事業	5.5	7.6	H30	新規	—	
広島県	広島県	栃木川事業間連携砂防等事業	9.0	2.9	H30	新規	—	
山口県	山口県	沖ノ原谷川事業間連携砂防等事業	1.3	1.9	H30	新規	—	
山口県	山口県	大久保渓流事業間連携砂防等事業	1.2	1.6	H30	新規	—	
山口県	山口県	峪東谷川事業間連携砂防等事業	2.2	1.8	H30	新規	—	
山口県	山口県	右田ヶ岳中谷川事業間連携砂防等事業	1.6	13.4	H30	新規	—	
山口県	山口県	石原南谷川事業間連携砂防等事業	1.3	12.4	H30	新規	—	
山口県	山口県	東豊井川事業間連携砂防等事業	2.8	13.7	H30	新規	—	
山口県	山口県	曾根南川事業間連携砂防等事業	1.5	4.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	吉部野下中川事業間連携砂防等事業	4.7	1.6	H30	新規	—	
山口県	山口県	玉江浦川事業間連携砂防等事業	2.1	54.4	H30	新規	—	
山口県	山口県	蔵屋渓流事業間連携砂防等事業	3.0	2.7	H30	新規	—	
山口県	山口県	牛地1川事業間連携砂防等事業	1.1	29.1	H30	新規	—	
山口県	山口県	徳神1事業間連携砂防等事業	1.3	9.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	小方南川事業間連携砂防等事業	2.6	5.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	神領南川事業間連携砂防等事業	1.9	24.5	H30	新規	—	
山口県	山口県	生見渓流事業間連携砂防等事業	2.6	1.8	H30	新規	—	
山口県	山口県	杭名川事業間連携砂防等事業	1.3	15.3	H30	新規	—	
山口県	山口県	大向川事業間連携砂防等事業	1.5	7.6	H30	新規	—	
山口県	山口県	萩原北川事業間連携砂防等事業	0.95	3.3	H30	新規	—	
山口県	山口県	小杉北川事業間連携砂防等事業	1.9	5.9	H30	新規	—	
山口県	山口県	萩原北下川事業間連携砂防等事業	1.6	9.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	松ヶ瀬川事業間連携砂防等事業	1.5	2.8	H30	新規	—	
山口県	山口県	大町川事業間連携砂防等事業	1.8	9.1	H30	新規	—	
山口県	山口県	下中小野川事業間連携砂防等事業	3.4	3.7	H30	新規	—	

山口県	山口県	下中小野渓流事業間連携砂防等事業	1.9	1.9	H30	新規	—	
山口県	山口県	西本谷大川事業間連携砂防等事業	1.2	9.4	H30	新規	—	
山口県	山口県	平原川事業間連携砂防等事業	1.2	70.5	H30	新規	—	
山口県	山口県	須通東川事業間連携砂防等事業	4.1	1.5	H30	新規	—	
山口県	山口県	奥迫川事業間連携砂防等事業	3.5	3.8	H30	新規	—	
山口県	山口県	水上南側沢事業間連携砂防等事業	1.7	81.3	H30	新規	—	
山口県	山口県	轡井南川事業間連携砂防等事業	1.5	2.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	谷井渓流事業間連携砂防等事業	2.5	2.2	H30	新規	—	
山口県	山口県	温田西川事業間連携砂防等事業	1.6	53.7	H30	新規	—	
山口県	山口県	珠の浦川事業間連携砂防等事業	1.6	18.0	H30	新規	—	
山口県	山口県	宇賀本郷西川事業間連携砂防等事業	1.0	8.3	H30	新規	—	
山口県	山口県	新造谷川事業間連携砂防等事業	2.0	3.8	H30	新規	—	
山口県	山口県	須川地区大規模特定砂防等事業	6.9	1.9	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	高森東谷事業間連携砂防等事業	3.0	19.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	前山谷事業間連携砂防等事業	3.0	7.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	鳥ヶ丸谷事業間連携砂防等事業	2.6	1.5	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	芋場谷事業間連携砂防等事業	3.2	1.1	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	汐谷3号谷事業間連携砂防等事業	2.8	24.5	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	谷口局谷事業間連携砂防等事業	3.6	5.4	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	水神谷事業間連携砂防等事業	1.9	26.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	松ノ木谷事業間連携砂防等事業	1.8	4.8	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	谷口カゲ事業間連携砂防等事業	4.8	1.8	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	葛城事業間連携砂防等事業	2.1	6.7	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	西傍示事業間連携砂防等事業	4.8	2.0	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	桑内事業間連携砂防等事業	2.1	3.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	光兼事業間連携砂防等事業	1.3	9.1	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	粟山事業間連携砂防等事業	2.6	1.6	H30	新規	—	

徳島県	徳島県	京上事業間連携砂防等事業	5.3	18.0	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	久保事業間連携砂防等事業	2.5	11.2	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	有瀬事業間連携砂防等事業	32	1.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	中尾事業間連携砂防等事業	3.0	1.9	H30	新規	—	
徳島県	徳島県	成戸事業間連携砂防等事業	1.5	22.5	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	川瀬事業間連携砂防等事業	1.4	2.5	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	吹事業間連携砂防等事業	1.4	2.8	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	西浦事業間連携砂防等事業	1.1	18.1	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	柴川事業間連携砂防等事業	1.4	2.4	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	柿の尾事業間連携砂防等事業	0.40	2.9	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	信正事業間連携砂防等事業	1.9	13.8	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	仏子事業間連携砂防等事業	3.7	2.1	R1	新規	—	
徳島県	徳島県	冥地事業間連携砂防等事業	1.4	3.5	R1	新規	—	
香川県	香川県	大多尾川事業間連携砂防等事業	1.0	3.6	H30	新規	—	
香川県	香川県	津柳八の谷川事業間連携砂防等事業	2.0	2.0	H30	新規	—	
香川県	香川県	岩崎川事業間連携砂防等事業	4.3	4.8	H30	新規	—	
香川県	香川県	池田川事業間連携砂防等事業	1.4	20.8	H30	新規	—	
香川県	香川県	弓池川事業間連携砂防等事業	1.2	4.9	H30	新規	—	
香川県	香川県	西堀切川事業間連携砂防等事業	1.5	22.3	H30	新規	—	
香川県	香川県	森窪(3)地区事業間連携砂防等事業	1.2	1.8	H30	新規	—	
香川県	香川県	西谷地区事業間連携砂防等事業	2.3	2.3	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	不老谷川事業間連携砂防等事業	1.9	12.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	和霧谷川事業間連携砂防等事業	1.8	7.0	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	米山川事業間連携砂防等事業	2.2	14.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	園地川事業間連携砂防等事業	1.5	18.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	イモホリ川事業間連携砂防等事業	2.3	33.2	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	富岡川事業間連携砂防等事業	1.5	1.5	H30	新規	—	

愛媛県	愛媛県	西上浜川事業間連携砂防等事業	1.5	3.5	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	本谷川事業間連携砂防等事業	1.1	10.4	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	大内野川事業間連携砂防等事業	0.80	13.3	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	中ノ谷川事業間連携砂防等事業	1.7	30.9	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	右馬ノ地川事業間連携砂防等事業	1.3	2.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	十郎谷川事業間連携砂防等事業	1.5	3.9	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	フロノオク谷川事業間連携砂防等事業	1.4	3.1	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	馬越川事業間連携砂防等事業	2.1	3.3	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	上谷川事業間連携砂防等事業	3.5	1.8	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	瀬戸南川事業間連携砂防等事業	1.0	2.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	中間下川事業間連携砂防等事業	2.0	1.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	松ノ木川事業間連携砂防等事業	0.70	7.1	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	長早川事業間連携砂防等事業	1.4	9.5	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	南蔵貫浦川事業間連携砂防等事業	1.1	19.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	堂面川事業間連携砂防等事業	0.70	38.9	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	山口川事業間連携砂防等事業	1.2	13.2	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	源光川事業間連携砂防等事業	3.1	12.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	垣内北事業間連携砂防等事業	1.8	4.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	奈呂事業間連携砂防等事業	1.2	5.2	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	徳積事業間連携砂防等事業	0.90	6.4	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	津羽井事業間連携砂防等事業	1.8	35.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	寺組事業間連携砂防等事業	0.80	13.0	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	嘉喜尾事業間連携砂防等事業	0.70	3.3	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	仁江事業間連携砂防等事業	0.80	9.2	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	中山A事業間連携砂防等事業	1.0	5.3	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	中村事業間連携砂防等事業	1.6	2.6	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	鹿野川A事業間連携砂防等事業	0.60	6.1	H30	新規	—	

愛媛県	愛媛県	中間事業間連携砂防等事業	0.60	1.8	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	上組事業間連携砂防等事業	0.80	2.7	H30	新規	—	
愛媛県	愛媛県	芹谷川事業間連携砂防等事業	2.3	11.6	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	六塚川事業間連携砂防等事業	1.4	26.6	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	西国道川事業間連携砂防等事業	1.0	32.6	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	隅谷川上川事業間連携砂防等事業	0.50	12.3	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	大平川事業間連携砂防等事業	1.3	6.7	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	風呂の奥川事業間連携砂防等事業	1.6	4.2	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	ドウノオク谷川事業間連携砂防等事業	1.1	17.0	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	七津川事業間連携砂防等事業	2.8	4.5	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	畦屋東川事業間連携砂防等事業	2.0	7.2	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	先新浜川事業間連携砂防等事業	1.5	1.3	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	御三戸北地区事業間連携砂防等事業	1.5	8.7	R1	新規	—	
愛媛県	愛媛県	河口東地区事業間連携砂防等事業	1.0	5.1	R1	新規	—	
高知県	高知県	柳野谷川事業間連携砂防等事業	5.5	1.6	H30	新規	—	
高知県	高知県	新別下腹川事業間連携砂防等事業	2.2	2.4	H30	新規	—	
高知県	高知県	坂本川事業間連携砂防等事業	1.9	1.4	H30	新規	—	
高知県	高知県	橘浦川事業間連携砂防等事業	1.7	1.8	H30	新規	—	
高知県	高知県	セトガ谷川事業間連携砂防等事業	1.8	1.3	H30	新規	—	
高知県	高知県	上能津谷川事業間連携砂防等事業	1.3	6.3	H30	新規	—	
高知県	高知県	下町谷川事業間連携砂防等事業	2.8	38.1	H30	新規	—	
高知県	高知県	久清谷川事業間連携砂防等事業	4.8	4.8	H30	新規	—	
高知県	高知県	吉野谷川(1)事業間連携砂防等事業	1.3	16.0	H30	新規	—	
高知県	高知県	仁井田谷川事業間連携砂防等事業	1.2	16.5	H30	新規	—	
高知県	高知県	佐賀山地区事業間連携砂防等事業	1.2	4.4	H30	新規	—	
高知県	高知県	川井地区事業間連携砂防等事業	1.1	5.7	H30	新規	—	
高知県	高知県	南大王地区事業間連携砂防等事業	1.5	3.7	H30	新規	—	

高知県	高知県	谷ノ内地区事業間連携砂防等事業	1.5	1.3	H30	新規	—	
高知県	高知県	楠神地区事業間連携砂防等事業	1.5	3.1	H30	新規	—	
高知県	高知県	柚ノ木地区事業間連携砂防等事業	1.4	11.7	H30	新規	—	
高知県	高知県	長者地区事業間連携砂防等事業	2.7	4.8	H30	新規	—	
高知県	高知県	介良甲地区事業間連携砂防等事業	1.0	2.6	H30	新規	—	
高知県	高知県	野久保地区事業間連携砂防等事業	3.7	1.9	H30	新規	—	
高知県	高知県	広瀬地区事業間連携砂防等事業	1.5	2.9	H30	新規	—	
高知県	高知県	久万田地区事業間連携砂防等事業	3.7	7.4	H30	新規	—	
高知県	高知県	森ヶ崎(1)地区事業間連携砂防等事業	1.8	3.1	H30	新規	—	
高知県	高知県	鵜ノ江地区事業間連携砂防等事業	1.8	2.2	H30	新規	—	
高知県	高知県	長野下(2)地区事業間連携砂防等事業	2.4	1.5	H30	新規	—	
高知県	高知県	日浦下地区事業間連携砂防等事業	5.3	1.6	R1	新規	—	
高知県	高知県	菜切地区事業間連携砂防等事業	1.8	2.6	R1	新規	—	
高知県	高知県	井窪地区事業間連携砂防等事業	1.4	2.8	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	寒水川事業間連携砂防等事業	19	4.8	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	正信沢川事業間連携砂防等事業	7.6	1.9	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	延田谷川事業間連携砂防等事業	5.3	2.1	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	塚原谷川事業間連携砂防等事業	2.0	22.7	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	久保ノ尾川事業間連携砂防等事業	4.2	2.2	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	寺村上谷川事業間連携砂防等事業	2.5	2.4	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	栗林川事業間連携砂防等事業	3.4	1.5	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	うどう川事業間連携砂防等事業	0.59	3.2	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	蔵柱川事業間連携砂防等事業	2.3	1.5	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	左手上川事業間連携砂防等事業	2.0	2.9	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	釈形川事業間連携砂防等事業	3.2	1.3	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	広野川事業間連携砂防等事業	2.8	2.5	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	タシノ尾川事業間連携砂防等事業	4.5	2.0	H30	新規	—	

福岡県	福岡県	城尾屋谷川事業間連携砂防等事業	2.7	2.7	H30	新規	—	
福岡県	福岡県	北谷川事業間連携砂防等事業	5.0	5.2	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	小川内川事業間連携砂防等事業	2.7	9.9	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	下西山川事業間連携砂防等事業	1.9	3.4	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	七夕川事業間連携砂防等事業	3.8	31.2	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	九折川事業間連携砂防等事業	1.1	3.9	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	ロクシ川事業間連携砂防等事業	1.2	1.6	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	峯尾川事業間連携砂防等事業	1.6	1.8	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	南面里川事業間連携砂防等事業	6.9	2.1	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	須田野川事業間連携砂防等事業	1.4	3.6	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	川原川事業間連携砂防等事業	4.8	4.5	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	油山川事業間連携砂防等事業	3.4	51.6	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	四十川2事業間連携砂防等事業	1.6	45.7	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	別所谷川事業間連携砂防等事業	7.3	3.2	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	今宿谷川(3)事業間連携砂防等事業	2.0	32.1	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	奥田川事業間連携砂防等事業	2.9	25.4	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	尾倉谷川事業間連携砂防等事業	2.7	47.8	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	提谷川事業間連携砂防等事業	2.2	54.2	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	志賀島川事業間連携砂防等事業	2.7	7.6	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	本村川事業間連携砂防等事業	2.1	70.5	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	十籠地区事業間連携砂防等事業	2.6	4.0	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	椎葉地区事業間連携砂防等事業	1.3	4.7	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	柳原地区事業間連携砂防等事業	3.4	4.0	R1	新規	—	
佐賀県	佐賀県	下菖蒲川第二事業間連携砂防等事業	1.5	3.2	H30	新規	—	
佐賀県	佐賀県	池ノ平第二事業間連携砂防等事業	1.4	15.3	H30	新規	—	
佐賀県	佐賀県	一番ヶ瀬下第三事業間連携砂防等事業	1.7	3.9	H30	新規	—	
佐賀県	佐賀県	園部川第十一事業間連携砂防等事業	0.81	37.1	H30	新規	—	

佐賀県	佐賀県	中村川第二事業間連携砂防等事業	1.3	9.4	H30	新規	—	
佐賀県	佐賀県	山ノ田川事業間連携砂防等事業	1.1	11.0	H30	新規	—	
佐賀県	佐賀県	井手口川第二事業間連携砂防等事業	1.4	2.9	R1	新規	—	
佐賀県	佐賀県	末瀬川事業間連携砂防等事業	1.2	6.6	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	草住川事業間連携砂防等事業	2.0	4.6	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	田子ノ浦川事業間連携砂防等事業	2.5	2.6	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	畠刈川事業間連携砂防等事業	2.0	5.4	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	崎ノ谷川事業間連携砂防等事業	2.0	5.9	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	寺畠川事業間連携砂防等事業	2.0	7.1	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	山口谷川事業間連携砂防等事業	2.5	3.5	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	小角川事業間連携砂防等事業	3.5	18.7	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	脇の谷川事業間連携砂防等事業	3.6	15.2	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	大川事業間連携砂防等事業	3.0	4.9	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	鷲尾岳地区事業間連携砂防等事業	6.3	1.6	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	立岩地区事業間連携砂防等事業	19	10.9	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	宮ノ原地区事業間連携砂防等事業	4.4	12.7	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	寺坂地区事業間連携砂防等事業	5.9	4.8	H30	新規	—	
長崎県	長崎県	矢の平川大規模特定砂防等事業	4.6	5.9	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	下長瀬川大規模特定砂防等事業	6.5	3.4	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	大野地区事業間連携砂防等事業	2.9	51.3	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	白井岳地区事業間連携砂防等事業	2.2	2.2	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	星鹿地区大規模特定砂防等事業	20	4.0	R1	新規	—	
長崎県	長崎県	木浦原地区大規模特定砂防等事業	6.5	1.5	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	坂谷川事業間連携砂防等事業	1.5	2.5	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	妙見川事業間連携砂防等事業	1.3	22.8	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	鎌瀬川事業間連携砂防等事業	14	2.0	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	村木川事業間連携砂防等事業	1.9	22.2	H30	新規	—	

熊本県	熊本県	湿谷川事業間連携砂防等事業	12	21.4	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	大手川2事業間連携砂防等事業	1.8	8.4	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	濁川事業間連携砂防等事業	3.0	5.8	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	室原地区事業間連携砂防等事業	3.0	4.1	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	大地地区事業間連携砂防等事業	2.9	9.2	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	河内地区事業間連携砂防等事業	4.0	1.4	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	上久保地区事業間連携砂防等事業	13	5.3	H30	新規	—	
熊本県	熊本県	本村川2大規模特定砂防等事業	5.4	21.1	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	湯舟川大規模特定砂防等事業	3.3	1.4	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	高根切川大規模特定砂防等事業	4.0	1.4	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	牧の内川大規模特定砂防等事業	4.2	16.6	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	新所川1大規模特定砂防等事業	3.0	1.6	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	敷川内川第一事業間連携砂防等事業	1.6	11.6	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	川内田地区大規模特定砂防等事業	5.1	3.8	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	白谷地区大規模特定砂防等事業	6.4	1.5	R1	新規	—	
熊本県	熊本県	筒井地区大規模特定砂防等事業	1.0	3.5	R1	新規	—	
大分県	大分県	日見川2事業間連携砂防等事業	2.6	13.2	H30	新規	—	
大分県	大分県	山王谷川事業間連携砂防等事業	2.0	23.9	H30	新規	—	
大分県	大分県	丸ばえ川事業間連携砂防等事業	1.2	6.9	H30	新規	—	
大分県	大分県	郷野平川一支溪事業間連携砂防等事業	1.4	3.0	H30	新規	—	
大分県	大分県	町川3事業間連携砂防等事業	1.3	21.6	H30	新規	—	
大分県	大分県	口ノ林川上事業間連携砂防等事業	2.3	7.6	H30	新規	—	
大分県	大分県	矢崎川1事業間連携砂防等事業	2.0	3.2	H30	新規	—	
大分県	大分県	小野地区事業間連携砂防等事業	3.0	1.2	H30	新規	—	
大分県	大分県	立平谷川事業間連携砂防等事業	0.65	2.5	R1	新規	—	
大分県	大分県	平原下川事業間連携砂防等事業	0.65	2.3	R1	新規	—	
大分県	大分県	板地川大規模特定砂防等事業	2.4	9.4	R1	新規	—	

宮崎県	宮崎県	尾平谷川事業間連携砂防等事業	4.9	1.9	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	東牧場川事業間連携砂防等事業	3.0	11.7	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	城屋敷川事業間連携砂防等事業	1.3	1.5	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	野中谷川事業間連携砂防等事業	0.80	9.5	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	竹之内1谷川事業間連携砂防等事業	2.2	8.2	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	赤谷川事業間連携砂防等事業	2.5	3.9	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	奥の谷川事業間連携砂防等事業	1.6	6.3	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	平原谷川事業間連携砂防等事業	1.5	7.4	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	東田野谷川事業間連携砂防等事業	1.4	6.1	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	中河間谷川事業間連携砂防等事業	1.4	9.0	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	谷川南川事業間連携砂防等事業	1.8	14.4	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	中田谷川1事業間連携砂防等事業	1.9	23.2	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	山下谷沢事業間連携砂防等事業	3.5	3.4	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	黒仁田(二)地区事業間連携砂防等事業	1.8	2.5	H30	新規	—	
宮崎県	宮崎県	高野谷川事業間連携砂防等事業	1.9	41.3	R1	新規	—	
宮崎県	宮崎県	瀬之口川事業間連携砂防等事業	1.6	1.6	R1	新規	—	
宮崎県	宮崎県	大藪2地区大規模特定砂防等事業	4.1	2.3	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	久志川事業間連携砂防等事業	3.4	5.2	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	大石ノ岡1事業間連携砂防等事業	2.2	3.6	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	野下川事業間連携砂防等事業	1.1	1.8	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	五反田川事業間連携砂防等事業	3.1	3.2	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	尾野島浜川事業間連携砂防等事業	1.2	5.5	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	木之下川事業間連携砂防等事業	3.2	4.2	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	深港川2事業間連携砂防等事業	2.8	2.3	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	境川事業間連携砂防等事業	2.2	1.7	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	辺田川事業間連携砂防等事業	1.2	3.6	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	垂水の小川事業間連携砂防等事業	2.0	1.6	H30	新規	—	

鹿児島県	鹿児島県	平崎地区事業間連携砂防等事業	4.6	2.2	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	吉野山地区事業間連携砂防等事業	3.6	3.6	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	丸尾地区事業間連携砂防等事業	0.70	2.8	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	新湯地区事業間連携砂防等事業	1.1	1.4	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	南園地区事業間連携砂防等事業	0.80	3.7	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	日木山地区事業間連携砂防等事業	0.70	3.1	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	毛上地区事業間連携砂防等事業	4.1	2.7	H30	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	霧島川事業間連携砂防等事業	4.5	36.9	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	木場谷1事業間連携砂防等事業	1.5	4.0	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	川添川事業間連携砂防等事業	3.0	1.5	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	宇都川事業間連携砂防等事業	1.8	6.9	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	高峯川3事業間連携砂防等事業	0.35	6.5	R1	新規	—	
鹿児島県	鹿児島県	金ヶ迫1大規模特定砂防等事業	9.8	1.5	R1	新規	—	

【海岸事業】
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
静岡県	静岡県	浜松五島海岸 海岸保全施設整備連携事業	3.0	9.2	R1	新規	—	
和歌山県	和歌山県	串本海岸 海岸保全施設整備連携事業	38	4.5	R1	新規	—	
福岡県	福岡県	柳川海岸 海岸保全施設整備連携事業	185	21	H30	新規	—	

【道路・街路事業】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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	山形県	地高ICアクセス 一般国道287号 米沢長井道路	305	2.3	H28	再評価	継続	
山形県	山形県	地高ICアクセス 一般国道458号 本合海バイパス	113	1.01	H30	再評価	継続	
福島県	福島県	地域高規格道路 会津縦貫南道路 一般国道121号 下郷田島バイパス	215	1.3	R1	再評価	継続	
茨城県	茨城県	地高ICアクセス 一般国道354号 古河境バイパス	70	3.4	H29	新規	-	
茨城県	茨城県	空港・港湾等アクセス 一般国道245号 久慈大橋	100	1.5	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	重要物流道路 一般国道294号 常総拡幅	160	1.8	H30	再評価	継続	
茨城県	茨城県	空港・港湾等アクセス 一般国道245号 日立港区北拡幅	30	1.5	R1	再評価	継続	
栃木県	栃木県	地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 真岡～宇都宮バイパス	205	3.3	R1	再評価	継続	
栃木県	栃木県	地高ICアクセス 一般国道294号 二宮拡幅	20	6.3	R1	新規	-	
栃木県	栃木県	重要物流道路 一般国道400号 新富町	25	1.3	R1	新規	-	
栃木県	栃木県	重要物流道路 一般国道400号 三島・西赤田	44	2.1	H30	再評価	継続	
群馬県	群馬県	地域高規格道路 上信自動車道 一般国道144号 長野原嬬恋バイパス	220	1.8	H30	新規	-	
埼玉県	埼玉県	地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 大滝トンネル	99	1.2	H29	新規	-	
千葉県	千葉県	地域高規格道路 茂原・一宮・大原道路 一般国道409号 茂原一宮道路	152	1.4	R1	再評価	継続	
千葉県	千葉県	地域高規格道路 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期	100	1.4	H28	再評価	継続	
山梨県	山梨県	地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路 (東部区間Ⅱ期)	412	1.4	H30	再評価	継続	
山梨県	山梨県	地高ICアクセス 一般国道411号 和戸ICアクセス	13	3.3	H28	再評価	継続	
神奈川県	横浜市	空港・港湾等アクセス 一般国道1号 保土ヶ谷橋工区	40	3.3	R1	再評価	継続	
新潟県	新潟県	地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 一般国道148号 松糸・今井道路	130	1.8	H30	新規	-	

石川県	石川県	地高ICアクセス 一般国道304号 清水谷バイパス	33	1.04	R1	再評価	継続	
静岡県	静岡県	地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 一般国道473号 金谷相良道路Ⅱ	202	1.5	R1	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道151号 一宮バイパス	158	2.1	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道151号 宮下立体	51	2.1	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	重要物流道路 一般国道155号 東海拡幅	40	1.6	R1	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道247号 碧南高浜拡幅	16	15.2	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道247号 衣浦大橋	48	1.7	R1	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道419号 高浜拡幅	36	6.2	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般国道247号 碧南拡幅	31	5.5	H30	新規	－	
静岡県	浜松市	高規格ICアクセス 一般国道473号 川合～中部(原田橋)	57	2.0	H29	再評価	継続	
京都府	京都府	高規格ICアクセス 一般国道307号 市辺～奈島	16	4.5	H29	再評価	継続	
兵庫県	神戸市	空港・港湾等アクセス 一般国道428号 箕谷北	48	2.1	R1	新規	－	
奈良県	奈良県	地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 阪本工区	82	1.1	R1	再評価	継続	
奈良県	奈良県	地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 新天辻工区	221	1.2	H29	新規	－	
奈良県	奈良県	重要物流道路 一般国道308号 宝来ランプ	18	2.0	H30	再評価	継続	
和歌山県	和歌山県	地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 相賀高田工区	115	1.2	H28	新規	－	
和歌山県	和歌山県	地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 相須工区	150	1.6	R1	新規	－	
鳥取県	鳥取県	地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路	361	1.3	R1	再評価	継続	
鳥取県	鳥取県	地域高規格道路 江府三次道路 一般国道181号 江府道路	133	1.1	R1	再評価	継続	
鳥取県	鳥取県	地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉道路	131	1.3	H30	再評価	継続	
鳥取県	鳥取県	地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉閑金道路	197	1.5	H30	再評価	継続	

岡山県	岡山県	地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 英田湯郷道路	60	1.4	H28	新規	-	
広島県	広島県	重要物流道路 一般国道486号 新市府中拡幅	264	1.4	H30	再評価	継続	
山口県	山口県	地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 絵堂萩道路	300	1.3	H30	再評価	継続	
山口県	山口県	空港・港湾等アクセス 一般国道491号 下小月バイパス	71	1.4	R1	再評価	継続	
愛媛県	愛媛県	地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 夜昼道路	144	0.9	H29	再評価	継続	残事業B/C=1.1(注1)
愛媛県	愛媛県	地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 大洲西道路	120	1.1	H28	新規	-	
佐賀県	佐賀県	地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 福富鹿島道路	164	2.8	R1	再評価	継続	
長崎県	長崎県	地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 出平有明バイパス	75	1.8	R1	再評価	継続	
長崎県	長崎県	地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 有明瑞穂バイパス	380	1.6	R1	新規	-	
熊本県	熊本県	地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道324号 本渡道路	196	1.1	R1	再評価	継続	
熊本県	熊本県	地域高規格道路 熊本天草幹線道路 一般国道266号 大矢野道路	170	1.2	H30	新規	-	
大分県	大分県	地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 日田山国道路	254	1.2	H30	再評価	継続	
大分県	大分県	地高ICアクセス 一般国道212号 日田拡幅	73	1.4	H30	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 溝辺道路	350	1.3	R1	新規	-	
北海道	北海道	地域高規格道路 旭川十勝道路 旭川東神楽道路 主要地方道 鷹栖東神楽線	98	3.2	H29	再評価	継続	
北海道	北海道	一般道道688号 名寄遠別線	131	1.3	R1	再評価	継続	
岩手県	花巻市	スマートICアクセス 市道 山の神諏訪線 山の神諏訪工区	10	6.2	R1	再評価	継続	
宮城県	村田町	スマートICアクセス 町道 菅生姥ヶ懐線	8	1.2	H30	新規	-	
宮城県	宮城県	重要物流道路 主要地方道 築館登米線 (仮称)栗原IC	51	1.2	R1	再評価	継続	
秋田県	秋田県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 秋田天王線 秋田港アクセス道路	145	1.3	R1	再評価	継続	
秋田県	秋田県	スマートICアクセス 主要地方道 横手大森大内線 三本柳工区	19	2.1	R1	再評価	継続	

山形県	山形県	高規格ICアクセス 主要地方道 蔴河江村山線 東根北IC 松沢	6.6	2.5	R1	再評価	継続	
宮城県	仙台市	空港・港湾等アクセス 一般県道 今市福田線 高江工区	40	1.8	H30	再評価	継続	
茨城県	茨城県	高規格ICアクセス 主要地方道 土浦竜ヶ崎線	41	2.6	H29	再評価	継続	
茨城県	茨城県	高規格ICアクセス 主要地方道 結城坂東線	26	2.0	H29	再評価	継続	
茨城県	茨城県	地域高規格道路 主要地方道 常陸那珂港山方線	210	1.8	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	高規格ICアクセス 主要地方道 竜ヶ崎阿見線	83	1.9	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	高規格ICアクセス 一般県道 江戸崎下総線	28	1.4	H30	新規	-	
茨城県	茨城県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 水戸那珂湊線	30	1.1	H30	再評価	継続	
茨城県	茨城県	スマートICアクセス 一般県道 常総取手線	12	1.4	R1	新規	-	
栃木県	栃木県	地高ICアクセス 主要地方道 宇都宮向田線 平出板戸工区	130	2.5	H30	再評価	継続	
群馬県	群馬県	地高ICアクセス 一般県道 新巻市城線 新巻工区	12	4.5	R1	新規	-	
群馬県	甘楽町	スマートICアクセス 町道 下原、西谷線	4.5	6.2	H29	再評価	継続	(注2)
長野県	長野県	スマートICアクセス 主要地方道 諏訪辰野線 小坂～有賀	25	1.5	R1	新規	-	
長野県	筑北村	スマートICアクセス 村道 滝上北線 (仮称)筑北スマートICアクセス	8	1.4	H30	新規	-	
神奈川県	横浜市	高規格ICアクセス 主要地方道 原宿六ツ浦	313	1.3	R1	再評価	継続	
神奈川県	横浜市	高規格ICアクセス 市道 下倉田第406号線(田谷線)	20	18.9	R1	再評価	継続	
新潟県	新潟県	空港・港湾等アクセス 一般県道 小猿屋黒井停車場線 福橋バイパス	46	1.6	R1	新規	-	
新潟県	上越市	空港・港湾等アクセス 市道 三田新田幹線	26	1.2	H30	新規	-	
新潟県	新潟市	スマートICアクセス 主要地方道 新潟中央環状線 (中ノ口、黒埼、明田)	188	1.3	H30	再評価	継続	
富山県	富山県	地域高規格道路 高岡環状道路 主要地方道 高岡環状線 (上伏間江～佐野)	98	1.3	R1	再評価	継続	

富山県	富山県	空港・港湾等アクセス 一般県道 姫野能町線 (射水市作道～高岡市中曾根)	21	4.6	H30	再評価	継続	
石川県	石川県	重要物流道路 主要地方道 金沢美川小松線	20	1.8	H30	再評価	継続	
石川県	石川県	重要物流道路 主要地方道 金沢田鶴浜線 (柳田IC～上棚矢駄IC)	150	1.5	R1	再評価	継続	
石川県	石川県	空港・港湾等アクセス 一般県道 百海七尾線	13	1.6	H30	再評価	継続	
岐阜県・愛知県	岐阜県・愛知県	地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路	125	1.8	H28	再評価	継続	
岐阜県	岐阜県	重要物流道路 主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井工区	44	1.8	H30	再評価	継続	
岐阜県・愛知県	岐阜県・愛知県	都道府県境道路 一般県道 羽島福沢線 新濃尾大橋(仮称)	290	1.2	R1	再評価	継続	
岐阜県	岐阜県	高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜美山線 大学北	19	5.6	H30	再評価	継続	
静岡県	小山町	スマートICアクセス 町道 3628号線	18	2.7	H30	再評価	継続	
愛知県	岡崎市	スマートICアクセス 市道 岡崎阿知和スマートインター線	32	2.0	R1	新規	-	
愛知県	刈谷市	スマートICアクセス 市道 01-41号線	11	24.8	R1	再評価	継続	
愛知県	愛知県	地域高規格道路 名古屋瀬戸道路 一般県道 日進瀬戸線	960	1.2	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般県道 蒲郡碧南線 (江原～細池)	27	11.7	H30	新規	-	
愛知県	愛知県	空港・港湾等アクセス 一般県道 蒲郡碧南線 (細池～菱池)	40	7.8	R1	新規	-	
静岡県	静岡市	空港・港湾等アクセス 主要地方道 清水富士宮線 庵原～伊佐布	145	1.9	R1	再評価	継続	
福井県	福井県	地域高規格道路 福井港丸岡インター連絡道路 主要地方道 丸岡川西線 I期区間	96	1.3	H30	再評価	継続	
滋賀県	滋賀県	地高ICアクセス 主要地方道 大津能登川長浜線 馬場・上砥山工区	281	1.5	R1	再評価	継続	
滋賀県	滋賀県	地高ICアクセス 主要地方道 大津能登川長浜線 上砥山・目川工区	29	1.8	H30	新規	-	
滋賀県	滋賀県	スマートICアクセス 主要地方道 宇治田原大石東線 龍門	29	3.3	H28	再評価	継続	
京都府	京都府	高規格ICアクセス 一般府道 山城総合運動公園城陽線 城陽橋	40	1.1	H30	新規	-	

大阪府	大阪府	地域高規格道路 大阪内陸都市環状線 一般府道 大阪羽曳野線 八尾・藤井寺工区	180	1.7	H30	新規	-	
兵庫県	兵庫県	地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道 加古川小野線 東播磨道北工区	380	1.4	H30	再評価	継続	
和歌山県	和歌山県	高規格ICアクセス 一般県道 井関御坊線 原谷～萩原	32	1.6	H30	新規	-	
岡山県	岡山県	地高ICアクセス 一般県道 六条院東里庄線	36	1.4	H29	再評価	継続	
岡山県	笠岡市	地高ICアクセス 市道 茂平148号長瀬苦無線	9	10.3	H30	新規	-	
岡山県	岡山市	地域高規格道路 岡山環状道路 市道 藤田浦安南町線 (藤田～浦安南町)	91	2.9	H29	再評価	継続	
岡山県	岡山市	地域高規格道路 岡山環状道路 主要地方道 岡山赤穂線 (中井～宍甘)	341	1.5	R1	再評価	継続	
広島県	広島県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 矢野安浦線 熊野バイパス工区	74	5.4	H30	再評価	継続	
広島県	広島県	空港・港湾等アクセス 一般県道 矢野海田線 曙町～寺迫工区	56	1.8	H30	再評価	継続	
広島県	広島県	地域高規格道路 福山環状道路 一般県道 津之郷山守線 (瀬戸戸町～駅家町)	700	2.1	R1	再評価	継続	
広島県	広島県	地高IC アクセス 主要地方道 福山沼隈線 (草戸～熊野工区)	280	3.6	R1	再評価	継続	
広島県	福山市	地高IC アクセス 市道 瀬戸161号線(瀬戸工区)	6	1.6	R1	新規	-	
広島県	広島市	地高ICアクセス 市道 安芸1区上瀬野線	33	1.3	H30	新規	-	
広島県	広島市	地高ICアクセス 一般県道 府中祇園線	72	1.1	R1	再評価	継続	
山口県	山口県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 光柳井線 (虹ヶ丘工区)	43	1.3	R1	再評価	継続	
山口県	山口県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 防府環状線 (牟礼工区)	15	1.9	R1	再評価	継続	
徳島県	徳島県	地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 (新浜八万工区)	390	1.1	H28	再評価	継続	
香川県	香川県	地域高規格道路 高松環状道路・高松空港連絡道路 主要地方道 円座香南線 (香南工区)	145	1.1	H29	新規	-	
香川県	香川県	空港・港湾等アクセス 一般県道 高松坂出線(五色台工区)	87	2.9	H30	新規	-	
愛媛県	愛媛県	空港・港湾等アクセス 一般県道 新居浜東港線 東田	22	1.6	H30	再評価	継続	

愛媛県	松山市	地高ICアクセス 市道 久米241号線	82	2.2	H29	新規	-	
福岡県・佐賀県	福岡県・佐賀県	スマートICアクセス 主要地方道 烏栖朝倉線 味坂SIC工区	36	2.4	H30	新規	-	
福岡県	福岡県	重要物流道路 主要地方道 筑紫野古賀線 須恵工区	83	2.7	H30	再評価	継続	
福岡県	福岡県	重要物流道路 主要地方道 飯塚大野城線 乙金2工区	35	1.9	H30	再評価	継続	
佐賀県	佐賀県	地高ICアクセス 一般県道 東与賀佐賀線 本庄工区	50	3.9	H28	再評価	継続	(注2)
佐賀県	佐賀市	地高ICアクセス 市道 川副中央幹線 北川副・川副工区	46	1.3	H29	新規	-	(注2)
長崎県	長崎県	地域高規格道路 西彼杵道路 一般県道 奥ノ平時津線 時津工区	133	1.2	H30	再評価	継続	
長崎県	長崎県	空港・港湾等アクセス 主要地方道 長崎南環状線 新戸町～江川町工区	250	1.6	H30	再評価	継続	
熊本県	熊本市	地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 池上工区	279	1.7	R1	再評価	継続	
熊本県	熊本市	地高ICアクセス 熊本環状道路 池上IC 一般県道 池上インター線 池上工区	129	4.1	R1	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島県	地域高規格道路 大隅縦貫道(Ⅰ期) 主要地方道 鹿屋吾平佐多線 吾平道路	64	1.1	R1	再評価	継続	
沖縄県	沖縄県	地域高規格道路 主要地方道 南風原知念線 (南部東道路)	386	2.5	H29	再評価	継続	
沖縄県	沖縄県	高規格ICアクセス 一般県道 幸地インター線	78	3.6	H30	再評価	継続	
北海道	札幌市	連続立体交差事業 JR札沼線(篠路駅付近)	149	1.2	H30	新規	-	
栃木県	栃木県	都市計画道路 大通り	185	1.4	H28	再評価	継続	
埼玉県	埼玉県	連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線・野田線 (春日部駅付近)	650	1.4	R1	再評価	継続	
千葉県	千葉市	地域高規格道路 千葉中環状道路 都市計画道路 塩田町誉田町線 (塩田町)	177	1.1	H28	再評価	継続	
千葉県	千葉県	連続立体交差事業 東武鉄道野田線 (清水公園駅～梅郷駅間)	353	1.3	R1	再評価	継続	
東京都	東京都	地高ICアクセス道路 東京都市計画道路 補助第96号線	367	1.2	R1	新規	-	
東京都	東京都	連続立体交差事業 京王電鉄京王線 (笹塚駅～仙川駅間)	1,843	1.3	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥駅間)	483	1.4	H30	再評価	継続	

東京都	東京都	連続立体交差事業 西武鉄道新宿線他2路線 (東村山駅付近)	714	1.3	H30	再評価	継続	
東京都	葛飾区	連続立体交差事業 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥駅間)	483	1.4	H30	再評価	継続	
東京都	足立区	連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線 (竹ノ塚駅付近)	537	1.1	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 JR赤羽線(十条駅付近)	340	1.2	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 (野方駅～井荻駅付近)	850	1.3	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 (井荻駅～東伏見駅付近)	1,610	1.1	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 京浜急行本線 (泉岳寺駅～新馬場駅間)	890	1.3	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 東武鉄道東上本線(大山駅付近)	340	1.8	H30	再評価	継続	
東京都	東京都	連続立体交差事業 JR南武線(矢川駅～立川駅付近)	640	1.3	H30	再評価	継続	
神奈川県	神奈川県	高規格ICアクセス 都市計画道路 横浜藤沢線 (関谷工区)	20	5.7	H30	再評価	継続	
神奈川県	横浜市	高規格ICアクセス 都市計画道路 横浜藤沢線 (田谷小雀地区)	154	2.7	R1	再評価	継続	
神奈川県	横浜市	連続立体交差事業 相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)	770	1.3	H30	再評価	継続	
神奈川県	川崎市	連続立体交差事業 京浜急行大師線 (小島新田駅～鈴木町駅間)	1,426	1.02	R1	再評価	継続	
神奈川県	川崎市	連続立体交差事業 JR南武線 (矢向駅～武藏小杉駅間)	1,185	1.3	H30	再評価	継続	
新潟県	新潟県	地高ICアクセス 都市計画道路 飯門田新田線	25	4.8	H30	新規	一	
新潟県	新潟県	空港・港湾等アクセス道路 都市計画道路 黒井藤野新田線	54	1.3	R1	再評価	継続	
新潟県	新潟市	連続立体交差事業 JR信越本線等(新潟駅付近)	966	1.07	R1	再評価	継続	
富山県	富山県	重要物流道路 都市計画道路 東岩瀬線	10	1.1	H30	再評価	継続	
富山県	高岡市	空港・港湾アクセス道路 都市計画道路 下伏間江福田線	87	1.1	H30	再評価	継続	
富山県	富山県	連続立体交差事業 あいの風とやま鉄道線等 (富山駅付近)	421	1.2	R1	再評価	継続	
山梨県	山梨県	地高ICアクセス 都市計画道路 高畠町昇仙峡線 (Ⅱ期工区)	14	2.0	H30	新規	-	
山梨県	山梨県	都市計画道路 和戸町竜王線 (城東～中央5丁目工区)	54	1.8	H28	再評価	継続	

岐阜県	岐阜県	連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線 (加納駅～茶所駅間)	411	1.1	H30	再評価	継続	
静岡県	静岡県	連続立体交差事業 JR東海道本線等(沼津駅付近)	787	1.2	H30	再評価	継続	
静岡県	沼津市	連続立体交差事業 JR東海道本線等(沼津駅付近)	787	1.2	H28	再評価	継続	
愛知県	名古屋市	連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線 (呼続駅～本星崎駅間)	605	1.1	H30	再評価	継続	
愛知県	愛知県	連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋本線等 (知立駅付近)	505	1.3	H30	再評価	継続	
愛知県	豊田市	連続立体交差事業 名古屋鉄道三河線(若林駅付近)	152	1.2	H30	再評価	継続	
京都府	城陽市	スマートICアクセス 都市計画道路 東部丘陵線	65	13.9	H29	再評価	継続	
大阪府	大阪府	連続立体交差事業 京阪電鉄本線 (香里園駅～枚方公園駅間)	1,068	1.7	H30	再評価	継続	
大阪府	大阪府	連続立体交差事業 近畿日本鉄道奈良線 (若江岩田駅～東花園駅間)	683	1.2	H30	再評価	継続	
大阪府	大阪府	連続立体交差事業 阪急電鉄京都線(摂津市駅付近)	432	2.6	H30	再評価	継続	
大阪府	大阪市	連続立体交差事業 阪急電鉄京都線・千里線 (淡路駅付近)	1,625	1.3	H30	再評価	継続	
大阪府	堺市	連続立体交差事業 南海電気鉄道南海本線 (諏訪ノ森駅～浜寺公園駅付近)	423	1.1	H30	再評価	継続	
大阪府	堺市	連続立体交差事業 南海電気鉄道高野線 (浅香山駅～堺東駅付近)	565	1.1	H30	再評価	継続	
兵庫県	兵庫県	連続立体交差事業 JR山陽本線(東加古川駅付近)	480	1.8	R1	新規	一	
広島県	広島県	連続立体交差事業 JR山陽本線・呉線 (海田市駅～向洋駅間)	915	1.1	H30	再評価	継続	
広島県	広島市	連続立体交差事業 JR山陽本線・呉線 (海田市駅～向洋駅間)	915	1.1	H30	再評価	継続	
徳島県	徳島県	街路事業 都市計画道路 徳島東環状道路	520	1.2	R1	再評価	継続	
福岡県	福岡市	重要物流道路 都市計画道路 千鳥橋唐人町線	70	1.9	R1	新規	一	
福岡県	北九州市	連続立体交差事業 JR筑豊本線・鹿児島本線 (折尾駅周辺)	487	1.1	H30	再評価	継続	
長崎県	長崎県	連続立体交差事業 JR長崎本線(浦上駅～長崎駅間)	426	1.1	H30	再評価	継続	
大分県	大分県	地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄の原佐野線 (下郡工区)	180	1.1	H28	新規	一	

(注1)事業内容の見直し等を図り、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

(注2)1次アクセス部分のみ(ランプ部等は除く)

【市街地整備事業】
(国際競争拠点都市整備事業)
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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 (札幌市)	札幌市	札幌都心地域 (苗穂駅周辺地区整備)	191	1.7	H29	再評価	継続	(注1)
		(西2丁目地下歩道)		1.1				(注1)
		(地下鉄さっぽろ駅)		5.1				(注1)
東京都 (中央区・港区)	東京都	東京都心・臨海地域 (環状2号線)	1,184	1.1	H28	再評価	継続	(注1)
	都市再生機構	(地下鉄日比谷線新駅整備事業) (八重洲バスターミナル)	340	5.0	H28	再評価	継続	(注1)
				1.3				(注1)
東京都 (渋谷区)	東京都	渋谷駅周辺地域 (渋谷駅街区土地区画整理事業)	3,209	1.4	H29	再評価	継続	(注1)
	渋谷区	(渋谷駅街区北側自由通路整備事業)		4.0				(注1)
		(渋谷駅南口北側自由通路整備事業)		17.1				(注1)
		(道玄坂一丁目駅前地区第一種市街地再開発事業)		1.1				(注1)
		(渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業)		2.7				(注1)
東京都 (港区・品川区)	東京都	(品川駅自由通路整備事業(中央自由通路、北側自由通路))	1,548	14.4	H30	新規		(注1)
		(幹線街路環状4号線)		1.5	R元	新規		(注1)
東京都 (大田区) 神奈川県 (川崎市)	東京都 川崎市	羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域 (補助線街路第333号線及び環状8号線、3・4・29号殿町羽田空港線)	436	1.2	H28	新規		(注1)
	東京都	(羽田空港跡地地区土地区画整理事業(都市計画道路大田区区画街路第4号線他2路線))		1.1				(注1)
	大田区	(羽田空港跡地地区土地区画整理事業(区画道路等))		1.4				(注1)

神奈川県 (横浜市)	横浜市	(横浜都心・臨海地域 (横浜駅西口広場改修整備事業) (横浜駅きた西口広場整備事業) (横浜駅西口地下街回遊空間形成 事業) (東横線跡地整備事業) (キング軸デッキ整備事業)	66	7.3	H29	再評価	継続	(注1)
				2.5				(注1)
				1.2				(注1)
				1.1				(注1)
				3.8				(注1)
愛知県 (名古屋市)	名古屋市	名古屋駅周辺・伏見・栄地域 (椿町線街路事業) (ささしまライブ24土地区画整理事業) (名古屋駅周辺地下公共空間整備)	594	1.1	H28	再評価	継続	(注1)
				1.3				(注1)
				1.1				(注1)
大阪府 (大阪市)	大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地 域 (新駅設置事業) (JR東海道線支線地下化事業) (大阪駅北大深西地区土地区画整 理事業)	737	3.2	H28	再評価	継続	(注1)
				1.5				(注1)
				1.4				(注1)
兵庫県 (神戸市)	神戸市	神戸三宮駅周辺・臨海地域 (新交通三宮駅改良事業)	10	1.4	H30	新規		(注1)
			58	2.0	R2	新規		(注1)
	兵庫県、神戸市	神戸三宮雲井通5丁目 地区第一種市街地再開発事	1,000	1.2	R2	新規		(注1)
福岡県 (福岡市)	福岡市	福岡都心地域 (拠点間回遊案内強化事業(地下鉄 旅客案内設備の改良)) (拠点間回遊案内強化事業(地下鉄 空港線・七隈線乗換案内モニター の 設置)) (明治公園自転車駐車場整備事業) (天神明治通り地区地下通路整備 事業) (天神3号線外地下通路・駐輪場整 備事業) (はかた駅前通り再整備事業)	32	1.6	H29	再評価	継続	(注1)
				1.3				(注1)
				1.2				(注1)
				2.0				(注1)
				3.0				(注1)
				1.3				(注1)

(国際競争業務継続拠点整備事業)

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
東京都 (港区)	協議会	国際競争業務継続拠点整備事業 (虎ノ門一丁目・二丁目地区)	80	10.2	R元	新規		(注1)
東京都 (中央区)	協議会	国際競争業務継続拠点整備事業 (八重洲二丁目北地区)	161	8.7	R元	新規		(注1)

(都市構造再編集中支援事業)

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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
広島県 (廿日市市)	広島県厚生農業協 同組合連合会SPC	廿日市市地域医療拠点等整備地区 都市構造再編集中支援事業	146	1.3	H30	新規		(注1)

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

【住宅市街地総合整備事業等】

(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	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、札幌市	札幌中央地区地域居住機能再生推進事業	214	1.03	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、小樽市	小樽地区地域居住機能再生推進事業	22	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、旭川市	旭川地区地域居住機能再生推進事業	167	1.01	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、室蘭市	蘭東・白鳥台地区地域居住機能再生推進事業	166	0.99	H30	再評価	継続	
北海道	北海道、釧路市	釧路地区地域居住機能再生推進事業	164	0.99	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、北見市	高栄団地地区地域居住機能再生推進事業	95	0.98	H30	再評価	継続	
北海道	北海道、夕張市	夕張地区地域居住機能再生推進事業	33	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、岩見沢市	岩見沢地区地域居住機能再生推進事業	30	0.95	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、苫小牧市	日新団地地区地域居住機能再生推進事業	194	0.99	H30	再評価	継続	
北海道	北海道、稚内市	稚内地区地域居住機能再生推進事業	28	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、芦別市	芦別地区地域居住機能再生推進事業	25	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、紋別市	紋別地区地域居住機能再生推進事業	42	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、三笠市	三笠地区地域居住機能再生推進事業	31	0.95	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、富良野市	富良野地区地域居住機能再生推進事業	13	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、北広島市	北広島地区地域居住機能再生推進事業	65	0.97	H30	再評価	継続	
北海道	北海道、斜里町	斜里地区地域居住機能再生推進事業	13	1.00	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、遠軽町	遠軽地区地域居住機能再生推進事業	19	0.9	R1	再評価	継続	
北海道	北海道、新ひだか町	新ひだか地区地域居住機能再生推進事業	68	1.1	R1	再評価	継続	
青森県	青森県	青森市小柳地区地域居住機能再生推進事業	80	0.98	R1	再評価	継続	
青森県	青森市	青森市小柳地区地域居住機能再生推進事業	100	0.96	R1	再評価	継続	
福島県	会津若松市	会津若松市鶴ヶ城周辺地区地域居住機能再生推進事業	63	1.01	R1	再評価	継続	
群馬県	前橋市	JR前橋駅北口地区地域生活拠点型再開発事業	109	1.4	R1	新規	一	
埼玉県	(独)都市再生機構	西大和地区住宅市街地総合整備事業	410	1.02	H30	再評価	継続	
千葉県	(独)都市再生機構	豊四季台地区住宅市街地総合整備事業	1,290	1.1	H28	再評価	継続	
東京都	東京都	区部地区地域居住機能再生推進事業	1,270	0.9	R1	再評価	継続	
東京都	新宿区	若葉・須賀町地区密集市街地総合防災事業	10	2.0	R1	再評価	継続	
東京都	目黒区	目黒本町五丁目地区密集市街地総合防災事業	40	1.8	R1	再評価	継続	
東京都	目黒区	目黒本町六丁目・原町地区密集市街地総合防災事業	84	2.3	R1	再評価	継続	
東京都	世田谷区	大蔵地区密集市街地総合防災事業	117	1.9	R1	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
東京都	豊島区	長崎四丁目地区密集市街地総合防災事業	121	1.6	H28	新規	—	
東京都	豊島区	補助81号線沿道地区密集市街地総合防災事業	101	1.6	R1	新規	—	
東京都	豊島区	上池袋地区密集市街地総合防災事業	28	1.2	R1	再評価	継続	
東京都	豊島区	池袋本町地区密集市街地総合防災事業	46	2.7	R1	再評価	継続	
東京都	豊島区	雑司が谷・南池袋地区密集市街地総合防災事業	31	3.0	R1	再評価	継続	
東京都	(独)都市再生機構	赤羽台周辺地区住宅市街地総合整備事業	1,674	1.04	H28	再評価	継続	
東京都	(独)都市再生機構	北青山三丁目第二地区都心共同住宅供給事業	218	1.3	H29	新規	—	
東京都	(独)都市再生機構	東中神駅周辺地区住宅市街地総合整備事業	192	1.2	R1	新規	—	
神奈川県	川崎市	川崎中野島地区地域居住機能再生推進事業	41	0.9	H30	再評価	継続	
神奈川県	厚木市	厚木緑ヶ丘地区地域居住機能再生推進事業	24	0.95	H29	再評価	継続	
神奈川県	(独)都市再生機構	浜見平地区住宅市街地総合整備事業	1,069	1.03	H28	再評価	継続	
神奈川県	(独)都市再生機構	鶴見一丁目地区住宅市街地総合整備事業	204	1.4	H30	再評価	継続	
神奈川県	(独)都市再生機構	南幸地区優良建築物等整備事業	442	1.6	H30	再評価	継続	
富山県	富山市	富山南部周辺地区地域居住機能再生推進事業	32	0.9	R1	再評価	継続	
福井県	福井市	福井駅前電車通り北地区A街区地域生活拠点型再開発事業	377	1.2	R1	新規	—	
福井県	福井市	福井駅前電車通り北地区B街区地域生活拠点型再開発事業	31	1.02	R1	新規	—	
岐阜県	岐阜市	高島屋南地区地域生活拠点型再開発事業	225	1.2	R1	新規	—	
静岡県	静岡県	安倍口住宅地区地域居住機能再生推進事業	44	0.9	R1	再評価	継続	
愛知県	愛知県	野並住宅地区地域居住機能再生推進事業	45	1.01	H29	再評価	継続	
愛知県	名古屋市	戸田明正地区地域居住機能再生推進事業	134	0.96	R1	再評価	継続	
愛知県	名古屋市	名城東地区地域居住機能再生推進事業	203	0.9	R1	再評価	継続	
愛知県	岡崎市	岡崎南地区地域居住機能再生推進事業	139	0.9	H28	新規	—	
愛知県	春日井市	JR春日井駅南東地区地域生活拠点型再開発事業	60	1.3	R1	新規	—	
滋賀県	滋賀県、東近江市	東近江市八日市地区地域居住機能再生推進事業	21	0.96	R1	再評価	継続	
京都府	京都府、舞鶴市	舞鶴東地区地域居住機能再生推進事業	28	0.8	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府	新金岡地区地域居住機能再生推進事業	125	0.9	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府	八田荘地区地域居住機能再生推進事業	70	0.9	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪市	生野区南部地区密集市街地総合防災事業	222	1.5	H28	新規	—	
大阪府	大阪府、大阪市	大阪市地区地域居住機能再生推進事業	1,880	1.1	H30	再評価	継続	
大阪府	大阪府、堺市、(独) 都市再生機構	泉北ニュータウン地区地域居住機能再生推進事業	377	1.1	H29	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B/C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
大阪府	大阪府、吹田市	千里ニュータウン地区地域居住機能再生推進事業	674	1.04	H29	再評価	継続	
大阪府	守口市、民間事業者等	守口地区密集市街地総合防災事業	49	1.3	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府、泉佐野市	泉佐野市街地地区地域居住機能再生推進事業	55	0.9	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府、寝屋川市	寝屋川地区地域居住機能再生推進事業	36	0.99	R1	再評価	継続	
大阪府	寝屋川市、民間事業者等	寝屋川地区密集市街地総合防災事業	121	1.2	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府、松原市	松原地区地域居住機能再生推進事業	33	1.01	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府、羽曳野市	羽曳野古市・埴生地区地域居住機能再生推進事業	63	0.9	R1	再評価	継続	
大阪府	大阪府、門真市	門真地区地域居住機能再生推進事業	125	0.9	R1	再評価	継続	
大阪府	東大阪市、民間事業者等	若江・岩田・瓜生堂地区密集市街地総合防災事業	32	1.4	R1	再評価	継続	
大阪府	(独)都市再生機構	南花台地区住宅市街地総合整備事業	49	1.1	H30	新規	—	
大阪府	(独)都市再生機構	新千里東町地区優良建築物等整備事業	245	1.03	R1	再評価	継続	
大阪府	(独)都市再生機構	千里竹見台地区優良建築物等整備事業	224	1.03	R1	再評価	継続	
兵庫県	兵庫県	伊丹北地区地域居住機能再生推進事業	277	0.9	H30	再評価	継続	
兵庫県	神戸市	桜の宮周辺地区地域居住機能再生推進事業	282	0.95	H30	再評価	継続	
兵庫県	兵庫県、姫路市	姫路城周辺地区地域居住機能再生推進事業	223	0.99	R1	再評価	継続	
兵庫県	(独)都市再生機構	西宮市浜甲子園地区住宅市街地総合整備事業	861	1.04	H28	再評価	継続	
兵庫県	(独)都市再生機構	仁川地区住宅市街地総合整備事業	51	1.08	R1	再評価	継続	
島根県	島根県	淞北台地区地域居住機能再生推進事業	88	1.02	R1	再評価	継続	
岡山県	倉敷市	倉敷市阿知3丁目東地区地域生活拠点型再開発事業	157	1.07	R1	新規	—	
岡山県	岡山市	岡山市中心地区地域居住機能再生推進事業	50	0.9	R1	再評価	継続	
愛媛県	松山市	和泉周辺地区地域居住機能再生推進事業	153	0.95	R1	再評価	継続	
福岡県	福岡県、福岡市	福岡市東地区地域居住機能再生推進事業	557	0.8	H29	再評価	継続	
福岡県	福岡市	福岡市南地区地域居住機能再生推進事業	412	0.8	H29	再評価	継続	
福岡県	福岡県、中間市	中間市中鶴地区地域居住機能再生推進事業	375	0.97	R1	再評価	継続	
福岡県	(独)都市再生機構	箱崎地区住宅市街地総合整備事業	1,586	1.1	H28	新規	—	
福岡県	(独)都市再生機構	竹丘三丁目地区住宅市街地総合整備事業	19	1.3	H30	新規	—	
大分県	大分県	荘隈・永興地区地域居住機能再生推進事業	14	0.99	R1	再評価	継続	
大分県	大分市	敷戸地区地域居住機能再生推進事業	34	1.01	H28	新規	—	
宮崎県	延岡市	延岡一ヶ岡地区地域居住機能再生推進事業	20	0.8	R1	再評価	継続	
鹿児島県	鹿児島県、鹿児島市	原良・武岡等周辺地区地域居住機能再生推進事業	309	0.9	R1	再評価	継続	

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
沖縄県	那覇市	那覇地区地域居住機能再生推進事業	364	0.9	H30	再評価	継続	
沖縄県	沖縄県、石垣市	新川・真喜良地区地域居住機能再生推進事業	107	0.9	H29	再評価	継続	
沖縄県	沖縄県、沖縄市、沖縄県住宅供給公社	沖縄・うるま地区地域居住機能再生推進事業	57	0.9	H28	新規	—	

【下水道事業】
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
宮城県	仙台市	仙台駅西口地区大規模雨水処理施設整備事業	75	2.2	R1	新規	—	
宮城県	丸森町	丸森地区大規模雨水処理施設整備事業	45	1.03	R1	新規	—	
福島県	郡山市	郡山地区事業間連携下水道事業	142	1.2	H30	新規	—	
埼玉県	さいたま市	東岩槻周辺地区大規模雨水処理施設整備事業	54	1.1	R1	新規	—	
千葉県	市川市	市川南ポンプ場大規模雨水処理施設整備事業	69	4.4	R1	新規	—	
千葉県	船橋市	高瀬下水処理場消化ガス発電事業	19	1.1	H30	新規	—	
千葉県	八千代市	大和田地区ほか大規模雨水処理施設整備事業	20	1.1	R1	新規	—	
神奈川県	横浜市	横浜駅周辺地区大規模雨水処理施設整備事業	409	1.4	R1	新規	—	
神奈川県	横浜市	飯島地区大規模雨水処理施設整備事業	34	2.9	R1	新規	—	
神奈川県	川崎市	三沢川地区大規模雨水処理施設整備事業	19	2.5	R1	新規	—	
神奈川県	川崎市	土橋地区大規模雨水処理施設整備事業	14	1.1	R1	新規	—	
神奈川県	厚木市	厚木排水区大規模雨水処理施設整備事業	30	12	R1	新規	—	
新潟県	新潟市	鳥屋野・万代・下所島排水区大規模雨水処理施設整備事業	82	1.03	R1	新規	—	
新潟県	上越市	上越処理区大規模雨水処理施設整備事業	16	1.3	R1	新規	—	
静岡県	静岡市	高橋二・三丁目・飯田町地区下水道床上浸水対策事業	26	1.6	H30	新規	—	
静岡県	静岡市	川岸町・渋川地区大規模雨水処理施設整備事業	27	3.2	R1	新規	—	
愛知県	名古屋市	中川運河上流地区下水道床上浸水対策事業	533	1.6	H30	新規	—	
愛知県	岡崎市	六名地区下水道床上浸水対策事業	29	2.1	H30	新規	—	
京都府	京都市	鳥羽処理区下水道床上浸水対策事業	240	4.1	R1	新規	—	
京都府	京都市	伏見処理区大規模雨水処理施設整備事業	54	2.8	R1	新規	—	
京都府	京都府	桂川右岸流域地区下水道床上浸水対策事業	115	3.7	H30	新規	—	

京都府	宇治市	宇治市公共下水道大規模雨水処理施設整備事業	80	3.3	R1	新規	—	
京都府	舞鶴市	西市街地(二級河川高野川流域)事業間連携下水道事業	28	5.9	H30	新規	—	
大阪府	池田市	城南・神田地区下水道床上浸水対策事業	45	1.1	H30	新規	—	
大阪府	吹田市	川面処理区大規模雨水処理施設整備事業	41	1.8	R1	新規	—	
兵庫県	神戸市	神戸駅周辺地区(神戸駅南地区)下水道床上浸水対策事業	81	9.3	R1	新規	—	
和歌山県	和歌山市	中島川・松江排水区大規模雨水処理施設整備事業	48	2.2	R1	新規	—	
岡山県	岡山市	南輝・福浜・芳泉地区下水道床上浸水対策事業	87	1.1	H30	新規	—	
岡山県	岡山市	今保・白石地区下水道床上浸水対策事業	55	1.3	R1	新規	—	
広島県	広島市	吉島地区下水道床上浸水対策事業	80	5.8	H30	新規	—	
広島県	広島市	三條・観音地区下水道床上浸水対策事業	15	5.9	H30	新規	—	
広島県	福山市	蔵王地区事業間連携下水道事業	130	1.2	R1	新規	—	
香川県	高松市	中心市街地西部地区大規模雨水処理施設整備事業	65	5.7	R1	新規	—	
香川県	高松市	多肥地区大規模雨水処理施設整備事業	8.3	2.7	R1	新規	—	
香川県	観音寺市	観音寺第2ポンプ場大規模雨水処理施設整備事業	4.9	1.2	R1	新規	—	
福岡県	北九州市	小倉都心部地区事業間連携下水道事業	43	1.1	H30	新規	—	
福岡県	福岡市	天神周辺地区大規模雨水処理施設整備事業	123	3.3	R1	新規	—	
佐賀県	佐賀市	佐賀地区大規模雨水処理施設整備事業	15	4.9	R1	新規	—	
佐賀県	鹿島市	祐徳門前地区未普及解消事業	3.8	1.5	R1	新規	—	

【その他施設費】

【小笠原諸島振興開発事業】
(補助事業等)

都道府県 (実施箇所)	事業主体	事業名	全体事業費 (億円)	B／C	直近 評価 年度	評価 区分	直近評価年度 の対応方針	備考
東京都	東京都	砂防	3.0	—	H24	新規	—	
東京都	小笠原村	簡易水道(母島浄水場)	14	—	H25	新規	—	
東京都	小笠原村	保育施設整備(父島保育所)	10	—	H26	新規	—	
東京都	小笠原村	保育施設整備(母島保育所)	3.0	—	H26	新規	—	
東京都	東京都	港湾整備(二見港・岸壁(-7.5m))	26	—	H29	新規	—	
東京都	小笠原村	小中学校整備(小笠原小中学校)	41	—	H30	新規	—	
東京都	小笠原母島漁業協同組合	共同利用施設(漁船船員厚生施設)	1.6	—	R1	新規	—	

■令和2年度に実施した完了後の事後評価について

- ・完了後の事後評価の対応方針は、事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、改善措置を実施するかどうか、事後評価を今後さらに実施するかどうかを決定するもの。

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
東北地方整備局	最上川中流消流雪用水導入事業(岩ヶ袋地区)	H19～H27	16	対応なし	
九州地方整備局	肝属川特定構造物改築事業(甫木水門改築)	H23～H27	19	対応なし	

【ダム事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
独立行政法人 水資源機構	武藏水路改築事業	H4～H27	700	対応なし	

【道路・街路事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
北海道開発局	一般国道12号・275号 苗穂交差点	H12～H27	108	対応なし	
北海道開発局	一般国道230号 小金湯拡幅	H6～H27	120	対応なし	
北海道開発局	一般国道231号 雄冬防災	H6～H27	664	対応なし	
北海道開発局	一般国道337号 当別バイパス	S55～H27	630	対応なし	
東北地方整備局	一般国道4号 盛岡北道路	H19～H28	54	対応なし	
東北地方整備局	一般国道45号 吉浜道路	H19～H27	140	対応なし	
東北地方整備局	一般国道45号 坂下拡幅	S47～H27	77	対応なし	
東北地方整備局	一般国道108号 花渕山バイパス	H20～H27	114	対応なし	
東北地方整備局	一般国道7号 秋田南バイパス	H20～H28	40	対応なし	
東北地方整備局	一般国道4号 白河拡幅	S48～H27	144	対応なし	
東北地方整備局	一般国道121号 会津縦貫北道路	H9～H27	360	対応なし	
北陸地方整備局	一般国道8号 魚津滑川バイパス	H1～H28	311	対応なし	
北陸地方整備局	一般国道8号 富山高岡バイパス	S41～H30	570	対応なし	
中部地方整備局	一般国道21号 坂祝バイパス	H2～H27	369	対応なし	
中部地方整備局	一般国道41号 高山国府バイパス	H5～H27	453	対応なし	
中部地方整備局	一般国道41号 下原改良	H3～H27	37	対応なし	
近畿地方整備局 京都府道路公社	京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路	H5～H27	1,570	対応なし	
近畿地方整備局	一般国道2号 神戸2号交差点改良	H13～H27	25	対応なし	
近畿地方整備局	一般国道169号 奥瀬道路(Ⅱ期)	H19～H27	146	対応なし	
近畿地方整備局	一般国道42号 那智勝浦道路	H4～H27	938	対応なし	
近畿地方整備局	近畿自動車道紀勢線 松原那智勝浦線(田辺～すさみ)	H10～H27	2,171	対応なし	

四国地方整備局	一般国道56号 伊予インター関連	H4～H27	430	対応なし	
九州地方整備局	一般国道218号 北方延岡道路	H8～H27	357	対応なし	
沖縄総合事務局	一般国道331号 豊見城道路	H1～H27	405	対応なし	
沖縄総合事務局	一般国道331号 糸満道路	H2～H28	505	対応なし	
沖縄総合事務局	一般国道331号 中山改良	H2～H27	88	対応なし	
沖縄総合事務局	一般国道329号 宜野座改良	H2～H27	70	対応なし	
東北地方整備局 東日本高速道路(株)	一般国道45号 仙塩道路 (仙台港北～利府中)	S57～H27	836	対応なし	
中日本高速道路(株)	第二東海自動車道 横浜名古屋線 (浜松いなさJCT～豊田東JCT)	H5～H27	6,106	対応なし	
西日本高速道路(株)	東九州自動車道 北九州JCT～みやこ豊津	H9～H26	1,386	対応なし	
西日本高速道路(株)	東九州自動車道 椎田南～宇佐	H18～H28	864	対応なし	

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
新潟県	地域高規格道路 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路	H10～H30	225	対応なし	
浜松市	スマートICアクセス 一般県道 引佐館山寺線	H25～H30	13	対応なし	

【港湾整備事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
北海道開発局	室蘭港崎守地区道路整備事業	H14～H27	36	対応なし	
北海道開発局	苫小牧港東港区中央水路地区国際海上コンテナターミナル整備事業(耐震)	H13～H27	491	対応なし	
北海道開発局	函館港万代・中央ふ頭地区国内物流ターミナル整備事業	H15～H27	54	対応なし	
東北地方整備局	青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業	S57～H27	401	対応なし	
東北地方整備局	相馬港航路・泊地整備事業	H26～H27	68	対応なし	
中部地方整備局	清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	H20～H30	258	対応なし	
中国地方整備局	広島港廿日市地区航路・泊地整備事業	H23～H27	73	対応なし	
九州地方整備局	中津港田尻地区臨港道路整備事業	H20～H27	55	対応なし	
九州地方整備局	細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業	H23～H27	44	対応なし	

【整備新幹線整備事業】

(整備新幹線整備事業)

(補助事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)	H17～H28	5,783	対応なし	

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業(形成計画事業))

(補助事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
えちぜん鉄道活性化連携協議会	まつもと町屋駅新設事業	H27	0.40	対応なし	
福井鉄道福武線活性化連携協議会	福井鉄道福武線交通結節機能向上事業	H27	2.8	対応なし	

(都市鉄道整備事業)

(補助事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
仙台市交通局	仙台市東西線(八木山動物公園駅～荒井駅間)整備	H15～H27	2,327	対応なし	
東京地下鉄(株)	有楽町線・副都心線 小竹向原駅改良事業	H22～H29	269	対応なし	

【空港整備事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
東京航空局 北海道開発局	新千歳空港19L ILS双方向化事業	H20-H27	19	対応なし	

【都市公園等事業】

(直轄事業等)

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
関東地方整備局	国営アルプスあづみの公園	H2～H27	611	対応なし	
九州地方整備局	国営吉野ヶ里歴史公園	H4～H28	357	対応なし	

【その他施設費】**【官庁営繕事業】**

事業主体	事業名	事業実施期間	全体事業費 (億円)	対応方針	備考
関東地方整備局	平塚税務署	H23～H29	14	対応なし	
近畿地方整備局	和歌山地方合同庁舎	H21～H29	90	対応なし	
四国地方整備局	高松地方合同庁舎(Ⅱ期)	H21～H29	91	対応なし	

令和3年度予算に向けた個別公共事業評価書
(その4)

個別公共事業の評価書（その4） －令和2年度－

令和3年3月30日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和2年6月25日最終変更）及び令和2年度国土交通省事後評価実施計画（令和2年9月25日最終変更）に基づき、個別公共事業（直轄事業等）についての完了後の事後評価、個別公共事業（補助事業等）についての新規事業採択時評価、再評価及び完了後の事後評価を行った。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、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。

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

(参考資料)

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

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

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

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和3年度予算に向けた評価として、直轄事業等について、完了後の事後評価49件、補助事業等について、新規事業採択時評価310件、再評価117件及び完了後の事後評価7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。

<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 ・災害発生の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 ・河川環境等をとりまく状況等 	<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 ・水質改善効果等 ・残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度 ・地域開発の状況 ・地域の協力体制 	<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		

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					
砂防事業等 (代替法)	・直接被害軽減便益 ・人命保護便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度	・国勢調査メッシュ統計	水管理・国土保全局		
海岸事業 (代替法)	・浸水防護便益	・建設費 ・維持管理費	・災害発生時の影響 ・過去の災害実績 ・災害発生の危険度 ・災害時の情報提供体制	・国勢調査メッシュ統計 ・水害統計 ・国土地理院基盤地図情報 ・市町村統計資料	水管理・国土保全局 港湾局		
道路・街路事業 (消費者余剰法)	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・事業費 ・維持管理費	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・ハーネストリップ調査	道路局		

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		費用便益分析以外の主な評価項目				
		便益	費用					
市街地整備事業（国際競争拠点都市整備事業）	道路・街路事業（消費者余剰法）	・走行時間短縮便益 ・走行経費減少便益 ・交通事故減少便益	・建設費 ・維持管理費	・事業実施環境 ・物流効率化の支援 ・都市の再生 ・安全な生活環境の確保 ・救助・救援活動の支援等の防災機能	・道路交通センサス ・ハーソントリップ調査	都市局		
	鉄道整備事業（消費者余剰法）	・利用者便益（時間短縮効果等） ・供給者便益 等	・事業費 ・維持管理費	・道路交通混雑緩和 ・地域経済効果 ・生活利便性の向上	・旅客地域流動調査 ・ハーソントリップ調査			
	都市再生交通拠点整備事業（消費者余剰法、CVM）	・利用者便益 等	・事業費 ・維持管理費	・都市の再生 ・地域経済効果 ・安全な生活環境の確保 ・生活利便性の向上	・道路交通センサス ・ハーソントリップ調査			
	土地区画整理事業＜道路事業＞（消費者余剰法）	・走行時間短縮便益 ・走行費用減少便益 ・交通事故減少便益	・街路整備事業費 ・維持管理費	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	・道路交通センサス ・ハーソントリップ調査			
	土地区画整理事業＜都市再生区画整理事業＞（ヘドニック法）	・宅地地価上昇便益	・土地区画整理事業費 ・維持管理費 ・用地費	・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進	・公示地価			

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					
市街地整備事業 (都市構造再編集中支援事業) (ヘドニック法)	・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益	・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費	・まちの活力の維持・増進 ・良好な都市環境の整備 ・土地の有効利用	・相続税路線価 ・公示地価	都市局 住宅局		
港湾整備事業 (消費者余剰法)	・輸送コストの削減 ・安全性の向上 等	・建設費 ・管理運営費	・地域経済への影響 ・環境等への影響	・各港の港湾統計資料	港湾局		
空港整備事業 (消費者余剰法)	・利用者便益 (一般化費用低減) (旅客の時間短縮・費用低減効果) ・供給者便益 (着陸料収入等)	・滑走路の新設・延長 ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費 ・維持管理費	・滑走路の新設・延長 ・建設費 ・用地費 ・改良・再投資費 ・維持管理費	・安定的な輸送機能を確保 ・輸送機能の安定性 ・安全・安心の確保 ・観光、MICEの促進 ・地域経済への波及効果 ・地元との調整状況 ・航空貨物の増加 ・定時性の向上	・国際航空旅客動態調査 ・航空輸送統計年報 ・全国幹線旅客純流動調査 ・OAG時刻表		

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					
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"> ・旅客地域流动調査 ・パーソントリップ 	鉄道局		
整備新幹線整備事業 (消費者余剰法)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者便益 ・供給者便益 ・環境等改善便益 ・残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・用地関係費 ・維持更新投資費 	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在可能時間の増加 ・輸送安定性の確保 ・新幹線の強靭性 	<ul style="list-style-type: none"> ・全国幹線旅客純流动調査 ・旅客地域流动調査 	鉄道局		

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		費用便益分析以外の主な評価項目				
		便益	費用					
住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	住宅市街地総合整備事業 (ヘドニック法)	<p><拠点地区内></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施により発生する収益 <p><拠点地区外></p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の影響による効用水準の変化 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用転換 ・土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 	住宅局		
	優良建築物等整備事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 事業執行の環境 防災上危険な市街地の整備 安全な市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 			
	地域居住機能再生推進事業のうち公営住宅等整備事業等	<ul style="list-style-type: none"> ・家賃 ・駐車場利用料 ・用地の残存価値 ・建物の残存価値 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅等長寿命化計画 				
	密集市街地総合防災事業 (ヘドニック法等)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上安全な市街地の形成 ・土地利用転換と土地有効利用 ・住宅の質 ・計画の位置づけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・公示地価等 			
	地域生活拠点型再開発事業 (ヘドニック法)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業区域内の便益 ・事業区域外の便益 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費 ・用地費 ・維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業執行の環境 ・防災上危険な市街地の整備 ・安全な市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・相続税路線価 ・公示地価 			

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					
下水道事業 (代替法、CVM)	<ul style="list-style-type: none"> ・生活環境の改善効果 ・公共用海域の水質保全効果 ・浸水の防除効果 ・その他の効果 	<ul style="list-style-type: none"> ・建設費 ・維持管理費 ・改築費 	他の汚水処理施設との調整状況 地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県構想 	水管理・国土保全局		
都市公園等事業 (TCM、効用関数法)	<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"> ・文化財の保存と活用 ・観光振興等地域活性化 ・住民参加 ・長寿・福祉社会への対応 	<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
都市・幹線鉄道整備事業	評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ・老朽化への対応 ・防災への効果・影響 ・安全への効果・影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流动調査 ・ハーネントリップ 	鉄道局
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。

ヘドニック法

投資の便益がすべて土地に帰着するというキャピタリゼーション仮説に基づき、住宅価格や地価のデータから、地価関数を推定し、事業実施に伴う地価上昇を推計することにより、社会資本整備による便益を評価する方法。

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2年度に実施した完了後の事後評価について

別添2

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手續中
河川事業	直轄事業等	2	0	0	2	0	0	2	0
ダム事業	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
道路・街路事業	直轄事業等	31	0	0	31	0	0	31	0
港湾整備事業	直轄事業等	9	0	0	9	0	0	9	0
空港整備事業	直轄事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
都市公園等事業	直轄事業等	2	0	0	2	0	0	2	0
合 計		46	0	0	46	0	0	46	0

【その他施設費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手續中
官庁営繕事業		3	0	0	3	0	0	3	0
合 計		3	0	0	3	0	0	3	0

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
総計	49	0	0	49	0	0	49	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施工事業を含む。

令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分	新規事業採択箇所数
河川事業	補助事業等 59
ダム事業	補助事業等 1
砂防事業等	補助事業等 134
海岸事業	補助事業等 7
道路・街路事業	補助事業等 28
市街地整備事業	補助事業等 4
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等 42
住宅市街地総合整備事業	補助事業等 11
下水道事業	補助事業等 23
都市公園等事業	補助事業等 1
合計	310

令和3年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果		
		一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	再々評価	その他	計	継続 うち見直し継続	中止	評価手続中
ダム事業	補助事業等	0	0	0	2	6	8	8	0	0
砂防事業等	補助事業等	0	0	0	0	13	13	13	0	0
海岸事業	補助事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0
道路・街路事業	補助事業等	0	10	0	11	52	73	73	0	0
市街地整備事業	補助事業等	0	0	0	1	0	1	1	0	0
港湾整備事業	補助事業等	0	0	0	7	4	11	11	0	0
整備新幹線整備事業	補助事業等	0	0	0	0	1	1	1	0	0
住宅市街地総合整備事業	補助事業等	0	8	0	0	0	8	8	0	0
都市公園等事業	補助事業等	0	1	0	0	0	1	1	0	0
合 計		0	19	0	21	77	117	117	0	0

(注1) 再評価対象基準

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

長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

再々評価：再評価実施後一定期間(5年間)が経過している事業

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

令和2年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

事業区分		事後評価実施箇所数				事後評価結果			
		5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
道路・街路事業	補助事業等	2	0	0	2	0	0	2	0
都市・幹線鉄道整備事業	補助事業等	4	0	0	4	0	0	4	0
整備新幹線整備事業	補助事業等	1	0	0	1	0	0	1	0
合計		7	0	0	7	0	0	7	0

事業区分	事後評価実施箇所数				事後評価結果			
	5年以内	再事後評価	その他	計	再事後評価	改善措置	対応なし	評価手続中
総計	7	0	0	7	0	0	7	0

(注1) 事後評価対象基準

5年以内：事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業

再事後評価：前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他：上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合

改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合

対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

令和2年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【河川事業】

(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
最上川中流消流雪 用水導入事業 (岩ヶ袋地区) (H19～H27) 東北地方整備局	5年以内	16	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 16億円、工期 平成19年度～平成27年度 B/C 1.1 (B : 28億円、C : 26億円)</p> <p>①事業の効果の発現状況 ・消流雪用水の導入により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上し、歩行空間の確保や除雪労力の負担軽減が図られた。</p> <p>②事業実施による環境の変化 ・特になし。</p> <p>③社会経済情勢の変化 大石田町の人口は年々減少傾向にあり、一方で高齢化率は増加している。消流雪用水の導入により高齢化による除排雪作業の負担軽減が図られる。また、高齢化による除排雪作業の負担を軽減するため、独居老人の協働除排雪等が行われている。</p> <p>④今後の事後評価の必要性 ・消流雪用水の導入により、町内の小河川の河道閉塞が解消され、流雪溝の排雪能力も向上した他、除雪労力の軽減などの効果も聞かれていることから、本事業は事業当初の目的に対して効果が発現しており、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>⑤改善措置の必要性 ・現時点では、消流雪用水導入事業の効果が確認されているため、改善措置の必要性はない。</p> <p>⑥同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	東北地方整備局 河川環境課 (課長 斎藤茂則)

肝属川特定構造物改築事業（甫木水門改築） (H23～H27) 九州地方整備局	5年以内	<p>（費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化） 全体事業費 19億円、工期 平成23年度～平成27年度 B/C 1.5 (B : 37億円、C : 25億円)</p> <p>（事業の効果の発現状況）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業が完了した平成27年度以降、洪水等に伴う肝属川本川の水位上昇時は確実に閉鎖されており、甫木川への逆流を防ぎ、外水はん濫の防止に寄与している。 ・沿川では過去から浸水被害に悩まされてきたが、甫木水門改築との甫木川改修（県事業）により、近年の出水による浸水被害は発生していない。 <p>（事業実施による環境の変化）</p> <p><自然環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・甫木水門の改築工事に伴う河川域の大規模な改変はなく、周辺水域（汽水域）に生息している重要な魚類（ニホンウナギ等）の状況を工事前後で比較すると、全て継続して確認されていることから、自然環境への影響はないものと考えられる。 <p><周辺環境との調和></p> <ul style="list-style-type: none"> ・甫木水門の改築にあたっては、周辺環境との調和を意識したシンプルなデザインの上屋としており、景観について違和感がある等の苦情は出ていない。 <p>（社会経済情勢の変化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年においても平成29年、令和2年と大規模な雨が発生しており、外水、内水対策の必要性は増加している。 ・また、甫木川の流域内人口は大きく変わっておらず、治水事業の必要性は変わっていない。 <p>（今後の事後評価の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完了後の令和2年出水等において、効果の発現が確認されている。近年の地域の社会情勢としては、関係地区の人口に大きな変化は見受けられず、大雨の発生頻度を考えると当事業の重要性は依然として高いものと考えられる。当事業による環境の変化については、特に見受けられない。よって、今後の事後評価については必要無いものと考える。 <p>（改善措置の必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初想定された効果が発現され、環境への重大な影響も見受けられないことから、現時点において改善措置の必要性は無いものと考えられる。なお、今後も継続して事業効果を発現できるよう、引き続き適切な維持管理に努めていきたい。 <p>（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業計画手法の見直しの必要性は無いものと考える。 	対応なし	九州地方整備局河川 計画課 (課長 山上直人)
--	------	---	------	-------------------------------

【ダム事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
武蔵水路改築事業 (H4～H27) 独立行政法人水資源機構	5年以内	700	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要員の変化) 全体事業費 約700億円、工期 平成4年度～平成27年度 B/C 5.1 (B : 1,957億円、C : 385億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業完了後の平成28年度から令和元年度において、年平均4.3回の内水排除を実施している。 ・水質改善として、河川浄化用水の導水が新河岸川のBOD低下に寄与している。 ・平成28年度から令和元年度において、年間約662百万m³の都市用水を導水している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施前後で、取水部及び注水部周辺において水質・生物に大きな環境変化はみられない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接自治体（行田市、鴻巣市）の人口は微減している。 ・武蔵水路周辺を利用したイベントが年間を通じて開催されている。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵水路改築事業は目的を果たしているものと判断されるため、今後の事業評価を実施する必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現が確認され、大きな環境変化がみられないことから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・見直しの必要性はない。 	対応なし	関東地方整備局 河川管理課 (課長 神達和明)

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
一般国道12号・275号 苗穂交差点 (H12～H27) 北海道開発局	5年以内	108	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 108億円、工期 平成12年度～平成27年度 ・B/C 1.02 (B : 168億円、C : 164億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・H22に観測した旅行速度7.8km/hに対してH28の拡幅後は21.3km/hに向上し、主要渋滞箇所が解消 ②道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数は整備前の19件から7件と半減し、このうち事故類型で多く発生していた追突事故は約8割減少するなど安全性が向上 ③歩行者の安全性・快適性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行需要を勘案して歩道幅員を4.0mとすることで安全で快適な歩行空間を確保 ④バスの定時性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの定時運行状況は整備前の約4割から約7割以上に改善し、利用者サービスの向上やドライバーの負担軽減に寄与 ⑤地域開発計画の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・苗穂交差点の完了後、東雁来地区に大型マルチテナント型物流施設が平成30年1月に完成し、令和元年には全ての入居者が決まるなど物流効率化及び地域開発計画を支援 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約1,801千人(H12)→開通後約1,959千人(R2)となっている。 ・自動車保有台数は、事業化当時約801千台(H12)→開通後約745千台(R2)となっている。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・苗穂交差点の整備により、慢性的な交通混雑の緩和や交通事故の低減など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考える。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)

一般国道230号 小金湯拡幅 (H6～H27) 北海道開発局	5年以内	120	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 120億円、工期 平成6年度～平成27年度 ・B/C 1.5 (B : 329億円、C : 213億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・H22に観測した旅行速度12.0km/hに対してH28の拡幅後は21.7km/hに向上了し、主要渋滞箇所が解消 ②主要な観光地への利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・札幌中心部から定山渓温泉への所要時間が約10分短縮され、紅葉シーズンに定山渓地区内を周遊するバスの総遅延時間が約8割減少するなど効率的な周遊観光にも寄与 ③道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・事故類型で多く発生していた追突事故が24件から6件と約8割減少し、整備前に12件確認されていた重大事故につながりやすい正面衝突が発生しなくなるなど安全性が向上 ④救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・定山渓地区から市内二次救急医療機関への搬送時間が約7分短縮され、喜茂別町から札幌市の三次救急医療機関への搬送時間が約25分短縮されるなど、救急搬送の安定性が向上 ⑤日常生活の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスがほぼ定期で通過が可能となり、札幌駅と定山渓地区間の所要時間も整備前から約12分短縮されるなど、日常生活の利便性が向上 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約1,733千人(H7)→開通後約1,959千人(R2)となっている。 ・観光入込客数は、事業化当時約1,002万人(H6)→開通後約1,388万人(H28)となっている。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小金湯拡幅の整備により、交通混雑の緩和や交通事故の低減など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考える。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の交通・渋滞状況の調査分析や地域計画を鑑み、事業計画の修正を行った上で事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し、調査分析を進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)
---	------	-----	---	------	--------------------------------------

一般国道231号 雄冬防災 (H6～H27) 北海道開発局	5年以内	664	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 664億円、工期 平成6年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：111億円、費用：1,044億円 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①道路交通の安全性向上（落石・雪崩等危険箇所の解消） ・事業計画に位置付けた必要な対策が完了し、事業区間内における1年当たりの通行止め時間は1/100の約5時間に減少 ②道路交通の安定性向上（通行止めによる大規模な迂回の低減） ・事業完成に伴い約42分の迂回時間損失が軽減され、道路交通の安全性が向上 ③救急搬送の安定性向上 ・事業完成に伴い約36分の迂回時間損失が軽減され、救急搬送の安定性が向上 ④水産加工品の流通利便性向上 ・事業完成に伴う損失時間の軽減や旅行速度の向上によって、流通利便性が向上 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約585百人(H7)→開通後約583百人(R2)となっている。 ・漁獲高は、事業化当時約1,541百万円(H5)→開通後約1,688百万円(H30)となっている。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雄冬防災の整備により、落石崩壊等による危険箇所の解消など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考える。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・落石崩壊等による危険箇所や地域の道路利用実態を鑑み、重点的に整備が必要となる箇所を把握し事業を進めることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)
--	------	-----	---	------	--------------------------------------

一般国道337号 当別バイパス (S55～H27)	5年以内	630	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 630億円、工期 昭和55年度～平成27年度 ・B/C 1.2 (B : 1,639億円、C : 1,401億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①重要港湾石狩湾新港の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大型車交通量は1日1万台以上で推移しており、H29年10月の調査時の大型車混入率が約50%弱で、全国一般国道平均の約2.5倍以上と高く、物流道路として機能を発揮している状況 ②物流効率化による地域産業の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・全線4車線整備により輸送時間短縮による物流効率化も図られ、労働環境改善や地域産業を支援 ③交通混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・暫定2車線全線開通以降の混雑度は0.3～0.5と大幅に改善し、交通混雑が緩和 ④道路交通の安全性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・事故件数で約6割減少しており、追突及び正面衝突の死傷事故率は整備前と比較して1/3程度に低下し、道路交通の安全性が向上 ⑤救急搬送の安定性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・4車全線整備後は安定した時間で搬送することが可能となり、搬送先の選択肢が増加し、H30年の救急搬送経路は全体の約5割が当別バイパス経由で搬送 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、事業化当時約581百人(S55)→開通後741百人(R2)となっている。 ・製造品出荷額は、事業化当時約1,665千万円(S55)→開通後16,220千万円(R2)となっている。 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当別バイパスの整備により、物流の効率化、都市内流入交通の分散等による交通混雑の緩和及び交通の安全性向上など当初の目的が達成されていることから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないものと考える。なお、今後も利用状況の把握に努めるとともに、利用しやすい道路環境を確保するため、適切な維持管理に取り組んでいく。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長大橋梁の構造見直し等により事業費及び事業期間が増加しているものの、道路利用者の利便性向上を図ることができたことから、今後の事業の実施においても、関係機関とも綿密に連携し進めていくことが重要である。また、事業評価手法の見直しの必要性はないものと考える。 	対応なし	北海道開発局 建設部 道路計画課 (課長 遠藤 達哉)
---------------------------------	------	-----	---	------	--------------------------------------

一般国道4号 盛岡北道路 (H19～H28)	5年以内	54	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 54億円、工期 平成19年度～平成28年度 B/C 3.5 (B : 305億円、C : 87億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①隣接した日常活動圏中心都市間の連絡状況 <ul style="list-style-type: none"> ・盛岡市玉山区～盛岡市 (整備前：42分→整備後：40分) ②日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・滝沢市巣子地区～盛岡市 (整備前：26分→整備後：24分) ③三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・滝沢市巣子地区～岩手医科大学附属病院 (整備前：50分→整備後：48分) ④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 <ul style="list-style-type: none"> ・東北縦貫自動車道（緊急輸送道路）通行止め時の代替路を形成 <p>他10項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○高規格幹線道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成30年3月 東北縦貫自動車道 矢巾スマートIC 開通 平成31年4月 東北縦貫自動車道 滝沢中央スマートIC 開通 <p>○一般国道の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成27年4月 一般国道4号 渋民バイパス (L=5.6km) 全線開通 平成25年12月 一般国道46号 盛岡西バイパス (L=7.8km) 全線開通 <p>○地域高規格道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成25年3月 宮古盛岡横断道路 築川道路 (L=6.7km) 開通 令和元年12月 宮古盛岡横断道路 都南川目道路 (川目IC～手代森IC) (L=6.0km) 全線開通 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
------------------------------	------	----	--	------	---

一般国道45号 吉浜道路 (H19～H27) 東北地方整備局	5年以内	140	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 140億円、工期 平成19年度～平成27年度 B/C 3.1 (B : 619億円、C : 201億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①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の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市～釜石港 (整備前 : 53分→整備後 : 44分) ②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 <ul style="list-style-type: none"> ・釜石市～大船渡市 (整備前 : 62分→整備後 : 42分) ③三次医療施設へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・大船渡市吉浜地区～岩手県立大船渡病院 (整備前 : 24分→整備後 : 17分) ④岩手県地域防災計画において、国道45号が「第一次緊急輸送道路」に指定 他8項目に該当 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年8月 三陸沿岸道路 吉浜釜石道路（吉浜IC～釜石南IC）開通 ・平成31年1月 三陸沿岸道路 釜石山田道路（大槌IC～山田南IC）開通 ・平成31年3月 三陸沿岸道路 唐桑高田道路・吉浜釜石道路・釜石山田道路（釜石JCT～釜石両石IC）開通 ・令和元年6月 三陸沿岸道路 釜石山田道路（釜石北IC～大槌IC）開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <p>事業の目的に対する効果を概ね発現しているが、今後のネットワークの完成後に改めて事後評価を実施し、改善措置の必要性等を検討する。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <p>当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。なお、今後のネットワーク完成にあたり、今回同様ネットワーク全体での効果の検証に努める。</p>	対応なし	東北地方整備局 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
---	------	-----	---	------	----------------------------------

一般国道45号 坂下拡幅 (S47～H27) 東北地方整備局	5年以内	77	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 77億円、工期 昭和47年度～平成27年度 B/C 1.4 (B : 214億円、C : 148億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・仙台港へのアクセス性が向上（仙台市～仙台港（41分→38分）（3分短縮）） ②三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・仙塩総合病院へのアクセス性が向上（多賀城市～仙台市（49分→46分）（3分短縮）） ③現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・2車線時(H15-H18) 58件 → 4車線開通後(H27-H30) 12件 <p>他10項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道4号 <ul style="list-style-type: none"> 令和2年10月 燕沢～鶴ヶ谷（1.8km）開通 ・三陸沿岸道路 <ul style="list-style-type: none"> 平成28年3月 仙台港北IC～利府中IC（7.8 km）開通、多賀城IC開通 ・その他 <ul style="list-style-type: none"> 平成30年3月 元寺小路福室線（五輪工区）2～4車線化 ※暫定供用 令和元年11月 東部復興道路（10.2km）開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対して効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
---	------	----	---	------	---

一般国道108号 花渕山バイパス (H20～H27)	5年以内	114	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 114億円、工期 平成20年度～平成27年度 B/C 2.0 (B : 352億円、C : 176億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消 <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方整備局鳴子ダム管理所付近（曲線半径150m未満20箇所） ②三次医療施設へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・鬼首地区～大崎市民病院（大崎市役所鬼首出張所～大崎市民病院（57分→54分）（3分短縮）） ③近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消 <ul style="list-style-type: none"> ・大崎市役所～秋田県湯沢市役所 通常時約110分（約100km）→通行止め時約151分（約135km）約40分迂回 <p>他10項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みやぎ県北高速幹線道路 <ul style="list-style-type: none"> 令和元年6月 IV期築館工区（1.7km）開通 ・国道108号 <ul style="list-style-type: none"> 令和2年3月 古川東バイパス一部区間（1.2km）開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対して効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
----------------------------------	------	-----	--	------	---

一般国道7号 秋田南バイパス (H20～H28) 東北地方整備局	5年以内	40	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 40億円、工期 平成20年度～平成28年度 B/C 2.8 (B : 186億円、C : 66億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・並行区間等の渋滞損失時間：4.6万人・時間／年、渋滞損失削減率：約10割削減 ②日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・秋田市下浜地区～秋田市（整備前（H22）：25分→整備後（H27）：24分 ③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） <ul style="list-style-type: none"> ・由利本荘市～秋田港（整備前（H22）：59分→整備後（H27）：58分 <p>他5項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に無し <p>(社会経済情勢の変化)</p> <p>○周辺道路の整備状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本海沿岸東北自動車道 <ul style="list-style-type: none"> 平成27年10月 象潟仁賀保道路（象潟IC～金浦IC、L=6.8km）開通 平成28年10月 鷹巣大館道路（鷹巣IC～二井田真中IC、L=12.2km）開通 平成30年3月 鷹巣大館道路（大館能代空港IC～鷹巣IC、L=1.7km）開通 令和2年12月 鷹巣西道路・鷹巣大館道路（蟹沢IC～大館能代空港IC、L=5.3km）開通 ・国道7号 <ul style="list-style-type: none"> 令和2年3月 下浜道路（L=6.2km）開通 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認できており、事業評価手法の見直しの必要性はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
---	------	----	---	------	---

一般国道4号 白河拡幅 (S48～H27)	5年以内	144	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 144億円、工期 昭和48年度～平成27年度 B/C 1.4 (B : 487億円、C : 361億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・白河中央S I C～新白河駅の所要時間 整備前：8分→ 整備後：5分 ②重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・白河地区～小名浜港の所要時間 整備前：100分→ 整備後：98分 ③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に関する効果 <ul style="list-style-type: none"> ・白河地区から大規模工場が立地する工業団地（新白河工業の森）への主要アクセスルートとなる <p>他8項目に該当</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北自動車道 郡山中央スマートIC 平成31年1月 ・一般国道4号 鏡石拡幅（北工区） 令和2年1月 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該事業の整備目的について効果発現を確認出来ており、事業評価手法の見直しの必要はない。 	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
-----------------------------	------	-----	---	------	---

一般国道121号 会津縦貫北道路 (H9～H27) 東北地方整備局	5年以内	360	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 360億円、工期 平成9年度～平成27年度 B/C 1.2 (B : 729億円、C : 625億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>①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 ・喜多方市役所～会津若松市役所の所要時間整備前：39分→ 整備後：37分</p> <p>②主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・会津若松IC～喜多方市街地の所要時間整備前：26分→ 整備後：22分 ・年間観光入り込み数整備前（H23（東日本大震災後））：187万人→ 整備後（R1）：236万人</p> <p>③三次医療施設へのアクセス向上の状況 ・喜多方市役所～会津中央病院の所要時間整備前：24分→ 整備後：21分</p> <p>④現道等における安全性向上の状況 ・対象区間の現道における死傷事故件数整備前（H17～20）：60件/4年→ 整備後（H27～30）：19件/4年</p> <p>他6項目に該当 (事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・若松北バイパス事業化平成28年4月 ・若松西バイパス開通平成31年3月 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) ・事業の目的に対する効果を概ね発現しており、現時点では今後の事後評価及び改善措置の必要性はないが、社会状況等の変化に応じて完成形の整備を検討する。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・当該事業の整備目的について効果発現を確認しており、事業評価手法の見直しの必要はない。</p>	対応なし	東北地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 田中 洋介)
--	------	-----	---	------	---

一般国道8号 魚津滑川バイパス (H1～H28) 北陸地方整備局	5年以内	311	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 311億円、工期 平成元年度～平成28年度 ・B/C 2.3 (B : 1,605億円、C : 696億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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 伏木富山港～黒部市工場集積地間 約13分短縮（約96.9分→約83.7分） ②安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 富山県立中央病院～魚津消防署間 約9分短縮（約52.5分→約43.4分） ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上 富山市～魚津市 約9分短縮（約61.9分→約53.0分） 富山市～滑川市 約5分短縮（約46.9分→約42.0分） <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 ・費用便益比 (B/C) は、2.3で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 ・本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 一木 慎太郎)
---	------	-----	--	------	--

一般国道8号 富山高岡バイパス (S41～H30)	5年以内	570	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 570億円、工期 昭和41年度～平成30年度 ・B/C 3.2 (B : 10,295億円、C : 3,240億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 (射水市沖塚原～坂東交差点) 旅行速度 14.2km/h → 57.6km/h (高岡市江口～坂東交差点) 旅行速度 13.2km/h → 43.3km/h ②物流効率化的支援 <ul style="list-style-type: none"> ・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見込まれる 伏木富山港（新湊地区）～高岡市役所 約2分短縮（約17.4分→約15.9分） ③安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設へのアクセス向上 新湊市街地（新湊消防署）～厚生連高岡病院間 約4分短縮（約25.5分→約21.7分） <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価の対象外事業である。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果の発現を妨げるような大きい社会情勢の変化はない。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業が完了し、日常的な道路利用がなされている。 ・費用便益比（B/C）は、3.2で投資効果も確認されており、今後の事業評価の必要性はないと考えられる。 ・本事業を介した交通ネットワークが形成されており、今後も事業効果が発現されるため、改善措置の必要性はないと考えられる。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないと考えるが、今後もビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、生産性の向上や安全・安心を含めた生活の質の向上など、ストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	北陸地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 一木 慎太郎)
---------------------------------	------	-----	--	------	--

一般国道21号 坂祝バイパス (H2~H27)	5年以内	369	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費：369億円、工期 平成2年度～平成27年度 ・B/C：2.5 (B: 1,612億円、C: 645億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失削減率（約6割削減） ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善（旧国道21号の旅行速度が14.4km/h改善） ・特急停車駅（JR美濃太田駅等）へのアクセス向上 ②国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路に位置付けあり（岐阜南部横断ハイウェイ） ③災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。（岐阜県地域防災計画：第一次緊急輸送道路） ・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（東海北陸自動車道、東海環状自動車道）の代替路線を形成する。 ・現道等の防災点検における通行規制等が解消される。 ④地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量（6,157t-CO2/年削減） ⑤生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減（約5割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減（約5割削減） ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超えていた区間の騒音レベルの改善（74dB→68dB） <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし ・社会経済情勢の変化 ・一般国道248号は、平成24年度に閖バイパスが暫定2車線で開通し、平成27年度に太田バイパスが4車線化された。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、平成21年3月に暫定2車線で部分開通し、断面交通量が約6,000台/日増加した。さらに、平成28年3月に暫定2車線で全線開通したことと、並行路線の交通量が一般国道21号坂祝バイパスへと転換し、断面交通量が約4,900台/日増加。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道21号坂祝バイパスは、暫定2車線の効果が発現していることから、今後、暫定2車線に対する事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道21号坂祝バイパスは、効果が発現していることから、暫定2車線までについては改善措置の必要性はないと考える。 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)
-------------------------------	------	-----	---	------	---------------------------------------

一般国道41号 高山国府バイパス (H5~H27) 中部地方整備局	5年以内	453	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費：453億円、工期 平成5年度～平成27年度 ・B/C 2.2 (B: 1,688億円、C: 769億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率（約8割削減） ・当該路線の整備によるバス路線の利便性向上（濃飛バス古川・神岡線） ・高山駅へのアクセス性向上（飛驒市役所～高山駅：29分→25分） ・富山空港(第三種空港)へのアクセス性向上（高山市～富山空港：113分→104分） ②物流効率化的支援 <ul style="list-style-type: none"> ・伏木富山港(国際拠点港湾)へのアクセス性向上（高山市～伏木富山港：145分→138分） ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（飛驒市～高山市：27分→24分） ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・主要な観光地（高山市古い町並み（345万人/年）、飛驒市古い町並み（29万人/年））へのアクセス向上による効果 ・新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果（久美愛病院） ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・高山赤十字病院(三次医療施設)へのアクセス性向上（飛驒市～高山赤十字病院：30分→29分） ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送道路に位置付け ・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 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量（1.9千t-CO₂/年） ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO₂排出削減率（約7割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約7割削減） ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果（中部縦貫自動車道高山清見道路） （事業実施による環境の変化） ・特になし (社会経済情勢の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・東海北陸自動車道は、平成20年7月に全線開通し、平成31年3月には白島IC～飛驒清見IC間が4車線化。 ・また、平成19年9月に高山清見道路（高山IC～飛驒清見道路）、平成27年10月に高山国府バイパスが開通。 ・高山国府バイパスや東海北陸自動車道、高山清見道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約8千台／12h増加。（今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性） ・一般国道41号高山国府バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要ないと考える。 ・一般国道41号高山国府バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。（同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性） ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)

一般国道41号 下原改良 (H3～H27) 中部地方整備局	5年以内	37	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 37億円、工期 平成3年度～平成27年度 ・災害時の迂回等を含めた走行時間の短縮等 : 77億円、費用 : 64億円 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・国道41号は、岐阜県地域防災計画に第一次緊急輸送路としての位置づけあり ・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（旧国道41号現道） ・旧国道41号の要対策箇所2箇所存在（防災カルテ：管理レベルⅢ）を回避 ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量 (1.2千t-CO₂/年) ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO₂排出削減率（約9割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（約9割削減） <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道41号下原改良が開通し、幹線ネットワークの拡充が図られている。 ・国道41号下原改良の開通により、国道41号現道を走行していた車両の約8割が国道41号下原改良へ転換した。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道41号下原改良は事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考える。 ・一般国道41号下原改良は、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性はないと考える。 	対応なし	中部地方整備局 道路部 道路計画課 (課長 大西 宵平)
--	------	----	---	------	---------------------------------------

京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹波綾部道路 (H5~H27) 近畿地方整備局 京都府道路公社	5年以内	1,570	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 1,570億円、工期 平成5年度～平成27年度 ・B/C 1.3 (B:3,273億円、C:2,548億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間：241万人・時間/年 ・(当該区間／並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：5割削減 ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減量：30,431.45t-CO₂/年 ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO₂排出削減率(排出削減量：110.39t/年、排出削減率：4割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：6.33t/年、排出削減率：4割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路は、計画交通量の見直しに伴う環境影響評価を適切に実施しており、全ての項目について環境保全局目標を満足すると予測されていることから、本事業の施行による生活環境、自然環境等へ影響は軽微である。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都府全域の人口はほぼ横ばいである中、京都府北中部地域の人口は減少傾向。 ・京都府北中部地域の一世帯当たりの自動車保有台数は、1.7～1.8台。移動手段としては自動車利用の割合が高く、道路に対する期待は高い。 ・丹波綾部道路の供用により、並行する国道27号と合わせた交通量は増加。国道27号から丹波綾部道路へ交通の転換が図られ、国道27号の交通量は減少。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波綾部道路の整備により、並行道路の交通混雑の解消とともに、企業立地の進展、地域の観光の活性化など想定された整備効果が十分に発揮されており、早急な改善措置の必要は無い。 ・暫定2車線では、毎年、観光シーズンには交通混雑が慢性的に発生していることや、通行止めには至らなかったものの災害復旧工事を行った事案もあり、本来、高速道路に求められる機能を十分発揮させるためには、できるだけ早く4車線化に着手すべき。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	京都府道路公社 業務課 (課長 古川 篤)
--	------	-------	--	------	-----------------------------

一般国道2号 神戸2号交差点改良 (H13～H27)	5年以内	25	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 25億円、工期 平成13年度～平成27年度 ・B/C 1.7 (B:74億円、C:44億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間：11万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率：0.4割削減 ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：300.64t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：0.47t／年、排出削減率：0.1割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：0.03t／年、排出削減率：0.1割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、神戸西バイパス(H30)、平野拡幅(H29)、神出バイパス(H27)など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・一般国道2号沿線地域の人口は平成12年度以降減少傾向。周辺地域及び兵庫県の人口は横這い傾向。 ・経済指標(総生産額)の伸びでは、兵庫県、神戸市、周辺地域において増加傾向。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸2号交差点改良事業により、一般国道2号における安全で円滑な交通の確保、混雑緩和、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題ではなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神戸2号交差点改良事業は、現道において慢性的な渋滞が発生する中で、海岸と鉄道に挟まれた地形的な制約の中で、渋滞の著しい東行き車線を2車線に拡幅した結果、通勤時間帯の渋滞が緩和した。 ・但し、関係機関との工程調整に時間を要しており、今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関の予算措置や人員配置も含めた協議の進め方について、効果的・効率的に事業を進捗する工夫が必要であると考える。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)
----------------------------------	------	----	---	------	---

一般国道169号 奥瀬道路（Ⅱ期） (H19～H27)	5年以内	146	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費：146億円、工期：平成19年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：190億円、費用：189億円 <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消：北山村（事前のルート：一般国道169号～一般国道168号～新宮市） ・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：一般国道169号（玉置口～九重区間）（7.9km） ・現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消：事前通行規制区間 一般国道169号玉置口区間・九重区間（5.2km） ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減量：469.58t-CO₂/年 ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO₂排出削減率（排出削減量：2.24t／年、排出削減率：1割削減） ・現道等における自動車からのSPM排出削減率（排出削減量：0.13t／年、排出削減率：1割削減） <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、熊野尾鷲道路(H25)・那智勝浦道路(H27)の開通など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・和歌山県・三重県・奈良県及び奥瀬道路（Ⅱ期）沿線地域の人口推移は減少傾向であり、沿線地域では減少がより顕著。 ・経済指標（総生産額）の推移は、和歌山県・三重県・奈良県及び沿線地域では平成18年から平成22年にかけて減少傾向であったが、沿線地域は平成27年に増加しているがその後減少。 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奥瀬道路（Ⅱ期）の整備により、土砂崩落等による通行止めの回避、異常気象時通行規制区間、線形不良・狭隘区間の回避、救命救急活動の支援等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題ではなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や防災面の効果等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・奥瀬道路（Ⅱ期）は、災害時の交通機能確保や救急医療体制の強化等の面から地域にとって重要な道路であり、地域条件が厳しく高度な技術を要することから直轄権限代行事業として整備を実施した。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、地元市、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考える。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めるとともに、貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する手法について検討する。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)
-----------------------------------	------	-----	--	------	---

一般国道42号 那智勝浦道路 (H4～H27)	5年以内	938	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 938億円、工期 平成4年度～平成27年度 ・B/C 2.1 (B:3,271億円、C:1,590億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間：350万人・時間/年 ・(当該区間／並行区間)並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：8割削減 ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量：9,508.72t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量：31.02t/年、排出削減率：6割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量：1.82t/年、排出削減率：6割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、奥瀬道路Ⅱ期 (H27)・熊野尾鷲道路 (H25)の開通など幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・和歌山県・三重県及び那智勝浦道路沿線地域の人口は減少傾向で、沿線地域では減少がより顕著。 ・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県・三重県では平成27年まで減少傾向であるが、沿線地域は那智勝浦道路が開通した平成27年度に増加しているがその後減少。 <p>【今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那智勝浦道路の開通により、災害時の円滑な交通の確保、救急医療への支援、観光の活性化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那智勝浦道路は、二次救急医療機関への安全な搬送ルート形成や周辺地域の観光客の増加に貢献し、国道42号の交通混雑の緩和や交通安全の確保にも寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも迂回解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考えている。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証に努めると共に、便益の計算手法を改善する方法や貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)
-------------------------------	------	-----	---	------	---

近畿自動車道紀勢線 松原那智勝浦線 (田辺～すさみ) (H10～H27)	5年以内	2,171	<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 2,171億円、工期 平成10年度～平成27年度 ・B/C 1.8 (B:5,368億円、C:3,010億円) <p>【事業の効果の発現状況】</p> <ol style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・(費用便益分析対象区間)渋滞損失削減時間 : 554万人・時間/年 ・(当該区間/並行区間)並行区間等(並行区間)の渋滞損失削減率 : 7割削減 ②地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量 : 24,009.52t-CO2/年 ③生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等における自動車からのNO2排出削減率(排出削減量 : 104.48t/年、排出削減量 : 4割削減) ・現道等における自動車からのSPM排出削減率(排出削減量 : 5.99t/年、排出削減量 : 4割削減) <p>【事業実施による環境の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価は実施していない。 <p>【社会経済情勢の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間周辺では、阪和自動車道4車線化、近畿自動車道紀勢線の順次事業化など、幹線道路ネットワークの整備が進んでいる。 ・H31年度には新宮道路、紀宝熊野道路の新規事業化により、紀伊半島一周の高速道路ネットワーク全線が事業化。 ・和歌山県及び紀勢線(田辺～すさみ)周辺地域の人口推移は減少傾向。 ・経済指標(総生産額)の推移は、和歌山県では減少傾向であるが、沿線地域の指標はH27年度に増加しているがその後減少。 <p>【今後の事業評価の必要性及び改善措置の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)の開通により、災害時の円滑な交通確保、地域間の連携強化等、供用による効果の発現状況に現時点では特に問題はなく、今後も大きな変化はないと思われるため、同様の事後評価の必要性は生じないと考える。 ・引き続き、社会経済情勢等の変化や交通状況等の把握を行い、必要に応じて課題の抽出や対応の検討等に努める。 <p>【同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿自動車道紀勢線(田辺～すさみ)は、周辺地域の観光客の増加や、地域活性化に大きく寄与している。また、南海トラフ巨大地震の発生時にも地域寸断による孤立解消が期待される等、防災面からの地域の期待も大きい。今後、同種事業の計画・調査にあたっては、関係自治体、関係機関とも連携の上、効率的・効果的に事業を推進する工夫が必要であると考える。 ・事業評価手法の見直しについては、今後も継続して種々の整備効果の把握・検証を努めると共に、便益の計算手法を改善する方法と貨幣換算できない価値も含めて総合的に評価する方法について検討する。 	対応なし	近畿地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 築地 貴裕)

一般国道56号 伊予インター関連 (H4～H27)	5年以内	430	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 430億円、工期 平成4年度～平成27年度 B/C 1.5 (B : 1,175億円、C : 778億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減【約387千人時間/年→約158千人時間/年 59.2%削減】 ・伊予市中山町からJR伊予市駅までの所要時間が短縮【22分→21分】 ・伊予ICから松山空港までの所要時間が短縮【32分→30分】 ②物流効率化の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・伊予ICから松山港までの所要時間が短縮【41分→38分】 ・向原交差点から青果市場までの所要時間が短縮【11分→7分】 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域内での事業、周辺に大型商業施設が立地【6店舗→15店舗】 ④国土・地域のネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・伊予市から日常生活圏中心都市である松山市へのアクセスが向上【30分→28分】 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・松山市～平家谷公園までの所要時間が短縮【99分→86分】 ⑥安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・伊予市双海地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【50分→38分】 ・伊予市中山地区から三次救急医療施設までの所要時間が短縮【45分→41分】 ⑦安全な生活環境の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道がない区間に歩道設置 ⑧災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域防災計画において第一次緊急輸送路に指定 ・伊予跨線橋の架け替えにより、老朽橋梁における通行規制等が解消 ⑨環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量が約4,8千t-CO2/年(約1.0%)削減【495.2千t-CO2/年→490.4千t-CO2/年】 ⑩生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量が約7.3t-N02/年(約46.6%)削減【15.7t-N02/年→8.4t-N02/年】 ・SPM排出量が約0.4t-SPM/年(約49.4%)削減【0.89t-SPM/年→0.45t-SPM/年】 (事業実施による環境の変化) <ul style="list-style-type: none"> - (社会経済情勢の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域(伊予市・松前町)の人口は、平成12年以降減少傾向。 ・沿線地域(伊予市・松前町)の自動車保有台数は平成12年以降増加傾向。 ・国道56号伊予インター関連の利用が想定される伊予市～松山市の通勤流動(H27)は約6,022人/日であり、そのうち自家用車利用は約6割。 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・伊予インター関連の完成供用により、交通流の円滑化と交通安全の確保、地域間の所要時間短縮、救急医療活動への貢献、物流活動の効率化への貢献、沿線への大型店舗出店の進展など、「交通流の円滑化と交通安全の確保、都市間及び空港・港湾など交通結節点へのアクセシブル性の向上、松山広域都市圏・地元産業の活性化など、主要幹線道路としての機能向上を図る」という伊予インター関連の整備目的に見合った効果が確認できていることから、今後の事業評価および改善措置の必要性はない。 ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・事業前後の整備効果に関して統計指標、ヒアリング等を用いて、整備効果の確認が出来ている。 ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 道路計画課 (課長 鈴木 大健)
---------------------------------	------	-----	---	------	--------------------------------

一般国道218号 北方延岡道路 (H8~H27) 九州地方整備局	5年以内	357	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 357億円 工期 平成8年度～平成27年度 ・B/C 1.6 (B : 992億円 C : 621億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保(並行する国道218号の損失時間の削減：削減率約8割) ・物流効率化の支援(高千穂町から細島港(重要港湾)への輸送時間短縮：高千穂町～細島港(約14分短縮)) ・国土・地域ネットワークの構築(拠点都市である熊本市と延岡市を高規格幹線道路で結ぶルートを構築：熊本市役所～延岡市役所(約16分短縮)) 他5項目に該当 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行する国道218号の騒音値は、環境基準値を満足している。(昼間：71dB→67dB、夜間：60dB→58dB) <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・延岡市の人口は減少傾向にあるが、一世帯あたりの自動車保有平均台数は九州全体の平均保有台数よりも多い。 ・並行現道である国道218号と北方延岡道路を合わせた交通量は近年、横這いの傾向となっている。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北方延岡道路の整備により、「広域交通ネットワークの形成」、「災害に強いネットワーク構築」、「交通安全性の向上」等について、一定の効果が得られていることから当面の改善措置や更なる事後評価の必要性はない。 ・今後の交通状況や広域的な交通需要の動向などに変化が生じれば、対応等について検討することが重要である。 ・社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて調査・検討を進める。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北方延岡道路では、トンネルや切り土掘削による建設発生土について、工事着手前に関係機関である自治体と発生土の受け入れ先を調整。 ・結果、延岡JCT付近の工業団地造成地へ搬入することで受け入れ先の確保に繋がった。 ・北方延岡道路のように多くの建設発生土が想定される事業の場合、事業化された時点など早い段階で想定される建設発生土の受け入れ地など関係機関と一体となった調整を行い、事業を円滑に進めることが重要である。 	対応なし	九州地方整備局 道路部 道路計画第一課 (課長 駒井 正樹)
---	------	-----	---	------	---

一般国道331号 豊見城道路 (H1~H27) 沖縄総合事務局	5年以内	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費：405億円、工期：平成元年度～平成27年度 ・B/C：3.4 (B：2,339億円、C：688億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減。 【整備なし215万人・時間/年→整備あり26万人・時間/年、渋滞損失削減率：88%削減】 ・バス路線の利便性向上。 ・第二種空港へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇空港(40分→33分)】 ②物流効率化的支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇港新港(49分→42分)】 ・農林水産品の流通の利便性向上。【JAおきなわ糸満集荷場～中央卸売市場(浦添市)(52分→43分)】 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏における2環状7放射道路としての位置付け。 ・IDJ区域内における市街地の都市計画道路網密度が向上。 【西崎地区IDJ地区(5.88km²)のうち、豊見城道路を除く：3.1km/km² 豊見城道路を含む：3.3km/km²】 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「沖縄西海岸道路」の一部を形成。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【糸満市役所～沖縄県庁(49分→41分)】 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 <ul style="list-style-type: none"> 【豊崎タウンプロジェクト(R2年6月イースト開業)、糸満西崎工業団地、与根西部地区開発計画】 ・主要な観光地へのアクセス向上。【那覇空港～平和祈念公園(49分→41分)】 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画(H23.3)における第2次緊急輸送道路として位置付け。 ・第二次緊急輸送道路である旧国道331号の迂回路としての機能を形成。 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減量(並行区間)：1.4万t-CO₂/年 排出削減率：63%削減 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出削減量(現道/並行区間等)：31.6t/年 排出削減率：71%削減 ・SPM排出削減量(現道/並行区間等)：1.9t/年 排出削減率：72%削減 ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・糸満道路との一體的整備の必要性 <ul style="list-style-type: none"> (事業による環境変化) <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価に對応する項目 特になし ・その他の評価すべきと判断した項目 特になし (事業をめぐる社会情勢等の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・豊見城市的人口増加率は沖縄県全体よりも高い。 ・豊見城市は「国際物流拠点商業集積地域」に指定され今後も大型車交通量の増加見込み。 ・那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、豊見城市的宿泊施設収容人員は増加傾向。 ・那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加。 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・開通前に比べ、旧国道の渋滞長・旅行速度が改善され交通渋滞が緩和。 ・那覇空港へひめゆりの塔区間の所要時間短縮され、那覇港、那覇空港へのアクセス性が向上。 ・所要時間が短縮され、那覇都市圏への観光周遊の利便性が向上し交通混雑の緩和に寄与。 ・そうした効果により、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市的人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与。 ・以上より、事業の効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) <ul style="list-style-type: none"> 事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はない。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 真栄里 和也)
--	------	---	------	---------------------------------

一般国道331号 糸満道路 (H2~H28) 沖縄総合事務局	5年以内	505	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 505億円、工期 平成2年度～平成28年度 ・B/C 1.5 (B : 1,268億円、C : 837億円) (客観的評価指標に対応する事後評価項目) ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の渋滞損失時間が削減。 【整備なし54万人・時間/年→整備あり10万人・時間/年、渋滞損失削減率：81%削減】 ・バス路線の利便性向上。 ・第二種空港へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇空港(40分→35分)】 ②物流効率化的支援 <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇港新港(49分→44分)】 ・農林水産品の流通の利便性向上。【JAおきなわ糸満集荷場～中央卸売市場(浦添市)(52分→48分)】 ③都市の再生 <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏における2環状7放射道路としての位置付け。 ・IDJ区域内における市街地の都市計画道路網密度が向上。 ④国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「沖縄西海岸道路」の一部を形成。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【糸満市役所～沖縄県庁(49分→44分)】 ⑤個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 【豊崎タウンプロジェクト(R2年6月イーアス開業)、糸満西崎工業団地】 ・主要な観光地へのアクセス向上。【那覇空港～平和祈念公園(49分→43分)】 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画 (H23.3) における第2次緊急輸送道路として位置付け。 ・第2次緊急輸送道路である旧国道331号の迂回路としての機能を形成。 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出削減量（並行区間）：0.3万t-CO2/年 排出削減率：63%削減 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NOx排出削減量（現道/並行区間等）：5.3t/年 排出削減率：68%削減 ・SPM排出削減量（現道/並行区間等）：0.31t/年 排出削減率：69%削減 ⑨他のプロジェクトとの関係 <ul style="list-style-type: none"> ・豊見城道路との一体的整備の必要性 (事業による環境変化) <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価に対応する項目 特になし ・その他の評価すべきと判断した項目 特になし (事業をめぐる社会情勢等の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・糸満市の人口増加率は沖縄県全体よりも高い ・糸満市は「勧励物流拠点産業集積地帯」に指定され今後も大型車両交通量の増加見込み ・那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、糸満市の宿泊施設収容人員は増加傾向 ・那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加 (後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・開通前に比べ、旧国道の渋滞長、旅行速度が改善され交通渋滞が緩和。 ・那覇空港へひめゆりの塔区間の所要時間短縮され、那覇港、那覇空港へのアクセス性が向上。 ・所要時間が短縮され、那覇都市圏への観光周遊の利便性が向上し交通混雑の緩和に寄与。 ・そうした効果により、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市の人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与。 ・以上より、事業の効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 (計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) <ul style="list-style-type: none"> 事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はない。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 真栄里 和也)

一般国道331号 中山改良 (H2~H27) 沖縄総合事務局	5年以内	88	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 88億円、工期 平成2年度～平成27年度 ・災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等：106億円、費用：164億円 <p>(客観的評価指標に対応する事後評価項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・旧道の渋滞損失時間が削減。3.7万人・時間/年→0.8万人・時間/年(77%削減) ・国道331号を利用する既存バスルートの定時制の確保が期待される ② 地域・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・大型車のすれ違いや走行性の向上が期待される ③ 個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・南部地域へのアクセス性が向上し観光の活性化が期待される ④ 災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・国道331号、中山改良は第2次緊急輸送道路に位置づけられ、迂回機能も期待される ⑤ 地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量を削減(448t-CO2/年) ⑥ 生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量を削減(69%削減) ・SPM排出量を削減(69%削減) ⑦ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・旧道区間での線形不良箇所(13箇所)、縦断勾配6%超箇所(10箇所)が、改良区間では0箇所 <p>(事業による環境変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南城市の人口伸び率は、沖縄全体を上回る。 ・南城市的生体辺り自動車保有台数は沖縄全体を上回る。 ・旧道では落石、土砂災害は発生。 ・那覇空港利用者数、沖縄県の入域観光客数、南城市的宿泊施設収容人数は増加傾向。 ・那覇空港における発着回数・那覇港におけるクルーズ船寄港回数は増加傾向。 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、災害時において脆弱な旧道の代替路が形成され、救急搬送や災害復旧活動を支援している。 ・また、一部歩道がない通学路からの交通転換が図られることで、安全で安心できる暮らしの確保に寄与している。 ・更に、観光バスなどの運行がスムーズになることから観光周遊の利便性が向上し、地域経済の好循環に寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 ・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 <p>(計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。今後ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、安全・安心の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 真栄里 和也)

一般国道329号 宜野座改良 (H2~H27) 沖縄総合事務局	5年以内	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 70億円、工期 平成2年度～平成27年度 (事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ①円滑なモビリティの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・旧国道329号の渋滞損失時間22.6万人・時間／年、削減率：7割削減 ・バス路線（名護東線・名護～うるま線）の利便性向上：5分→4分 ・宜野座村松田地区～那覇空港のアクセス向上：63分→62分 ②物流効率化的支援 <ul style="list-style-type: none"> ・宜野座村松田地区～那覇空港のアクセス向上：69分→68分、 宜野座村松田地区～金武湾港のアクセス向上：29分→24分 ・車海老養殖場（宜野座村内）～那覇港の利便性向上：68分→67分 ③国土・地域ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・宜野座村漢那地区～日常活動中心都市（名護市）のアクセス向上：25分→24分 ④個性ある地域の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・宜野座IC～松田地区体験交流センター（宜野座村）のアクセス向上：4分→3分 ⑤安全で安心できるくらしの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・沖縄県立中部病院～宜野座村松田地区的アクセス向上：35分→33分 ⑥災害への備え <ul style="list-style-type: none"> ・第二次緊急輸送道路に指定 ・沖縄自動車道の代替路を形成 ⑦地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減量：0.15千t／年 ⑧生活環境の改善・保全 <ul style="list-style-type: none"> ・NO2排出量の削減率：5割削減 ・SPM排出量の削減率：6割削減 <p>(事業実施による環境の変化) 環境影響評価、対象外事業である。 (社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宜野座村の人口の伸び率は、全国平均及び沖縄県を大きく上回る伸び率 ・自動車保有台数の伸び率は、沖縄県の類似した変化となっており、全国平均を大きく上回る伸び率 ・沖縄県における観光客数・観光収入は、目標値とほぼ同等に年々増加 ・レンタカー許可車両数も年々増加傾向にあり、自動車で移動する観光客が増加 <p>(今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の整備により、沖縄本島のハシゴ道路ネットワーク及び緊急輸送道路の一部が整備され、南北の交通の強化を支援している。 ・沖縄自動車道の宜野座改良に並行する区間ににおいて、通行規制がかかった場合に、宜野座改良区間がその影響を軽減できる。 ・また、並行する旧国道329号は線形不良箇所や信号機が連続して多数あるが、宜野座改良区間は走行性の高いルートであり、「安全性の向上」、「救急搬送時の負担軽減」に寄与している。 ・更に、プロ野球キャンプ期間中の交通負担を担い宜野座IC～キャンプ場へのアクセス性が向上したことから宜野座村の経済効果も期待される等、沖縄県の幹線道路として重要性が増大していくことは明らかである。 ・上記により、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。 ・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価手法の見直しについて、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はないと考えるが、今後はビッグデータ等を活用し、特に防災機能向上に関するストック効果に留意した評価に努める。 	対応なし	沖縄総合事務局 道路建設課 (課長 真栄里 和也)
--	------	--	------	---------------------------------

一般国道45号 仙塩道路 (仙台港北～利府中) (S57～H27)	5年以内	836	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 836億円、工期 昭和57年度～平成27年度 B/C 3.7 (B: 7,419億円、C: 1,980億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通量の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の交通量は、約29,500台／日 (H27) から、約34,000台／日 (R1) に増加 ・混雑度は4車線化により1.7から0.59へ大幅に低下 (NEXCO東日本データ) ・渋滞回数は4車線化により682回／年 (H27) から0回／年 (R1) となり解消 (NEXCO東日本データ) ・並行区間等の渋滞損失時間の削減 渋滞損失時間削減量 : 9,348.2千人・時間／年 渋滞損失削減率 0.0758%削減 ●近傍の空港及び港湾へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・仙台空港【拠点空港（旧第二種空港）】への所要時間が短縮 【松島～仙台空港：開通前104分 ⇒ 開通後30分】 (暫定2車線開通時 : 46分、4車線開通時 : 30分) <ul style="list-style-type: none"> ・仙台釜石港【国際拠点港湾（旧特定重要港湾）】への所要時間が約11分短縮 【大衡IC～仙台港北IC：開通前39分 ⇒ 開通後18分】 ●日常活動圏中心都市へのアクセス向上 <ul style="list-style-type: none"> ・仙台市から石巻市（日常活動圏中心都市）への所要時間が約8分短縮 【仙台市～石巻市：開通前145分 ⇒ 開通後53分】 ●事業実施による環境の変化 <ul style="list-style-type: none"> 【大気環境】 <ul style="list-style-type: none"> ・最新のバックグラウンド濃度を考慮し予測した結果、全地点で環境基準を下回ることを確認。 CO : 日平均値の年間2%除外値 0.40 ppm (10ppm以下) NO2 : 日平均値の年間98%値 0.024 ppm (0.04～0.06ppm以下) 【交通騒音】 <ul style="list-style-type: none"> ・騒音測定を実施し、全地点で環境基準値を下回ることを確認。 測定値：昼間57～65dB 夜間53～59dB (環境基準：昼間70dB 夜間65dB) (社会経済情勢の変化) <ul style="list-style-type: none"> ・人口は、仙塩道路沿線では全国平均と比較して、増加傾向 ・宮城県の県内総生産（名目）は、全国（国内総生産）と比較して、増加傾向 ・製造品出荷額は、仙塩道路沿線は全国（製造品出荷額）と比較して、増加傾向 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・観光の活性化、物流の効率化、基幹公共交通の支援、リダンダンシーの確保など、様々な整備効果が発現されており、当該区間ににおける更なる事後評価は特段必要なものと考える ・道路の整備によるネットワーク効果の更なる発現など、引き続き周辺道路も含めた利用状況について注視し、地域と一緒にとした利用促進の取組みなど、積極的に努めていく (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価の結果、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の特段の見直しの必要性はないと思われる。 	対応なし	東日本高速道路（株） 高速道路計画課 (課長 川崎 健史)
--	------	-----	---	------	-------------------------------------

			<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 6,106億円、工期 平成5年度～平成27年度 B/C 2.0 (B : 19,645億円、C : 9,804億円) (事業の効果の発現状況) • 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の状況 • 國土・地域ネットワークの構築 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 • 個性ある地域の形成 IC等からのアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 • 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の状況 • 災害への備え 並行する高速ネットワークの代替路線として機能 他8項目について効果の発現が見られる。 (事業実施による環境の変化) 【大気質】 • 当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2 : 8万トン/年削減 NOX : 95トン/年削減 SPM : 28トン/年削減 (社会経済情勢の変化) • 平成30年 三遠南信自動車道（佐久間川合IC～東栄IC、龍江IC～飯田上久堅・喬木富田IC）開通 • 令和元年 三遠南信自動車道（天龍峡IC～龍江IC）開通 • 令和2年 新東名高速道路（御殿場JCT～浜松いなさJCT）6車線化完成 (今後の事後評価及び改善措置の必要性) • 費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) • 新東名高速道路は施工途中で暫定4車線での整備に変更となったが、静岡県区間は後からでも6車線化に対応できる構造であった。これに対し愛知県区間や神奈川県区間はトンネル、橋梁などを4車線で整備したため、今後の6車線化整備には時間も事業費も掛かることになる。これを課題としてしっかり認識し、今後の事業に反映することが必要。</p>		
第二東海自動車道 横浜名古屋線 (浜松いなさJCT～豊田東JCT) (H5～H27)	5年以内	6,106		対応なし	中日本高速道路(株) 経営企画課 (課長名 杉井 淳一)

東九州自動車道 北九州JCT～みやこ豊津 (H9～H26)	5年以内	1,386	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 1,386億円、工期 平成9年度～平成26年度 ・B/C 1.9 (B : 4,503億円、C : 2,369億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況 ・物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・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 ・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の状況 ・災害への備え 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・他12項目について効果の発現が見られる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2 : 約2万トン/年削減 NO2 : 約71トン/年削減 SPM : 約5トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年6月に東九州自動車道津久見～佐伯間が供用を開始 ・平成27年3月に東九州自動車道豊前～宇佐間が供用を開始 ・平成28年4月に東九州自動車道椎田南～豊前間が供用を開始 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし 	対応なし	西日本高速道路（株） 計画設計課 (課長 田中 克彦)
-------------------------------------	------	-------	--	------	-----------------------------------

東九州自動車道 椎田南～宇佐 (H18～H28)	5年以内	864	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 864億円、工期 平成18年度～平成28年度 ・B/C 1.6 (B : 2,149億円、C : 1,316億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況 ・物流効率化の支援 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上の状況 ・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 ・個性ある地域の形成 IC等からアクセスが向上する主要な観光地へのアクセス向上による効果 ・災害への備え 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成 ・他12項目について効果の発現が見られる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <p>【大気質】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間の整備により自動車からの二酸化炭素・窒素酸化物・粒子状物質の排出量が削減され、環境負荷低減に貢献。 CO2 : 約1万トン/年削減 NO2 : 約27トン/年削減 SPM : 約2トン/年削減 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年6月に東九州自動車道津久見～佐伯間が供用を開始 ・平成26年3月に東九州自動車道苅田北九州空港～行橋間が供用を開始 ・平成26年12月に東九州自動車道行橋～みやこ豊津間が供用を開始 <p>(今後の事後評価及び改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし 	対応なし	西日本高速道路（株） 計画設計課 (課長 田中 克彦)
--------------------------------	------	-----	--	------	-----------------------------------

【港湾整備事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
室蘭港崎守地区 道路整備事業 (H14～H27) 北海道開発局	5年以内	36	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成25年再評価時:36億円→令和2年事後評価時:36億円 ・整備期間 平成25年再評価時:平成14年度～平成26年度→令和2年事後評価:平成14年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.4 (B:89億円、C:63億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送・移動コストの削減 ・交通事故の減少 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木材チップヤードの廃止 ・外貿コンテナ航路の毎週運航 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事業評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送・移動コストの削減や車両の安全性が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 (課長 箕作幸治)

苫小牧港東港区中央水路地区 国際海上コンテナターミナル整備事業（耐震） (H13～H27) 北海道開発局	5年以内	491	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成26年再評価時:491億円→令和2年事後評価時:491億円 ・整備期間 平成26年再評価時:平成13年度～平成27年度→令和2年事後評価時:平成13年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.5 (B:1,520億円、C:999億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・震災時における輸送コストの削減 ・施設被害の回避 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貿コンテナ貨物量の増加 ・大規模地震対策施設の計画変更 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 ・改善措置の必要性 ・本事業の実施により、輸送コストの削減や大規模地震発生時に物流機能が確保される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 (課長 箕作幸治)
---	------	-----	---	------	------------------------------

函館港万代・中央 ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 (H15～H27) 北海道開発局	5年以内	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 平成26年再評価時:65億円→令和2年事後評価時:54億円 ・整備期間 平成26年再評価時:平成15年度～平成30年度→令和2年事後評価時:平成15年度～平成27年度 ・B/C 事後評価時 1.6 (B:165億円、C:105億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送コストの削減 ・輸送コスト・輸送時間コストの削減 ・業務コストの削減 ・資産価値の喪失回避 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁利用形態の見直し ・取扱貨物量及び品目の変化 <p>(今後の事業評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施より、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、今後の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施より、輸送コストの削減や滞船の増大が回避される等の事業効果の発現により、当初の目的は達成され、投資効果も確保されていることから、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方等について、見直しを必要とする項目はない。 	対応なし	北海道開発局 港湾計画課 (課長 箕作幸治)
--	------	--	------	------------------------------

青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業(S57～H27) 東北地方整備局	5年以内 401	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>全体事業費 前回評価時 397億円 → 事業完了時 401億円 B/C 事後評価時 3.6 (B : 3,926億円、C : 1,101億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フェリー貨物量は、防波堤整備前昭和57年当時の946万tに対して近年2,000万t以上での貨物量推移となっている。 ・平成26年度より沖館埠頭が外国クルーズ船の着岸場所にもなっている。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森港沖館地区・油川地区防波堤整備事業により、岸壁前面の静穏度が向上し、フェリーの安定性・安全性が確保された。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。 	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 渡部秀幸)
---	-------------	---	------	-------------------------------

相馬港 航路・泊地整備事業 (H26～H27) 東北地方整備局	5年以内	68	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 新規採択時 63億円 → 事業完了時 68億円 ・B/C 事後評価時 3.2 (B : 270億円、C : 83億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年より、80,000DWT級船舶によりLNGが輸入されている。令和2年に福島天然ガス発電所の営業運転が開始し、今後、LNG輸入量の大幅な増加が見込まれる。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相馬港航路・泊地整備事業により、4号ふ頭にLNG受入基地及び福島天然ガス発電所が立地。企業集積に伴い地元経済の活性化、雇用創出（操業人員やメンテナンス要員など）が図られた。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。 	対応なし	東北地方整備局 港湾計画課 (課長 渡部秀幸)
--	------	----	--	------	-------------------------------

清水港新興津地区 国際海上コンテナ ターミナル整備事 業 (H20～H30) 中部地方整備局	5年以内	258	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 258億円、工期 平成20年度～平成30年度 ・B/C 1.9 (B : 831億円、C : 431億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送距離の短縮による輸送コスト削減 ・滞船の解消による海上輸送コスト削減 ・大規模地震発生時の輸送コスト削減 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路、中部横断自動車道等の整備の進展により、清水港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、清水港周辺地域において物流施設の立地が増加した。 ・これに伴い、当該物流施設を活用した清水港のコンテナ利用が促進された。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要はないと考える。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要はないと考える。 	対応なし	中部地方整備局 港湾計画課 (課長 福田浩司)
広島港廿日市地区 航路・泊地整備事 業 (H23～H27) 中国地方整備局	5年以内	73	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 73億円、工期 平成23年度～平成27年度 ・B/C 2.7 (B : 253億円、C : 94億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航路・泊地の整備により、標準LNG船（15万m³級）船を利用した他社との共同輸送が可能となり、LNGの効率的な輸送が実現している。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業実施による環境の変化はない。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成31年3月に広島港港湾計画が改訂（LNG需要増加への対応を見据えた計画が盛り込まれる）。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は十分な事業効果を発揮しており、環境への重大な影響も確認されておらず、また、今後も更なる事業効果が期待できることから、改めて事後評価を実施する必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に見合った事業効果の発現が確認されており、改善措置の必要性はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	対応なし	中国地方整備局 港湾計画課 (課長 尾崎靖)

中津港田尻地区 臨港道路整備事業 (H20～H27) 九州地方整備局	5年以内	55	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 55億円、工期 平成20年度～平成27年度 ・B/C 1.9 (B : 161億円、C : 84億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、「物流の効率化」「交通混雑の緩和」「地域住民の利便性・安全性向上」等について効果が得られた。 <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再事後評価の必要はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津港臨港道路は、生活道路及び農業用道路の現道上に整備することから、生活基盤を維持することが重要であり、地元住民へ配慮する必要があった。 ・このため、地元住民や農業・漁業関係者を含めた地元代表者からなる安全協議会の設置や関係機関と合同での地元説明会を定期開催することで、当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に工事を進め事業を完了することが出来た。 ・今後も同種事業において、計画段階から関係機関と協力した地元説明を行い、合意形成を図ることが重要と考える。 	対応なし	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 大瀬信一)
---	------	----	---	------	-------------------------------

細島港白浜地区 国際物流ターミナル整備事業 (H23～H27) 九州地方整備局	5年以内	44	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費 44億円、工期 平成23年度～平成27年度供用 ・B/C 3.1 (B : 200億円、C : 65億円) <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、「輸送の効率化」等について効果が得られた。 ・特になし。 <p>(社会経済情勢の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再事後評価の必要はない。 ・改善措置の必要性) ・改善措置の必要はない。 <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・細島港は、残存機雷位置に該当する海域（以下、機雷残存海域）ではないことから、浚渫工事着手前に残存機雷の有無を確認する磁気探査を行わずに浚渫工事を実施したところ、砲弾が確認された。 ・このため、日向海上保安署と協議の結果、機雷残存海域でなくても海上工事の安全性を確保するため、事前に磁気探査を実施するとした。 ・今後も同種事業において、海上工事の安全性を確保するため、工事対象区域においては磁気探査が必要である。 	対応なし	九州地方整備局 港湾計画課 (課長 大瀬信一)
--	------	----	--	------	-------------------------------

【空港整備事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
新千歳空港19L ILS双方向化事業 (H20～H27) 東京航空局 北海道開発局	5年以内	19	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 19億円、工期 平成20年度～平成27年度（平成23年度～25年度は事業休止） B/C 1.4 (B : 43億円、 C : 32億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 本事業が実施されていなければ、年間182便に遅延が発生し、さらに年間2便の欠航が発生していたと推定され事業効果の発現が認められる。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 上空待機やダイバート/リターンの回避により飛行時間が減少し、環境汚染物質の排出削減、騒音影響の低減の環境改善に対する効果が見込める。</p> <p>(社会経済情勢の変化) H20年のリーマンショックによる世界的な経済危機やH23年の東日本大震災などにより航空需要は一時低迷したが、その後順調に回復している。また、新千歳空港においては国際線の伸びが大きいが、これは訪日観光を促進する事業と観光資源の豊富な北海道という立地の組み合わせによるものと考えられ、更なる需要増加が期待できる。R2年には新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し、航空需要が大きく減少している。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 新千歳空港の旅客数はR1年まで増加傾向にあり、また訪日観光客の拡大に関する政府の取り組みの効果も発現していることから、更なる増加も期待される。一方、費用対効果分析の感度分析において、航空旅客数需要の10%減少の状況下でも便益が上回ることが確認されている。新型コロナウイルス感染症の影響については、今後の状況を予測することは困難であるが、需要の減少を考慮して試算したところ、影響期間が3年間続くと仮定しても、感度分析（航空旅客需要の10%減少）の範囲内であり、さらに影響期間が8年間続くと仮定しても、便益が上回ることが確認された。以上より、今後の事後評価は必要ないものと判断する。</p> <p>(改善措置の必要性) 事業採択時の想定に比べ効果の発現状況は小さくなっているものの、効果が十分に発現しており、特に改善措置は必要ないものと考えられる。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 本事業においてマニュアルに沿った手法により検討を実施し、適正化された航空旅客数需要予測のもとにおいても整備効果の発現が確認されたことから、同種事業の事業評価方法等の見直しは必要ないものと認められる。</p>	対応なし	東京航空局保安部 技術保安企画調整課 (課長：鈴木実)

【都市公園等事業】
(直轄事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
国営アルプスあづみの公園 (H2～H27) 関東地方整備局	5年以内	611	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 611億円、工期 平成2年度～平成27年度 B/C 1.9 (B : 2,851億円、C : 1,507億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 防災、観光振興等地域活性化、長寿・福祉社会への対応、自然との共生、文化財の保全・活用、動植物の生息・生育環境の保全・創出等に関する効果が発現されている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 動植物の生息・生育環境の保全・創出、埋蔵文化財の保全・活用に取り組んでおり、事業実施による環境変化は見られない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 自治体の総合基本計画に位置づけられるなど地元からも期待されている。 本公園に接する県営公園とも相互の特性を補完しながら相乗効果を発揮する施設となっている。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はない。 ただし、事後評価の方法（間接利用価値の効果説明）については、今後検討していく。</p>	対応なし	関東地方整備局 建設部都市整備課 (課長 大槻寛之)
国営吉野ヶ里歴史公園 (H4～H28) 九州地方整備局	5年以内	357	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 357億円、工期 平成4年度～平成28年度 B/C 1.7 (B : 2,302億円、C : 1,384億円) (B/Cについては、県立公園区域を含め算定)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 遺跡の保存と活用、防災、観光振興等地域活性化、長寿・福祉社会への対応、住民参加に関する効果が発現されている。</p> <p>(事業実施による環境の変化) 埋蔵文化財の保全・活用に取り組んでおり、事業実施による環境の変化はみられない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 本公園整備による上位計画の変更はない。 吉野ヶ里歴史公園は国営公園と県立公園が一体となって公園整備を実施している。県立公園の整備状況に大きな変化はなく、本公園の整備効果発現への影響はない。</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、更なる事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 本事業の実施により、観光振興等地域活性化、防災等に関する効果について、一定の効果が得られていることから、当面の改善措置の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 同種事業の計画・調査のあり方について、見直しを必要とする事項はなく、事業評価手法の見直しの必要性はない。</p>	対応なし	九州地方整備局 建設部 都市整備課 (課長 田中 耕介)

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
平塚税務署 (H23～H29) 関東地方整備局	5年以内 14		<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐久・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁営繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 <p>以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 <p>(社会経済情勢等の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特になく考えられる。 <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で再度の事後評価の必要性はない。 <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、現時点で改善措置の必要性はない。計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	関東地方整備局 営繕部調整課 (課長 小泉 洋)

和歌山地方合同庁舎 (H21～H29) 近畿地方整備局	5年以内	90	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁營繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	近畿地方整備局 営繕部技術・評価 課 (課長 長谷部 武志)
高松地方合同庁舎 (Ⅱ期) (H21～H29) 四国地方整備局	5年以内	91	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業計画に沿った整備がなされ、また庁舎が適切に活用されていることから、事業採択の時点から特段の要因の変化はないと考えられる。 (事業の効果の発現状況) ・位置、規模及び構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足していることが確認できる。 ・地域性、景観性、環境保全性、ユニバーサルデザイン、防災性及び耐用・保全性について、特に充実した取組がなされており、官庁營繕の施策が適切に反映されていることが確認できる。 以上より、想定していた事業の効果は十分に発現していると考えられる。 (事業実施による環境の変化) ・環境負荷低減への取組みやCASBEE評価の結果から特に問題はないと考えられる。 (社会経済情勢等の変化) ・本事業の事業計画の必要性や合理性に影響を与えるような社会経済情勢の変化は特にないと考えられる。 (今後の事後評価の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、今後の事後評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) ・事業の効果は十分に発現していると考えられるため、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・現時点で見直しの必要性は見られない。 	対応なし	四国地方整備局 営繕部技術・調査 課 (課長 西森 浩史)

令和3年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			担当課 (担当課長名)			
		貨幣換算した便益:B(億円)		B/C				
		便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円)					
利根別川大規模特定河川事業 北海道	36	8,742 ※	【内訳】 被害防止便益:8,734億円 残存価値:8.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,715戸 年平均浸水被害軽減面積:303ha	1,301 ※	【内訳】 建設費 1,300億円 維持管理費 0.96億円	6.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、利根別川整備計画区間では1,482ha、8,464戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道12号線等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
安平川(下流工区)大規模特定河川事業 北海道	100	1,151 ※	【内訳】 被害防止便益:1,133億円 残存価値:18億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:42戸 年平均浸水被害軽減面積:133ha	682 ※	【内訳】 建設費 679億円 維持管理費 3.1億円	1.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、安平川整備計画区間では5,166ha、3,779戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道36号線等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
富良野川大規模特定河川事業 北海道	30	3,124 ※	【内訳】 被害防止便益:3,098億円 残存価値:26億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:763戸 年平均浸水被害軽減面積:1,028ha	2,832 ※	【内訳】 建設費 2,829億円 維持管理費 3.2億円	1.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、富良野川整備計画区間では6,566ha、4,719戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道38号線等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
芭露川大規模特定河川事業 北海道	26	1,710 ※	【内訳】 被害防止便益:1,698億円 残存価値:12億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:506戸 年平均浸水被害軽減面積:607ha	843 ※	【内訳】 建設費 841億円 維持管理費 2.1億円	2.0 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、芭露川整備計画区間では1,379ha、1,266戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道238号線等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

別保川大規模特定河川事業 北海道	33	717 ※	【内訳】 被害防止便益:709億円 残存価値:7.7億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:517戸 年平均浸水被害軽減面積:54ha	399 ※	【内訳】 建設費 399億円 維持管理費 0.38億円	1.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、別保川整備計画区間では573ha、5,967戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、釧路町役場等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
気仙川大規模特定河川事業 岩手県	20	64 ※	【内訳】 被害防止便益:63.01億円 残存価値:1.23億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:75戸 年平均浸水被害軽減面積:142.4ha	50 ※	【内訳】 建設費 48.51億円 維持管理費 1.53億円	1.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、気仙川沿川沿いで1,437ha、1,640戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、国道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
芋川大規模特定河川事業 秋田県	22	2,119 ※	【内訳】 被害防止便益:2,100億円 残存価値: 19億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:45戸 年平均浸水被害軽減面積:21ha	893 ※	【内訳】 建設費 888億円 維持管理費5億円	2.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、芋川流域で約290ha、約640戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道105号、小学校等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
下内川大規模特定河川事業 秋田県	17	65 ※	【内訳】 被害防止便益 64億円 残存価値 0.92億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:13戸 年平均浸水被害軽減面積10ha	35 ※	【内訳】 建設費 31億円 維持管理費 4億円	1.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、下内川流域で約110ha、約108戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、保育園等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
滝川大規模特定河川事業 福島県	15	100	【内訳】 被害防止便益 92億円 残存価値 8.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 16戸 年平均浸水被害軽減面積 2.0ha	13	【内訳】 建設費 12億円 維持管理費 1.4億円	7.4	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、滝川流域で25ha、約242戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、公共施設の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
佐久間川大規模特定河川事業 福島県	8.0	44	【内訳】 被害防止便益 36億円 残存価値 8.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 16戸 年平均浸水被害軽減面積 2.0ha	7.5	【内訳】 建設費 6.7億円 維持管理費 0.76億円	5.9	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、佐久間川流域で25ha、約243戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

桜川大規模特定河川事業 茨城県	17	14,041 ※	【内訳】 被害防止便益 14,041億円 残存価値 0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:560戸 年平均浸水被害軽減面積:324ha	1,345 ※	【内訳】 建設費 1,252億円 維持管理費 93億円	10.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、桜川流域では、3,425ha、5,920戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、農地、県道等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
恋瀬川大規模特定河川事業 茨城県	10	2,896 ※	【内訳】 被害防止便益 2,896億円 残存価値 0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:38戸 年平均浸水被害軽減面積:79ha	768 ※	【内訳】 建設費 683億円 維持管理費 85億円	3.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、恋瀬川流域では、889ha、392戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、農地、県道等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
姿川大規模特定河川事業 栃木県	27	105	【内訳】 被害防止便益:104.8億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:30戸 年平均浸水被害軽減面積:12.8ha	25	【内訳】 建設費 22.5億円 維持管理費 2.0億円	4.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、姿川流域で12.8ha、30戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、平成27年9月関東・東北豪雨や令和元年東日本台風と同規模の洪水に対して、事業実施により宅地や農地の浸水被害を概ね解消することができる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
名草川大規模特定河川事業 栃木県	42	451	【内訳】 被害防止便益:449.8億円 残存価値:0.77億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:388戸 年平均浸水軽減面積:38ha	34	【内訳】 建設費 34.1億円 維持管理費 0.2億円	13.1	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、名草川流域で38ha、388戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、平成3年8月の降雨規模と同等の洪水が発生した場合、足利市利保町地先では宅地や農地に被害が及ぶことが想定されるが、事業実施により一連区間全体で想定される宅地等の浸水被害を解消できる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
旗川大規模特定河川事業 栃木県	19	167	【内訳】 被害防止便益:167.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:80戸 年平均浸水軽減面積:45ha	16	【内訳】 建設費 16.0億円 維持管理費 0.2億円	10.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、旗川流域で45ha、80戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、令和元年東日本台風と同等の洪水が発生した場合、事業実施により宅地や農地の浸水被害を軽減することができる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
男井戸川大規模特定河川事業 群馬県	24	94 ※	【内訳】 被害防止便益 93億円 残存価値 0.7億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:76戸 年平均浸水被害軽減面積:8.5ha	71 ※	【内訳】 建設費 64億円 維持管理費 6.8億円	1.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、男井戸川流域では19ha、215戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、重要公共施設や災害時要援護者施設、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
長門川大規模特定河川事業 千葉県	36	3,273	【内訳】 被害防止便益 3,258億円 残存価値 15億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 1,061戸 年平均浸水被害軽減面積 2,700ha	589	【内訳】 建設費 569億円 維持管理費 19億円	5.5	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、印旛沼流域では、2,700ha、1,061戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

石神井川大規模特定河川事業 東京都	29	1,568 ※	【内訳】 被害防止便益 1560億円 残存価値 8億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:476戸 年平均浸水被害軽減面積:6.7ha	302 ※	【内訳】 建設費 215億円 用地補償費 56億円 維持管理費 31億円	5.2 ※	・河川整備計画で河道整備の目標としている降雨に伴う洪水が発生した場合、当該区間では、浸水面積が約29.7haに及び、人的被害として浸水想定範囲内の人口約4500人が想定される。加えて、複数の社会福祉施設や診療所等で浸水が想定される。本事業を実施することで、これらの被害を解消することが可能となる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
境川(下流)【朝日町工区】大規模特定河川事業 神奈川県	9.0	2,840	【内訳】 被害防止便益:2,739億円 残存価値:101億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:5,139戸 浸水被害軽減面積:279ha	1,131	【内訳】 建設費 1,014億円 維持管理費 117億円	2.5	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、境川流域では、279ha, 5,139戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的に・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、鉄道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
小出川大規模特定河川事業 神奈川県	55	355 ※	【内訳】 被害防止便益:352億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:272戸 浸水被害軽減面積:54ha	254 ※	【内訳】 建設費 228億円 維持管理費 26億円	1.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、小出川流域では、54ha, 272戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的に・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
今井川大規模特定河川事業 横浜市	16	4,307 ※	【内訳】 被害防止便益:4,286億円 残存価値:21億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,257戸 年平均浸水被害軽減面積:21ha	2,532 ※	【内訳】 建設費 2,264億円 維持管理費 268億円	1.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、今井川流域では、49ha, 3011戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的に・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
濁川大規模特定河川事業 山梨県	6.0	642	【内訳】 被害防止便益 642億円 残存価値 0.22億円 【主な根拠】 浸水被害軽減面積:48ha 浸水被害軽減戸数:2,045戸	47	【内訳】 建設費 43億円 維持管理費 4.0億円	13.7	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、濁川流域で48ha、約2,045戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
入山川大規模特定河川事業 山梨県	5.2	63	【内訳】 被害防止便益 63億円 残存価値 0.14億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:54戸 浸水被害軽減面積:4ha	5.7	【内訳】 建設費 5.1億円 維持管理費 0.6億円	11.1	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、入山川流域で4ha、約54戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
平等川大規模特定河川事業 山梨県	6.0	298	【内訳】 被害防止便益 298億円 残存価値 0.44億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:226戸 浸水被害軽減面積:330ha	7.8	【内訳】 建設費 7.2億円 維持管理費 0.6億円	38.1	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、平等川流域で330ha、約226戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道、鉄道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

渋川大規模特定河川事業 山梨県	7.8	19	【内訳】 被害防止便益 19億円 残存価値 0.38億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:143戸 浸水被害軽減面積:20ha	9.4	【内訳】 建設費 8.9億円 維持管理費 0.50億円	2.0	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、渋川流域で20ha、約143戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、学校の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
八糸川大規模特定河川事業 山梨県	5.2	46	【内訳】 被害防止便益 46億円 残存価値 0.22億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:99戸 浸水被害軽減面積:67ha	21	【内訳】 建設費 19億円 維持管理費 2.2億円	2.1	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、八糸川流域で67ha、約43戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
黒沢川大規模特定河川事業 長野県	35	974	【内訳】 被害防止便益:921億円 残存価値:53億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:679戸 年平均浸水被害軽減面積:147ha	31	【内訳】 建設費 30億円 維持管理費 1億円	31.4	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、黒沢川流域では1,174ha、5,435戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路、鉄道の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
皿川大規模特定河川事業 長野県	32	94	【内訳】 被害防止便益 94億円 残存価値 0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 64戸 年平均浸水被害軽減面積 6ha	30	【内訳】 建設費 27億円 維持管理費 3億円	3.2	・令和元年東日本台風と同規模洪水が発生した場合、皿川流域では642戸の浸水被害、要配慮者利用施設等の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、家屋や要配慮者利用施設の被害が防止・軽減される効果がある。このため、浸水被害の早期解消が必要である。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
浄土川大規模特定河川事業 新潟県	12	949 ※	【内訳】 被害防止便益:948億円 残存価値:0.9億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減面積:35ha 年平均浸水被害軽減戸数:434戸	46 ※	【内訳】 建設費:43億円 維持管理費:3億円	20.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、浄土川流域では106ha、1,311戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が解消される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道山田中潟線の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
大通川大規模特定河川事業 新潟県	9.8	85 ※	【内訳】 被害防止便益 84億円 残存価値 0.8億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減面積:366ha 年平均浸水被害軽減戸数:47戸	35 ※	【内訳】 建設費 32億円 維持管理費 3億円	2.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、大通川流域で470ha、80戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道新潟五泉間瀬線の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
泉州大規模特定河川事業 富山県	18	40 ※	【内訳】 被害防止便益:39.6億円 残存価値:0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数19戸 年平均浸水被害軽減面積4.06ha	18 ※	【内訳】 建設費 17.2億円 維持管理費 1.3億円	2.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、泉州流域で13ha、約5戸の浸水被害が発生することが予想されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、災害弱者施設、JR水見線の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

動橋川大規模特定河川事業 石川県	13	300 ※	【内訳】 被害防止便益:299億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:29戸 年平均浸水被害軽減面積:8.4ha	107 ※	【内訳】 建設費 97億円 維持管理費 10億円	2.8 ※	・動橋川上流には土砂災害危険箇所等に指定されている大土地区などがあり、豪雨等によって土砂流出した場合、土砂災害のみならず、動橋川の河道が埋塞することで氾濫による家屋被害が生じるおそれがある。当該事業を計画的・集中的に実施することにより、JR北陸本線などの浸水被害を軽減するとともに、一連区間全体では浸水面積252ha、浸水戸数855戸が解消される効果がある。さらに、当該区間の治水安全度の早期向上が図られるとともに、同地区上流での砂防堰堤整備とあわせて、効果の最大化が図られ大規模な土砂・洪水被害の防止等が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
飛驒川大規模特定河川事業 岐阜県	13	291 ※	【内訳】 被害防止便益 289億円 残存価値 1.3億円 【主な根拠】 浸水被害軽減面積:35ha 浸水被害軽減戸数:240戸	24 ※	【内訳】 建設費 21億円 維持管理費 2.9億円	12.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、飛驒川流域では、約37.8ha、約209戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
三滝新川大規模特定河川事業 三重県	8.6	15,168 ※	【内訳】 被害防止便益:15,166億円 残存価値:2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:25戸 年平均浸水被害軽減面積:17ha	174 ※	【内訳】 建設費:166億円 維持管理費:8.2億円	87.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、三滝新川流域では、約530ha、約700戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。 また、一連区間の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
七谷川大規模特定河川事業 京都府	15	28 ※	【内訳】 被害防止便益:28億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:6.7戸 年平均浸水被害軽減面積:3.4ha	19 ※	【内訳】 建設費 17億円 維持管理費 2億円	1.5 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、七谷川流域で約34ha、約67戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、主要地方道亀岡園部線等の重要な交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
大谷川大規模特定河川事業 京都府	17	117 ※	【内訳】 被害防止便益:116億円 残存価値:0.5億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 46戸 年平均浸水被害軽減面積 11ha	22 ※	【内訳】 建設費 20億円 維持管理費 2.2億円	5.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、大谷川流域で464戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、一般府道石原停車場戸田線等の交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
法川大規模特定河川事業 京都府	15	81 ※	【内訳】 被害防止便益:81億円 残存価値:0.1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 282戸 年平均浸水被害軽減面積 132ha	23 ※	【内訳】 建設費 21億円 維持管理費 2.2億円	3.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、法川流域で2,829戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、JR山陰本線等の重要な交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
武庫川大規模特定河川事業 兵庫県	55	6,624 ※	【内訳】 被害防止便益:6,624億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:47,197戸 浸水被害軽減面積:1,015ha	535 ※	【内訳】 建設費 500億円 維持管理費 35億円	12.4 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、武庫川流域で1,015ha、47,197戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、JR東海道本線等の鉄道や国道2号等の重要な交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
七瀬川大規模特定河川事業 和歌山県	26	227 ※	【内訳】 被害防止便益:227億円 残存価値:0.47億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:276戸 浸水被害軽減面積:186ha	74 ※	【内訳】 建設費 66億円 維持管理費 7.3億円	3.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、七瀬川流域で276戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、国道24号やJR紀勢本線等の重要な交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

玉川大規模特定河川事業 島根県	13	23 ※	【内訳】 被害防止便益 22億円 残存価値 0.67億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数 40戸 年平均浸水被害軽減面積 5.5ha	13 ※	【内訳】 建設費 12億円 維持管理費 1.3億円	1.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、5.5ha、40戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、市道の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
笛ヶ瀬川大規模特定河川事業 岡山県	11	14,793 ※	【内訳】 被害防止便益:14,789億円 残存価値:3.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:8,655戸 年平均浸水被害軽減面積:553ha	381 ※	【内訳】 建設費:342億円 維持管理費:39億円	38.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、2,935ha、41,528戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
砂川大規模特定河川事業 岡山県	34	45,813 ※	【内訳】 被害防止便益:45,810億円 残存価値:3.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:7,096戸 年平均浸水被害軽減面積:1,427ha	517 ※	【内訳】 建設費:463億円 維持管理費:54億円	88.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、2,725ha、13,050戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道?等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
林田川大規模特定河川事業 岡山県	26	2,693 ※	【内訳】 被害防止便益2,693億円 残存価値:0.55億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:3,309戸 浸水被害軽減面積:711ha	475 ※	【内訳】 建設費:424億円 維持管理費:51億円	5.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、711ha、3,309戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
土穂石川大規模特定河川事業 山口県	14	1,823 ※	【内訳】 被害防止便益:1,822億円 残存価値:1.0億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:1,020戸 浸水被害軽減面積:185ha	117 ※	【内訳】 建設費 105億円 維持管理費 12億円	15.6 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、土穂石川流域では185ha、1,020戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
善蔵川大規模特定河川事業 徳島県	5.0	20 ※	【内訳】 被害防止便益:20億円 残存価値:0億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:5戸 年平均浸水被害軽減面積:19ha	11 ※	【内訳】 建設費:10億円 維持管理費:1億円	1.8 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、善蔵川沿いで最大約95ha、26戸の家屋浸水が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路等の浸水被害を解消できる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
古川大規模特定河川事業 香川県	11	22	【内訳】 被害防止便益:22億円 残存価値:0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:5戸 年平均浸水被害軽減面積:5ha	10	【内訳】 建設費 8.9億円 維持管理費 1.0億円	2.3	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、29ha、16戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

高瀬川・浜堂川大規模特定河川事業 香川県	17	138	【内訳】 被害防止便益:138億円 残存価値:0.2億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:29戸 年平均浸水被害軽減面積:7ha	15	【内訳】 建設費 14億円 維持管理費 1.2億円	9.2	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、320ha、976戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、県道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
立間川・国安川・河内川大規模特定河川事業 愛媛県	26	1,510 ※	【内訳】 被害防止便益:1,510億円 残存価値:0.31億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:352戸 年平均浸水被害軽減面積:41ha	21 ※	【内訳】 建設費:19億円 維持管理費:2.1億円	71.2 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、122ha、709戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道56号等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
早岐川大規模特定河川事業 長崎県	20	283 ※	【内訳】 被害防止便益:282億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:6戸 年平均浸水被害軽減面積:2.6ha	84 ※	【内訳】 建設費 76億円 維持管理費 8億円	3.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、早岐川流域では25.9ha、588戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋や市役所支所、病院、公民館、道路等の浸水被害が解消される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
木葉川大規模特定河川事業 熊本県	23	465 ※	【内訳】 被害防止便益:465億円 残存価値:0.4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:46戸 年平均浸水被害軽減面積:207ha	150 ※	【内訳】 建設費 135億円 維持管理費 15億円	3.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、木葉川流域で1140戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、被害が軽減される効果があるとともに、一連区間全体では家屋、道路、鉄道等の被害が軽減される効果がある。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
高山川大規模特定河川事業 大分県	15	52 ※	【内訳】 被害防止便益 52億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:61戸 年平均浸水被害軽減面積:29ha	39 ※	【内訳】 建設費 35億円 維持管理費 4億円	1.3 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、高山川整備計画区間では26ha、61戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
万之瀬川大規模特定河川事業 鹿児島県	19	1,905 ※	【内訳】 被害防止便益 1,904億円 残存価値 1億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:1,545戸 年平均浸水被害軽減面積:434ha	332 ※	【内訳】 建設費 276億円 維持管理費 56億円	5.7 ※	・平成5年9月と同等規模の洪水が発生した場合、434ha、1,545戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的・集中的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、国道、県道等の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
旧江戸川事業間連携河川事業 千葉県	37	1,046 ※	【内訳】 被害防止便益 1,035億円 残存価値 11億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:34,637戸 浸水被害軽減面積:629ha	757 ※	【内訳】 建設費 756億円 維持管理費 0.8億円	1.4 ※	・旧江戸川は、市川市及び浦安市内の住宅密集地を流下しており、背後地は人口・資産の集中する低地帯であることから、南海トラフ地震等の大規模地震に伴う津波や、巨大高潮台風などの大規模自然災害によって、甚大な被害が生じるおそれがある。当該事業を計画的・集中的に実施することにより、家屋、幼稚園や老人介護施設等の被害軽減効果があるとともに旧江戸川全体の事業を推進することで、浸水面積629ha、浸戸数34,637haの被害軽減を図る。さらに、隣接する浦安海岸での高潮対策事業とあわせて、高価の最大化が図られ市川・浦安市域一帯の大規模な浸水被害の防止等が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

弓取川事業間連携河川事業 金沢市	3.2	293 ※	【内訳】 被害防止便益:289億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:19戸 年平均浸水被害軽減面積:0.43ha	169 ※	【内訳】 建設費 151億円 維持管理費 18億円	1.7 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、弓取川流域では、13ha、571戸の浸水被害が発生することが想定されるが、当該事業を計画的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、緊急輸送路の浸水被害が解消される。さらに、同地区での下水道事業とあわせて、効果の最大化が図られ年超過確率1/30の降雨による内水氾濫について浸水被害を解消できる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
大井川事業間連携河川事業 静岡県	10	510 ※	【内訳】 被害防止便益:506億円 残存価値:4.0億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:112戸 年平均浸水被害軽減面積:72ha	208 ※	【内訳】 建設費 187億円 維持管理費 21億円	2.4 ※	・大井川の長島ダムについては、下流の県管理区間の流下能力が不足しているため、当該区間が浸水しないようにダムの放流量を絞っている状況(暫定操作)であり、大規模な洪水が生じた場合、本来の機能を発揮できない場合がある。このことから、長島ダムの操作規則の改善に資するよう、大井川中流域の中流下能力が低い箇所の内、背後地の資産が多い徳山地区の治水安全度の早期向上を図ることで、将来的なダムの操作規則の改善に資することができる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
熊野川事業間連携河川事業 和歌山県	5.0	59 ※	【内訳】 被害防止便益:59億円 残存価値:0.09億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:25戸 浸水被害軽減面積:74ha	19 ※	【内訳】 建設費 17億円 維持管理費 2億円	3.1 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、25戸の浸水被害が発生すると想定されるが、当該事業を計画的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、国道168号等の重要な交通網の浸水被害が軽減される。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
日和佐川事業間連携河川事業 徳島県	7.5	22 ※	【内訳】 被害防止便益:22億円 残存価値:0.08億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:385 戸 浸水被害軽減面積:67ha	18 ※	内訳】 建設費: 17億円 維持管理費: 1億円	1.2 ※	・今後30年以内に発生が予想される南海トラフ地震による津波が発生した場合、日和佐川沿川で最大67ha、385戸の家屋が浸水するおそれがあるが、当該事業を計画的に実施することによって、人家等の浸水被害が解消される。さらに、隣接する日和佐港海岸の耐震対策事業とあわせて、効果の最大化が図られ当該エリア一帯の大規模な浸水被害の防止等が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
那賀川事業間連携河川事業 徳島県	25	257 ※	【内訳】 被害防止便益:254億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:13戸 年平均浸水被害軽減面積:5ha	171 ※	【内訳】 建設費137億円 維持管理費34億円	1.5 ※	・河川整備計画規模の洪水が発生した場合、那賀川沿いで最大約137ha、約374戸の家屋浸水が発生すると想定されるが、当該事業を計画的に実施することによって、それらの浸水被害が軽減される。また、一連の効果を発現する区間全体の整備が完了した場合、家屋、道路等の浸水被害を解消できる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
高知地区事業間連携河川事業 高知県	120	6,311 ※	【内訳】 被害防止便益:6,307億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 浸水被害軽減戸数:53,357戸 浸水被害軽減面積:2,487ha	728 ※	【内訳】 建設費 694億円 維持管理費 34億円	8.7 ※	・今後30年以内に発生が予想される南海トラフ地震による津波が発生した場合、2,487ha、53,357戸の家屋が浸水するおそれがあるが、当該事業を計画的に実施することによって、人家等の浸水被害が解消される。 さらに、周辺の海岸事業(三重防護事業)の耐震・津波対策とあわせて、効果の最大化が図られ、当該エリア一帯の大規模な浸水被害の防止等が図られる。	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

※費用便益比については、一連の整備効果を発現する区間で算出している。

【ダム事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円) B/C				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
木屋川ダム再開発事業 山口県	400	334	<p>【内訳】 被害防止便益:272億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:56億円 残存価値:6億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:217戸 年平均浸水軽減面積:44ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して 木屋川ダム再開発事業と同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	257	<p>【内訳】 建設費:255億円 維持管理費:1.6億円</p>	1.3 <ul style="list-style-type: none"> 木屋川流域では、昭和34年7月、昭和39年6月、平成11年6月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成22年7月洪水により浸水被害が発生している。 河川整備計画の目標規模と同等の洪水が発生した場合、木屋川流域において浸水面積が約130ha、浸水戸数が約540戸と想定されるが、事業実施により、浸水面積が約40ha、浸水戸数が約330戸に軽減される。 このため、浸水被害及び渇水被害の早期解消が必要である。 	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)	

【砂防事業等】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円) B/C				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
居辺川大規模特定砂防等事業 北海道	17	40 ※	<p>【内訳】 被害防止便益: 39億円 残存価値: 0.5億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積: 35ha 人家: 9戸 事業所: 3施設 重要公共施設: 2施設 道道: 330m 町道: 1040m 等</p>	25 ※	<p>【内訳】 建設費 25億円 維持管理費 0.04億円</p>	1.6 ※ <ul style="list-style-type: none"> 計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等からの被害について事業実施により、人家9戸等の被害が軽減される。 道道居辺本別線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)	

ベンケオタソイ川大規模特定砂防等事業 北海道	14	197 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：197億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：150ha 人家：468戸 事業所：5施設 重要公共施設：1施設 道道：1,000m 等</p>	51 ※	<p>【内訳】 建設費 51億円 維持管理費 0.07億円</p>	3.9 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等からの被害について事業実施により、人家468戸、新得保育所（要配慮者利用施設）等の被害が軽減される。 ・道道夕張新得線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
富良野川（下流堰堤群）大規模特定砂防等事業 北海道	189	282 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：277億円 残存価値：5.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1,937ha 人家：1,604戸 事業所：177施設 重要公共施設：7施設 国道：5,500m 道道：7,400m 鉄道：6,100m 等</p>	120 ※	<p>【内訳】 建設費 120億円 維持管理費 0.01億円</p>	2.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・十勝岳の噴火に伴い発生する融雪型火山泥流からの被害について事業実施により、人家1,604戸、上富良野西小学校（指定避難所・要配慮者利用施設）、介護事業所（要配慮者利用施設）等の被害が軽減される。 ・国道237号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
下小網中沢事業間違携砂防等事業 栃木県	2.0	12 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.2ha 人家：8戸 重要公共施設：3施設 国道：145m 等</p>	2.0 ※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.2億円</p>	6.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家8戸、氾濫区域内人口19人、同区域内の川治温泉駅、小網ダム管理所及び消防団詰所の被害が軽減される。 ・国道121号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

天頂下沢事業間連携砂防等事業 栃木県	3.0	31※	<p>【内訳】 被害防止便益：31億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.6ha 人家：9戸 重要公共施設：1施設 国道：242m 町道：135m 等</p>	2.9※	<p>【内訳】 建設費 2.7億円 維持管理費 0.2億円</p>	10.7※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家9戸、氾濫区域内人口22人、宇都宮大学農学部付属演習林施設の被害が軽減される。 ・国道461号等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
木下沢事業間連携砂防等事業 栃木県	2.0	15※	<p>【内訳】 被害防止便益：15億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.3ha 人家：20戸 重要公共施設：2施設 県道：180m 町道：420m 等</p>	2.0※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.2億円</p>	7.5※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家20戸、氾濫区域内人口48人、那須町消防団及び蓑沢生活改善センターの被害が軽減される。 ・県道伊王野白河線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
新屋敷三号沢事業間連携砂防等事業 栃木県	3.0	7.8※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.6億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.9ha 人家：7戸 重要公共施設：1施設 県道：407m 等</p>	2.9※	<p>【内訳】 建設費 2.7億円 維持管理費 0.2億円</p>	2.7※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家7戸、氾濫区域内人口17人、大木須下集会所の被害が軽減される。 ・県道牧野大沢線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

五十部四号沢事業間連携砂防等事業 栃木県	1.5	24※	<p>【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.2ha 人家：20戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 県道：205m 市道：162m 等</p>	1.6※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0.2億円</p>	15.0※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家20戸、氾濫区域内人口58人、月谷町自治会館及びくらくサービス北の郷の被害が軽減される。 ・県道松田大月線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
鷺ノ宮A事業間連携砂防等事業 栃木県	3.0	9.3※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.3億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：3.8ha 人家：11戸 要配慮者利用施設：1施設 県道：105m 等</p>	2.8※	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0億円</p>	3.3※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるかけ崩れの被害について事業実施により、人家11戸、被害想定区域内人口27人、グループホームあゆの被害が軽減される。 ・県道仙波鍋山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
駒留地区事業間連携砂防等事業 群馬県	1.3	9.2※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.2億円 残存価値：0.003億円</p> <p>【主な根拠】 人家：11戸 農家：3戸 県道：197m 市道：1619m 等</p>	4.4※	<p>【内訳】 建設費 4.2億円 維持管理費 0.2億円</p>	2.1※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべりについて、事業実施により人家への被害のほか、直下流の一級河川鮎川の河道閉塞被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

落合地区まちづくり連携砂防等事業 埼玉県	2.0	34※	<p>【内訳】 被害防止便益：34.3億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 人家：40戸 重要公共施設：2施設 国道：254m 等</p>	1.9※	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0億円</p>	18.6※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家40戸の被害が軽減される。 ・立地適正化計画における居住誘導区域に指定を予定している地区に接続する国道140号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を、まちづくり事業と連携し軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
竹の沢川地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	3.3	36※	<p>【内訳】 被害防止便益：36億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5ha 人家：53戸 重要公共施設：2施設 国道：100m 市道：1280m 等</p>	4.2※	<p>【内訳】 建設費 4.0億円 維持管理費 0.2億円</p>	8.6※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家53戸を保全する。 ・国道20号、岡谷市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
泥沢地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	4.0	65※	<p>【内訳】 被害防止便益：65億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4ha 人家：88戸 重要公共施設：2施設 国道：123m 市道：347m 等</p>	4.5※	<p>【内訳】 建設費 4.3億円 維持管理費 0.2億円</p>	14.4※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家88戸を保全する。 ・国道19号、長野市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

神宮寺地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	0.10	8.3 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.3億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：4.2ha 人家：20戸 県道：330m 市道：200m 等</p>	4.8 ※	<p>【内訳】 建設費 4.8億円 維持管理費 0億円</p>	1.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れの被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家20戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
大熊神宮寺地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	2.0	6.9 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.9億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：2.7ha 人家：21戸 市道：320m 等</p>	4.0 ※	<p>【内訳】 建設費 4.0億円 維持管理費 0億円</p>	1.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れの被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家21戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
山手町地区まち連携砂防等事業 長野県	2.2	7.8 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.8億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：2.6ha 人家：18戸 市道：303m 等</p>	2.3 ※	<p>【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0億円</p>	3.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画における居住誘導区域に接続する主要市道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を、まちづくり事業と連携し軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

西三才地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	5. 4	20 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：20億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：3.4ha 人家：66戸 市道：470m 等</p>	6. 0 ※	<p>【内訳】 建設費 6.0億円 維持管理費 0億円</p>	3. 3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れの被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家66戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
平柴地区まちづくり連携砂防等事業 長野県	2. 7	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：2.7ha 人家：40戸 市道：170m 等</p>	2. 8 ※	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0億円</p>	6. 1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れの被害について事業実施により、立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家40戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
榆原（1）事業間連携砂防等事業 新潟県	1. 5	30 ※	<p>【内訳】 被害防止便益 30億円 残存価値 0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積 3.2ha 人家 37戸 重要公共施設 2施設 県道 400m 市道 740m 等</p>	1. 5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0億円</p>	20. 6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地区において降雨により下流へ流出する土石流について対策施設の整備を行い、人家、県道柄尾見附線（緊急輸送道路）等への被害を軽減する。 ・県道柄尾見附線（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局砂防部砂防計画課 (三上 幸三)

西村川事業間連携砂防等事業 新潟県	3. 1	114 ※	<p>【内訳】 被害防止便益 114億円 残存価値 0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積 23ha 人家 84戸 重要公共施設 7施設 県道 530m 市道 450m 等</p>	2. 8 ※	<p>【内訳】 建設費 2. 8億円 維持管理費 0億円</p>	40. 8 ※	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区において降雨により下流へ流出する土石流について対策施設の整備を行い、人家、国道252号（緊急輸送道路）等への被害を軽減する。 国道252号（緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局砂防部砂防計画課 (三上 幸三)
控木地区事業間連携砂防等事業 新潟県	6. 7	15 ※	<p>【内訳】 被害防止便益 15億円 残存価値 0.01億円</p> <p>【主な根拠】 人家 13戸 重要公共施設 3施設 国道 1200m 市道 1500m 農道 5200m 等</p>	5. 6 ※	<p>【内訳】 建設費 5. 6億円 維持管理費 0億円</p>	2. 7 ※	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区において降雨により下流へ流出する土砂について対策施設の整備を行い、地すべり等による国道253号、市道、農道、一級河川川治川への被害を軽減する。 地すべりによる被害について事業実施により、人家13戸の被害が軽減される。また、国道253号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局砂防部砂防計画課 (三上 幸三)
坂本平川事業間連携砂防等事業 石川県	3. 0	6. 4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益 : 6. 2億円 残存価値 : 0. 17億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積 : 2. 9ha 人家 : 3戸 重要公共施設 : 1施設 県道 : 300m</p>	2. 7 ※	<p>【内訳】 建設費 : 2. 7億円 維持管理費 : 0億円</p>	2. 3 ※	<ul style="list-style-type: none"> 計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家3戸の被害が軽減される。また、主要地方道珠洲穴水線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

天坂川事業間連携砂防等事業 石川県	3.0	7.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.5億円 残存価値：0.17億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.5ha 人家：5戸 重要公共施設：1施設 県道：360m</p>	2.7 ※	<p>【内訳】 建設費：2.7億円 維持管理費：0億円</p>	2.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。また、主要地方道宇出津町野線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
鈴屋事業間連携砂防等事業 石川県	4.5	9.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.2億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害区域面積：4.8ha 人家：20戸 県道：100m</p>	4.1 ※	<p>【内訳】 建設費 4.1億円</p>	2.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・本急傾斜地は、保全対象として人家20戸、さらに緊急輸送道路かつ避難路にも指定されている主要地方道宇出津町野線等を含んでいる。斜面崩壊により交通等が寸断された場合、地域の生活や経済に与える影響は極めて大きい。 ・斜面には崩積土等が堆積し崩れやすくなっている。地域住民からも強く事業を要望されている。 <p>以上のことなどから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るとともに国土を保全するため、急傾斜地崩壊対策事業を実施する必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
樺柄ヶ洞谷事業間連携砂防等事業 岐阜県	3.4	3.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.3億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：0.04ha 人家：2戸 国道：151m 等</p>	3.0 ※	<p>【内訳】 建設費 2.9億円 維持管理費 0.1億円</p>	1.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家2戸の被害が軽減される。 ・国道41号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

長見寺洞事業間連携 砂防等事業 岐阜県	4. 4	15 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：15.1億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：0.12ha 人家：25戸 県道：350m 町道：710m 等</p>	3. 7 ※	<p>【内訳】 建設費 3.6億円 維持管理費 0.1億円</p>	4. 2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家25戸の被害が軽減される。 ・主要地方道多治見恵那線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
半経寺沢事業間連携 砂防等事業 静岡県	2. 8	95 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：95億円 残存価値：0.19億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.3ha 人家：61戸 重要公共施設：2施設 県道：320m 市道：550m 等</p>	3. 1 ※	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0.3億円</p>	31. 1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地域は、静岡県伊豆市修善寺に位置し、保全対象として人家61戸及び県道修善寺戸田線（緊急輸送路）がある土砂災害警戒区域である。 ・土石流発生によって緊急輸送路が被災した場合には、周辺地域一体に甚大な影響を及ぼすことが想定され、早急に土石流対策を実施する必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
品鉢川事業間連携砂防等事業 静岡県	2. 3	136 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：135億円 残存価値：0.14億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.8ha 人家：179戸 重要公共施設：3施設 県道：400m 町道：1280m 等</p>	2. 5 ※	<p>【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.2億円</p>	54. 9 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・当該地域は、静岡県伊豆市土肥に位置し、保全対象として人家179戸、主要地方道沼津土肥線（緊急輸送路）及び県道大藪臨港線がある土砂災害警戒区域である。 ・土石流発生によって緊急輸送路が被災した場合には、周辺地域一体に甚大な影響を及ぼすことが想定され、早急に土石流対策を実施する必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

獅子浜南洞事業間連携砂防等事業 静岡県	0.90	14	<p>【内訳】 被害防止便益：14億円 残存価値：0.01億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害面積：0.94ha 人家：26戸 重要公共施設：1施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：100m 等</p>	0.82	<p>【内訳】 建設費 0.82億円 維持管理費 0億円</p>	17.3	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、静岡県沼津市中央部に位置し、保全対象として人家26戸のほか緊急輸送路である国道414号及び要配慮者利用施設（グループホーム）を含む急傾斜地である。 がけ崩れ発生によって緊急輸送路が被災した場合には、周辺地域一帯に甚大な影響を及ぼすことが想定されるため、早急に崩壊防止対策を実施する必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
水川西事業間連携砂防等事業 静岡県	2.3	5.3 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.3億円 残存価値：0.03億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害面積：2.0ha 人家：12戸 重要公共施設：1施設 国道：60m 町道：465m 等</p>	2.3 ※	<p>【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0億円</p>	2.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> 当該地区は、静岡県榛原郡川根本町中央部の一級河川大井川右岸に位置し、保全対象として人家12戸のほか緊急輸送路である国道362号を含む急傾斜地である。 がけ崩れ発生によって緊急輸送路が被災した場合には、周辺地域一帯に甚大な影響を及ぼすことが想定されるため、早急に崩壊防止対策を実施する必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
新田洞第1事業間連携砂防等事業 愛知県	2.9	5.9 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.8億円 残存価値：0.13億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.1ha 人家：3戸 要配慮者利用施設：1施設 県道：105m 市道：51m 等</p>	3.0 ※	<p>【内訳】 建設費 3.0億円 維持管理費 0億円</p>	2.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> 計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家3戸、要配慮者利用施設である老人ホームの被害が軽減される。 一般県道 西尾幡豆線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

梁野沢事業間連携砂防等事業 愛知県	3.5	9.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.5億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：0.8ha 人家：6戸 要配慮者利用施設：1施設 県道：80m 市道：156m 等</p>	3.1 ※	<p>【内訳】 建設費 2.9億円 維持管理費 0.2億円</p>	3.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家6戸、要配慮者利用施設である老人ホームの被害が軽減される。 ・主要地方道 岡崎設楽線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
成瀬区域事業間連携砂防等事業 愛知県	2.9	19 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.12億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.2ha 人家：51戸 国道：800m 等</p>	5.2 ※	<p>【内訳】 建設費 5.2億円 維持管理費 0億円</p>	3.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施により、人家51戸を急傾斜地の崩壊からの被害が軽減される。 ・第1次緊急輸送道路である国道153号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
赤花川大規模特定砂防等事業 兵庫県	9.5	23 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：23億円 残存価値：0.46億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.3ha 人家：25戸 重要公共施設：3施設 県道：1830m 町道：35m 等</p>	9.5 ※	<p>【内訳】 建設費 8.2億円 維持管理費 1.3億円</p>	2.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家25戸の被害が軽減される。また、流出する土砂による河道閉塞の形成・決壊等により県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

水根川大規模特定砂防等事業 兵庫県	5.0	8.1 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.9億円 残存価値：0.17億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.3ha 人家：10戸 重要公共施設：2施設 国道：80m 町道：310m 等</p>	5.3 ※	<p>【内訳】 建設費 4.6億円 維持管理費 0.74億円</p>	1.5 ※	<p>・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。また、流出する土砂による河道閉塞の形成・決壊等により国道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
山田川大規模特定砂防等事業 兵庫県	5.0	11 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：15.1ha 人家：8戸 重要公共施設：2施設 県道：230m 市道：400m 等</p>	4.6 ※	<p>【内訳】 建設費 4.1億円 維持管理費 0.5億円</p>	2.4 ※	<p>・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。また、流出する土砂による河道閉塞の形成・決壊等により県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
安積地区事業間連携砂防等事業 兵庫県	2.0	7.9 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.9億円 残存価値：0.0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：1.1ha 人家：17戸 重要公共施設：2施設 国道：50m 市道：60m 等</p>	2.2 ※	<p>【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0.0億円</p>	3.5 ※	<p>・土砂崩落等による被害について、事業実施により、人家17戸の被害が軽減される。また、国道29号、市道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

大原(4)地区まちづくり連携砂防等事業 兵庫県	0.70	9.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.7億円 残存価値：0.0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：1.0ha 人家：21戸 重要公共施設：1施設 市道：168m 等</p>	0.80 ※	<p>【内訳】 建設費 0.80億円 維持管理費 0.0億円</p>	12.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による被害について、事業実施により立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家21戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
北五葉(3)地区まちづくり連携砂防等事業 兵庫県	0.80	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：13億円 残存価値：0.0億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：1.1ha 人家：27戸 重要公共施設：2施設 市道：135m 西鈴蘭台配水場 等</p>	2.3 ※	<p>【内訳】 建設費 2.3億円 維持管理費 0.0億円</p>	5.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による被害について、事業実施により立地適正化計画における居住誘導区域として指定された区域の人家27戸の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
文珠川事業間連携砂防等事業 奈良県	1.8	8.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.8億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 人家：8戸 重要公共的施設：2施設 国道：200m 村道：1200m</p>	6.4 ※	<p>【内訳】 建設費 6.4億円 維持管理費 0.00億円</p>	1.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・本溪流は、降雨による荒廃が進み、集中豪雨などによる出水時には土砂の流出が著しい土石流危険渓流である。 ・本溪流で土石流が発生した場合、人家の被災に加え、被害想定範囲が第1次緊急輸送路に指定されている第二阪奈有料道路（一般国道308号線バイパス）に達することから、土砂災害発生の影響は甚大かつ広範囲に及ぶ懸念がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

神田川事業間連携砂防等事業 奈良県	4.7	62※	<p>【内訳】 被害防止便益：62.0億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 人家：180戸 重要公共的施設：3施設 国道：287m 市道：647m 鉄道：183m 要配慮者利用施設：1施設</p>	5.3※	<p>【内訳】 建設費 5.3億円 維持管理費 0.00億円</p>	11.7※	<ul style="list-style-type: none"> 本溪流は奈良県生駒市萩原町に位置する土石流危険渓流である。保全対象として人家180戸、国道168号、保育園等を含んでいる。 現在も渓流内には荒廃による不安定土砂が堆積しているため、今後の降雨により土石流が発生するおそれがあり、早急な対策が必要な状況。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
柳田川事業間連携砂防等事業 奈良県	3.0	95※	<p>【内訳】 被害防止便益：95.0億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 人家：102戸 重要公共的施設：2施設 県道：500m 市道：2863m</p>	10※	<p>【内訳】 建設費 10.3億円 維持管理費 0.00億円</p>	9.2※	<ul style="list-style-type: none"> 本溪流は、奈良県御所市檍原に位置する土石流危険渓流である。土石流災害警戒区域内には保全対象として人家102戸、県道30号および公共施設である檍原公会堂を含んでいる。平成29年台風21号により、流域内の荒廃が進み土砂の流出が発生している。 現在も渓流内には荒廃による不安定土砂が堆積しているため、今後の降雨により土石流が発生するおそれがあり、早急な対策が必要な状況。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
石ヶ谷事業間連携砂防等事業 奈良県	1.5	42※	<p>【内訳】 被害防止便益：41.8億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 人家：60戸 重要公共的施設：1施設 国道：300m</p>	1.3※	<p>【内訳】 建設費 1.3億円 維持管理費 0.00億円</p>	32.3※	<ul style="list-style-type: none"> 計画対象となる石ヶ谷は、一級河川栗原川の流入支川であり、奈良県桜井市赤尾に位置する面積0.16km²の流域である。流域内は、土砂が渓床に厚く堆積している箇所も存在するなど、土石流の発生源を有している。また、流域出口付近には人家及び国道166号が存在しており、土石流が発生した際に被害の拡大する恐れのある地域となっている。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

泉谷川事業間連携砂防等事業 奈良県	6.0	8.6 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.4億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 人家：8戸 重要公共的施設：2施設 国道：72m 村道：71m</p>	5.6 ※	<p>【内訳】 建設費 5.6億円 維持管理費 0.00億円</p>	1.5 ※	<p>・泉谷川は、地質は火山噴出物安山岩で風化が著しく進み、山腹では規模の大きい崩壊地が多く確認され、土砂生産が著しい。当該渓流では、平成16年の台風11号の豪雨では、大規模な山腹崩壊、渓岸浸食等が発生し、沿川の13世帯33名に避難勧告が出されるなど大きな被害が発生した。現在、砂防堰堤4基、治山ダム4基が既に整備されているものの整備率は低く、既設堰堤は満砂状態になっており、土石流が発生した際に被害の生じる恐れのある範囲に人家7戸、国道70m等がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
池郷川事業間連携砂防等事業 奈良県	3.6	4.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.8億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 人家：30戸 重要公共的施設：2施設 国道：2,254m 村道：143m</p>	3.6 ※	<p>【内訳】 建設費 3.6億円 維持管理費 0.00億円</p>	1.1 ※	<p>・池郷川は下北山村を流下し新宮川に合流する渓流で、流域の地質は花崗岩質岩類で風化が著しく進み、広範囲で崩壊による土砂生産が著しい。 不安定な土砂が渓流に堆積しているが、既に整備済み堰堤(2基)は満砂状態であり、下流の保全対象への土砂災害のおそれが懸念される。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
鹿野園沢事業間連携砂防等事業 奈良県	4.0	6.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.0億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 人家：4戸 重要公共施設：2施設 県道：81m 市道：120m 要配慮者利用施設：1施設</p>	3.6 ※	<p>【内訳】 建設費 3.6億円 維持管理費 0.00億円</p>	1.7 ※	<p>・計画対象となる鹿野園A沢は、一級河川大和川水系岩井川の流入支川であり、奈良県奈良市鹿野園町に位置する面積0.28km²の流域である。流域内には、渓床に礫が多数存在していることや、土砂が渓床に厚く堆積している箇所も存在するなど、土石流の発生源を有している。また、流域出口付近には人家及び公共施設（奈良春日病院）が存在しており、土石流が発生した際に被害の拡大する恐れのある地域となる。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

西手谷川事業間連携 砂防等事業 和歌山県	2.0	32 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：32億円 残存価値：0.15億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.6ha 人家：38戸 重要公共施設：3施設 国道：270m 町道：890m 等</p>	1.8 ※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0億円</p>	17.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家38戸、避難所である南野上小学校、南野上公民館の被害が軽減される。 ・国道424号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
半沿川事業間連携砂 防等事業 和歌山県	1.6	8.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.3億円 残存価値：0.13億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：15戸 重要公共施設：2施設 県道：185m 町道：270m 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0億円</p>	5.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家15戸の被害が軽減される。 ・主要県道高野口野上線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
更谷谷川事業間連携 砂防等事業 和歌山県	0.70	10 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.9億円 残存価値：0.07億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.0ha 人家：12戸 重要公共施設：2施設 国道：230m 町道：274m 等</p>	0.90 ※	<p>【内訳】 建設費 0.90億円 維持管理費 0億円</p>	10.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家12戸、避難所である花園保健福祉館の被害が軽減される。 ・第二次緊急輸送路である国道480号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

油河谷川事業間連携 砂防等事業 和歌山県	1.2	5.9 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.8億円 残存価値：0.14億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.8ha 人家：6戸 重要公共施設：3施設 要配慮者利用施設：1施設 県道：118m 町道：250m 等</p>	1.8 ※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0億円</p>	3.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家6戸、避難所である内原保育所の被害が軽減される。 ・第二次緊急輸送路である県道井関御坊線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
城山谷川大規模特定 砂防等事業 和歌山県	5.0	50 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：50億円 残存価値：0.37億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.4ha 人家：73戸 重要公共施設：3施設 県道：40m 町道：880m 等</p>	4.6 ※	<p>【内訳】 建設費 4.6億円 維持管理費 0億円</p>	10.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家73戸、避難所である城山西小学校、城山公民館の被害が軽減される。 ・県道境川金屋線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
冷水209地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	0.70	3.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.0億円 残存価値：0.02億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：0.7ha 人家：3戸 重要公共施設：1施設 国道：30m 等</p>	0.81 ※	<p>【内訳】 建設費 0.81億円 維持管理費 0億円</p>	3.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家3戸、冷水地区避難所の被害が軽減される。 ・国道42号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

平野地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	1.5	2.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：2.2億円 残存価値：0.01億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.4ha 人家：5戸 重要公共施設：1施設 国道：150m 等</p>	2.0 ※	<p>【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費 0億円</p>	1.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家5戸の被害が軽減される。 ・国道480号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
宇井苔1地区事業間連携砂防等事業 和歌山県	0.10	11 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.06億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：3.6ha 人家：23戸 重要公共施設：3施設 国道：272m 等</p>	1.3 ※	<p>【内訳】 建設費 1.3億円 維持管理費 0億円</p>	8.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家23戸、道の駅しらまの里、宇井苔高齢者活動促進施設の被害が軽減される。 ・国道424号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
長滝地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	2.9	7.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：7.2億円 残存価値：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：5.7ha 人家：18戸 重要公共施設：2施設 国道：540m 町道：350m 等</p>	5.8 ※	<p>【内訳】 建設費 5.8億円 維持管理費 0億円</p>	1.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家18戸の被害が軽減される。 ・国道424号、町道長滝線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

下五味地区事業間連携砂防等事業 和歌山県	1.4	4.8 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：4.8億円 残存価値：0.03億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：3.5ha 人家：7戸 重要公共施設：2施設 国道：180m 等</p>	2.0 ※	<p>【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費 0億円</p>	2.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家7戸、西本庄浄水場の被害が軽減される。 ・国道424号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
原日浦地区事業間連携砂防等事業 和歌山県	2.1	12 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12億円 残存価値：0.07億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：7.1ha 人家：27戸 重要公共施設：3施設 県道：600m 町道：450m 等</p>	3.8 ※	<p>【内訳】 建設費 3.8億円 維持管理費 0億円</p>	3.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家27戸、生活改善センターの被害が軽減される。 ・県道御坊美山線、町道原日浦上の段線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
平岩地区事業間連携砂防等事業 和歌山県	3.0	8.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.6億円 残存価値：0.05億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：5.8ha 人家：17戸 重要公共施設：2施設 県道：380m 町道：260m 等</p>	3.2 ※	<p>【内訳】 建設費 3.2億円 維持管理費 0億円</p>	2.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家17戸、平岩集会所の被害が軽減される。 ・県道御坊美山線、町道平岩阿田木線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

早藤5地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	1.0	2.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：2.2億円 残存価値：0.01億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：0.7ha 人家：8戸 重要公共施設：1施設 県道：40m 等</p>	1.0 ※	<p>【内訳】 建設費 1.0億円 維持管理費 0億円</p>	2.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・県道御坊美山線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
釜郷原1地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	0.10	6.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.0億円 残存価値：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：2.1ha 人家：15戸 重要公共施設：1施設 国道：70m 等</p>	1.4 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0億円</p>	4.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家15戸の被害が軽減される。 ・国道42号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
日足2地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	0.20	19 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.12億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.7ha 人家：8戸 重要公共施設：3施設 要配慮者利用施設：1施設 国道：200m 等</p>	1.7 ※	<p>【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0億円</p>	11.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家8戸、熊野川行政局、熊野川総合開発センター、熊野川診療所の被害が軽減される。 ・国道168号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

竹原2地区事業間連携 砂防等事業 和歌山県	1.1	8.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.3億円 残存価値：0.05億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：5.0ha 人家：18戸 重要公共施設：1施設 国道：288m 等</p>	1.9 ※	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0億円</p>	4.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家18戸、竹原区民会館の被害が軽減される。 ・国道169号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
栄谷2地区まちづくり 連携砂防等事業 和歌山県	0.60	5.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.4億円 残存価値：0.04億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.2ha 人家：14戸 等</p>	0.93 ※	<p>【内訳】 建設費 0.93億円 維持管理費 0億円</p>	5.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家14戸の被害が軽減される。 ・居住誘導区域が被災した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
西庄4地区まちづくり 連携砂防等事業 和歌山県	1.2	11 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円 残存価値：0.07億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.0ha 人家：26戸 要配慮者利用施設：1施設 等</p>	1.2 ※	<p>【内訳】 建設費 1.2億円 維持管理費 0億円</p>	9.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家26戸、社会福祉法人やつなみの被害が軽減される。 ・居住誘導区域が被災した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

栄谷地区まちづくり連携砂防等事業 和歌山県	1.2	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.11億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.5ha 人家：67戸 等</p>	1.2 ※	<p>【内訳】 建設費 1.2億円 維持管理費 0億円</p>	14.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家67戸の被害が軽減される。 ・居住誘導区域が被災した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
園部18地区まちづくり連携砂防等事業 和歌山県	1.4	8.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.6億円 残存価値：0.05億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.0ha 人家：12戸 要配慮者利用施設：1施設 等</p>	1.4 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0億円</p>	6.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による斜面崩壊の被害について事業実施により、人家12戸、まことなるたきこども園の被害が軽減される。 ・居住誘導区域が被災した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
杉ヶ谷川事業間連携 砂防等事業 鳥取県	3.1	7.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.7億円 残存価値：0.32億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.7ha 人家：2戸 事業所：3施設 県道：400m 町道：60m 等</p>	5.3 ※	<p>【内訳】 建設費 5.1億円 維持管理費 0.20億円</p>	1.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家2戸の被害が軽減される。 ・県道鳥取郡家線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

大谷川事業間連携砂防等事業 鳥取県	1.0	3.3 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.2億円 残存価値：0.11億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.1ha 人家：3戸 県道：162m 等</p>	2.2 ※	<p>【内訳】 建設費 2.0億円 維持管理費0.20億円</p>	1.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家3戸の被害が軽減される。 ・県道鳥取鹿野倉吉線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
尾上原川事業間連携砂防等事業 鳥取県	0.85	20 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：19億円 残存価値：0.28億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.4ha 人家：23戸 県道：135m 町道：320m 等</p>	2.8 ※	<p>【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費0.19億円</p>	7.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家23戸の被害が軽減される。 ・県道上徳山俣野江府線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
野波D事業間連携砂防等事業 島根県	0.90	6.8 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.7億円 残存価値：0.09億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：0.8ha 重要公共施設：3施設 県道：20m 市道：50m 要配慮者利用施設 等</p>	1.1 ※	<p>【内訳】 建設費 1.1億円 維持管理費 0.01億円</p>	6.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、要配慮者利用施設であるゆうなぎホームの被害が軽減される。 ・県道松江鹿島美保関線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

小三谷川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.5	6.1 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.0億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.5ha 人家：5戸 重要公共施設：3施設 要配慮者利用施設：1施設 県道：100m 市道：80m 等</p>	1.6 ※	<p>【内訳】 建設費 1.6億円 維持管理費 0.01億円</p>	3.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家5戸及び要配慮者利用施設である平成記念病院の被害が軽減される。 ・県道稗原木次線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
蔵谷川事業間連携砂 防等事業 島根県	2.6	8.3 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.2億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：0.7ha 人家：8戸 重要公共施設：1施設 県道：200m 等</p>	5.3 ※	<p>【内訳】 建設費 5.3億円 維持管理費 0.01億円</p>	1.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。 ・県道横田多里線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
原の谷川事業間連携 砂防等事業 島根県	3.5	6.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.7億円 残存価値：0.3億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.8ha 人家：3戸 重要公共施設：3施設 国道：160m 町道：70m 長藤集会所：1施設 等</p>	5.2 ※	<p>【内訳】 建設費 5.2億円 維持管理費 0.01億円</p>	1.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家3戸及び指定避難所である長藤集会所の被害が軽減される。 ・国道375号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

小池谷川事業間連携 砂防等事業 島根県	1.3	3.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.5億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.7ha 人家：6戸 重要公共施設：1施設 県道：130m 等</p>	1.4 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0.01億円</p>	2.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家6戸の被害が軽減される。 ・県道三瓶山公園線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
洗川（波田A）事業間連携砂防等事業 島根県	1.5	8.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.1億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.2ha 人家：9戸 重要公共施設：3施設 県道：200m 市道：200m 真砂公民館：1施設 等</p>	1.4 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0.01億円</p>	6.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家9戸及び指定避難所である真砂公民館の被害が軽減される。 ・県道益田澄川線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
上横立下谷川事業間連携砂防等事業 島根県	0.65	33 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：33.0億円 残存価値：0.08億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.4ha 人家：17戸 重要公共施設：3施設 県道：290m 町道：70m 吉賀高等学校 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0.01億円</p>	22.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流等の被害について事業実施により、人家17戸及び指定避難所である吉賀高等学校の被害が軽減される。 ・県道吉賀匹見線が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

十日市2地区事業間連携砂防等事業 島根県	2.0	2.9 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：2.9億円 【主な根拠】 被害想定区域：1.0ha 人家：6戸 重要公共施設：2施設 国道：187m 市道：147m 等</p>	2.1 ※	<p>【内訳】 建設費 2.1億円 維持管理費 0.01億円</p>	1.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・がけ崩れが発生した際の被害について、事業実施により、人家6戸の被害が軽減される。 ・国道54号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
若宮谷川事業間連携砂防等事業 岡山県	5.2	28 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：27.9億円 残存価値：0.3億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：6.6ha 人家：24戸 重要公共施設：3施設 県道：238m 市道：805m 等</p>	4.5 ※	<p>【内訳】 建設費 4.50億円 維持管理費 0.02億円</p>	6.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家24戸、仁堀東区民館、仁堀郵便局の被害が軽減される。 ・国道484号（第2次緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
中組川事業間連携砂防等事業 岡山県	4.4	220 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：219.4億円 残存価値：0.2億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：17.8ha 人家：259戸 重要公共施設：4施設 国道：440m 市道：500m 等</p>	3.8 ※	<p>【内訳】 建設費 3.82億円 維持管理費 0.02億円</p>	57.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家70戸、美甘小学校、真庭市美甘振興局の被害が軽減される。 ・国道181号（第1次緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

本谷川事業間連携砂防等事業 岡山県	1.8	86 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：85.6億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.8ha 人家：70戸 重要公共施設：4施設 国・県道：310m 市道：1,510m 等</p>	1.7 ※	<p>【内訳】 建設費 1.65億円 維持管理費 0.03億円</p>	51.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家70戸、美甘小学校、真庭市美甘振興局の被害が軽減される。 ・国道181号（第1次緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
寺平川事業間連携砂防等事業 岡山県	3.9	9.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.8億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.9ha 人家：10戸 国道：199m 市道：431m 等</p>	3.5 ※	<p>【内訳】 建設費 3.46億円 維持管理費 0.02億円</p>	2.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家10戸の被害が軽減される。 ・国道313号（第1次緊急輸送道路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
下平地区大規模特定砂防等事業 岡山県	1.0	50 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：50億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定面積：28ha 人家：17戸 河川：（砂）下大竹川 県道：2,320m 町道：1,050m 等</p>	39 ※	<p>【内訳】 建設費 39億円 維持管理費：0億円</p>	1.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家17戸、県道、河川等が保全され、土砂災害から当地区の民生の安定が図られる。 ・県道等が寸断された場合の地域生活や地域防災計画に位置付けられた避難所の保全等のコミュニティの確保により経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

清水川事業間連携砂防等事業 広島県	3.5	156 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：156億円 残存価値：0.25億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.8ha 人家：194戸 県道：84m 等</p>	3.2 ※	<p>【内訳】 建設費 3.2億円 維持管理費 0億円</p>	48.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家194戸、県道84m等の被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
戸坂城山川まちづくり連携砂防等事業 広島県	4.0	83 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：83億円 残存価値：0.21億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.7ha 人家：348戸 重要公共施設：5施設等</p>	3.5 ※	<p>【内訳】 建設費 3.5億円 維持管理費 0億円</p>	23.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家348戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
大谷川まちづくり連携砂防等事業 広島県	4.5	385 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：385億円 残存価値：0.31億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：55ha 人家：723戸 重要公共施設：1施設等</p>	4.1 ※	<p>【内訳】 建設費 4.1億円 維持管理費 0億円</p>	94.8 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家723戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

安川支川 16 まちづくり連携砂防等事業 広島県	2. 6	116 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：116億円 残存価値：0.19億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.2ha 人家：211戸 重要公共施設：1施設等</p>	2. 9 ※	<p>【内訳】 建設費 2.9億円 維持管理費 0億円</p>	40.5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家211戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
大毛寺川支川 4 まちづくり連携砂防等事業 広島県	2. 4	56 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：56億円 残存価値：0.16億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.0ha 人家：84戸 等</p>	2. 8 ※	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0億円</p>	20.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家84戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
根谷川支川 9 まちづくり連携砂防等事業 広島県	2. 2	154 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：154億円 残存価値：0.17億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：17ha 人家：218戸 等</p>	4. 0 ※	<p>【内訳】 建設費 4.0億円 維持管理費 0億円</p>	38.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家218戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

根谷川支川10まちづくり連携砂防等事業 広島県	2.3	53※	<p>【内訳】 被害防止便益：53億円 残存価値：0.14億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：12ha 人家：64戸 等</p>	2.6※	<p>【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費 0億円</p>	20.8※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家64戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
桐原川支川22まちづくり連携砂防等事業 広島県	2.2	45※	<p>【内訳】 被害防止便益：45億円 残存価値：0.21億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.3ha 人家：66戸 等</p>	4.0※	<p>【内訳】 建設費 4.0億円 維持管理費 0億円</p>	11.1※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家66戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
光明寺川まちづくり連携砂防等事業 広島県	8.3	354※	<p>【内訳】 被害防止便益：354億円 残存価値：0.46億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：36ha 人家：521戸 等</p>	9.3※	<p>【内訳】 建設費 9.3億円 維持管理費 0億円</p>	38.1※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家521戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

小原川まちづくり連携砂防等事業 広島県	2.5	217 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：217億円 残存価値：0.20億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：15ha 人家：372戸 等</p>	3.8 ※	<p>【内訳】 建設費 3.8億円 維持管理費 0億円</p>	56.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家372戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
才原川まちづくり連携砂防等事業 広島県	2.1	47 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：47億円 残存価値：0.15億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.7ha 人家：18戸 等</p>	3.0 ※	<p>【内訳】 建設費 3.0億円 維持管理費 0億円</p>	15.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家18戸等の被害が軽減される。 ・都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画において居住誘導区域として指定された区域を保全し被害が軽減される。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
塙原川事業間連携砂防等事業 香川県	1.2	9.0 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.6ha 人家：12戸 要配慮者利用施設：1施設 県道：130m 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0.1億円</p>	6.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家12戸、氾濫区域内人口30人、同区域内の災害時用配慮者数6人の被害が軽減される。 ・県道志度山川線（第3次緊急輸送路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

枇杷の木谷川事業間連携砂防等事業 香川県	3. 8	14 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：14.3億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.7ha 人家：20戸 国道：80m 等</p>	3. 9 ※	<p>【内訳】 建設費 3.8億円 維持管理費 0.1億円</p>	3. 7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家20戸、氾濫区域内人口50人の被害が軽減される。 ・国道193号（第1次緊急輸送路）等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
西川事業間連携砂防等事業 香川県	2. 3	18 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：18.0億円 残存価値：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：16.0ha 人家：20戸 要配慮者利用施設：1施設 県道：360m 等</p>	2. 6 ※	<p>【内訳】 建設費 2.5億円 維持管理費 0.1億円</p>	7. 0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家20戸、氾濫区域内人口50人、同区域内の災害時用配慮者数10人の被害が軽減される。 ・県道岡田善通寺線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
宮の尾川事業間連携砂防等事業 香川県	1. 9	21 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：20.8億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：9.2ha 人家：24戸 JR：280m 県道：260m 等</p>	2. 0 ※	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.1億円</p>	10. 5 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家24戸、氾濫区域内人口60人の被害が軽減される。 ・県道丸亀詫間豊浜線（第2次緊急輸送路）、JR予讃線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

高浜駅東川まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	1.3	68※	<p>【内訳】 被害防止便益：67.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.0ha 人家：97戸 重要公共施設：2施設 県道：260m 等</p>	2.9※	<p>【内訳】 建設費 2.8億円 維持管理費 0.1億円</p>	23.9※	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家97戸、鉄道、県道等の被害が軽減される。また、土砂災害警戒区域が立地適正化計画における居住誘導区域と重複しているため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
高浜4号谷まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	1.2	82※	<p>【内訳】 被害防止便益：81.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.3ha 人家：116戸 重要公共施設：1施設 県道：200m 等</p>	2.8※	<p>【内訳】 建設費 2.7億円 維持管理費 0.1億円</p>	29.4※	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家116戸、県道等の被害が軽減される。また、土砂災害警戒区域が立地適正化計画における居住誘導区域と重複しているため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
高浜2号谷まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	1.2	62※	<p>【内訳】 被害防止便益：61.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.0ha 人家：88戸 重要公共施設：1施設 県道：148m 等</p>	2.8※	<p>【内訳】 建設費 2.7億円 維持管理費 0.1億円</p>	22.3※	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家88戸、県道等の被害が軽減される。また、土砂災害警戒区域が立地適正化計画における居住誘導区域と重複しているため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

小川谷まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	2.0	43 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：42.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：11.8ha 人家：91戸 重要公共施設：2施設 国道：20m 市道：1800m 等</p>	1.9 ※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.1億円</p>	23.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家91戸、国道196号、市道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道196号が存在するため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
亀山川まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	2.0	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.0ha 人家：21戸 重要公共施設：2施設 国道：142m 県道：95m 等</p>	1.8 ※	<p>【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0.1億円</p>	7.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家21戸、国道56号、県道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道56号が存在するため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
窟谷川まちづくり間連携砂防等事業 愛媛県	2.2	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.3ha 人家：8戸 重要公共施設：2施設 国道：60m 市道：40m 等</p>	1.9 ※	<p>【内訳】 建設費 1.8億円 維持管理費 0.1億円</p>	7.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家8戸、国道379号、市道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道379号が存在するため、土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

迫田B地区まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	2.0	28 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：27.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：2.1ha 人家：48戸 重要公共施設：3施設 市道：140m 等</p>	2.0 ※	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0.1億円</p>	14.1 ※	<p>・がけ崩れ等による被害について事業実施により、人家48戸、要配慮者利用施設、家畜保健衛生署、市道等の被害が軽減される。また、土砂災害警戒区域が立地適正化計画における居住誘導区域と重複しているため、がけ崩れ等が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
上谷地区まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	4.0	6.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：6.3億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：2.6ha 人家：20戸 重要公共施設：2施設 国道：260m 市道：640m 等</p>	3.4 ※	<p>【内訳】 建設費 3.3億円 維持管理費 0.1億円</p>	1.9 ※	<p>・がけ崩れ等による被害について事業実施により、人家20戸、国道56号、市道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道56号が存在するため、がけ崩れ等が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
御殿内地区まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	3.5	39 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：38.9億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：12.0ha 人家：99戸 重要公共施設：2施設 国道：350m 市道：180m 等</p>	8.5 ※	<p>【内訳】 建設費 8.4億円 維持管理費 0.1億円</p>	4.5 ※	<p>・がけ崩れ等による被害について事業実施により、人家99戸、国道378号、市道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道378号が存在するため、がけ崩れ等が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

与村井地区まちづくり連携砂防等事業 愛媛県	2.0	8.8 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.7億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.0ha 人家：22戸 重要公共施設：2施設 国道：50m 市道：180m 等</p>	3.7 ※	<p>【内訳】 建設費 3.6億円 維持管理費 0.1億円</p>	2.4 ※	<p>・がけ崩れ等による被害について事業実施により、人家22戸、国道378号、市道等の被害が軽減される。また、立地適正化計画における居住誘導区域に接続するネットワークインフラである国道378号が存在するため、がけ崩れ等が発生した場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、まちづくり事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
安谷川事業間連携砂防等事業 高知県	1.5	12 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：11.7億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.8ha 人家：17戸 事業所：1施設 県道：215m 市道：315m 等</p>	1.7 ※	<p>【内訳】 建設費 1.6億円 維持管理費 0.1億円</p>	6.9 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家17戸、事業所1施設の被害が軽減される。また、県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
御手洗川（2）事業間連携砂防等事業 高知県	1.4	51 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：51.0億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.9ha 人家：77戸 事業所：5施設 要配慮者利用施設：4施設 県道：320m 市道：980m 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0.1億円</p>	33.8 ※	<p>・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家77戸、事業所や要配慮者利用施設の被害が軽減される。また、県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、安全性を向上させる必要がある。</p>	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

青木崎谷川事業間連携砂防等事業 高知県	1.1	13 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12.4億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.6ha 重要公共施設：2施設 県道：149m 町道：90m 等</p>	1.3 ※	<p>【内訳】 建設費 1.2億円 維持管理費 0.1億円</p>	9.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、重要公共施設2施設の被害が軽減される。また、県道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
犬ヶ谷川事業間連携砂防等事業 高知県	1.5	19 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：18.8億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.5ha 人家：5戸 事業所：1施設 国道：147m 町道：153m 等</p>	4.9 ※	<p>【内訳】 建設費 4.8億円 維持管理費 0.1億円</p>	3.9 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流被害について事業実施により、人家5戸、事業所1施設の被害が軽減される。また、国道等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
島中（2）地区事業間連携砂防等事業 高知県	3.1	3.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.1億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 被害想定区域面積：1.4ha 人家：8戸 国道：250m 私道(避難路)：150m</p>	2.7 ※	<p>【内訳】 建設費 2.6億円 維持管理費 0.1億円</p>	1.2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂崩落等による被害について事業実施により、人家8戸の被害が軽減される。また、国道439号他等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

福井谷川事業間連携砂防等事業 福岡県	2. 1	36 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：35.9億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7ha 人家：33戸 重要公共施設：1施設 市道：650m 等</p>	5. 9 ※	<p>【内訳】 建設費 5.9億円 維持管理費 0億円</p>	6. 1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家33戸、市道の被害が軽減される。 ・福井谷川で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
三光川事業間連携砂防等事業 福岡県	1. 2	46 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：45.5億円 残存価値：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：23ha 人家：55戸 重要公共施設：1施設 県道：285m 市道：3113m 等</p>	8. 9 ※	<p>【内訳】 建設費 8.9億円 維持管理費 0億円</p>	5. 2 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家55戸、県道、市道の被害が軽減される。 ・三光川で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
鹿狩川事業間連携砂防等事業 福岡県	2. 9	12 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：11.4億円 残存価値：0.4億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5ha 人家：10戸 重要公共施設：1施設 市道：150m 等</p>	4. 9 ※	<p>【内訳】 建設費 4.9億円 維持管理費 0億円</p>	2. 4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家10戸、市道の被害が軽減される。 ・鹿狩川で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

夫婦木川事業間連携砂防等事業 福岡県	2.8	74 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：73.5億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：15ha 人家：82戸 重要公共施設：3施設 県道：277m 市道：1875m 等</p>	3.4 ※	<p>【内訳】 建設費 3.4億円</p>	21.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家82戸、県道、市道の被害が軽減される。 ・夫婦木川で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
北の関川1事業間連携砂防等事業 福岡県	2.0	29 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：28.4億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5ha 人家：36戸 重要公共施設：1施設 高速道路：330m 国道：315m 市道：700m 等</p>	2.2 ※	<p>【内訳】 建設費 2.2億円 維持管理費 0億円</p>	12.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家36戸、高速道路、国道、市道の被害が軽減される。 ・北の関川1で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
原谷川事業間連携砂防等事業 福岡県	1.2	15 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：14.5億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：5.7ha 人家：16戸 重要公共施設：1施設 国道：270m 市道：610m 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0億円</p>	9.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家16戸、重要公共施設1施設、国道、市道の被害が軽減される。 ・原谷川で土石流が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

船底谷川事業間連携 砂防等事業 福岡県	1.5	478 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：477.7億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：75.3ha 人家：466戸 重要公共施設：10施設 国道：1,158m 県道：334m 市道：10,858m 等</p>	12 ※	<p>【内訳】 建設費 11.5億円</p>	41.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家466戸、重要公共施設10施設、国道、県道、市道等の被害軽減される。 ・国道386号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
寒水川(5)事業間連携 砂防等事業 福岡県	1.0	482 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：482.2億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：76.9ha 人家：466戸 重要公共施設：10施設 国道：1,158m 県道：334m 市道：10,767m 等</p>	5.9 ※	<p>【内訳】 建設費 5.9億円 維持管理費 0億円</p>	82.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家466戸、重要公共施設10施設、国道、県道、市道等の被害軽減される。 ・国道386号が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
正信川事業間連携砂 防等事業 福岡県	3.9	5.7 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：5.7億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：3.1ha 人家：9戸 公民館：1戸 県道：140m 等</p>	5.7 ※	<p>【内訳】 建設費 5.7億円 維持管理費 0億円</p>	1.01 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家9戸、公民館1戸、県道等の被害が軽減される。 ・主要地方道八女香春線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

北川右支川事業間連携砂防等事業 福岡県	1.4	13※	<p>【内訳】 被害防止便益：12.5億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：7.8ha 人家：9戸 公民館：1戸 県道：1,074m 市道：154m 等</p>	1.6※	<p>【内訳】 建設費 1.6億円 維持管理費 0億円</p>	7.9※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家9戸、公民館1戸、県道、市道等の被害が軽減される。 ・一般県道甘木吉井線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
北川(2)事業間連携砂防等事業 福岡県	1.8	10※	<p>【内訳】 被害防止便益：10.0億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.5ha 人家：7戸 公民館：1戸 県道：917m 市道：24m 等</p>	1.9※	<p>【内訳】 建設費 1.9億円 維持管理費 0億円</p>	5.3※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家7戸、公民館、県道、市道等の被害が軽減される。 ・一般県道甘木吉井線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
大黒川事業間連携砂防等事業 福岡県	1.0	8.8※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.8億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：11.5ha 人家：12戸 公民館：1戸 県道：50m 等</p>	1.4※	<p>【内訳】 建設費 1.4億円 維持管理費 0億円</p>	6.5※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土石流の被害について事業実施により、人家12戸、公民館、県道等の被害が軽減される。 ・主要地方道朝倉小石原線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

平榎(1)地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.2	28※	<p>【内訳】 被害防止便益：28.4億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.5ha 人家：44戸 県道：720m 市道：250m 等</p>	6.9※	<p>【内訳】 建設費 6.9億円 維持管理費 0億円</p>	4.1※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべり被害について事業実施により、人家44戸の被害が軽減される。 ・北川が地すべりによる河道閉塞を形成・決壊した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
平榎(2)地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.2	9.1※	<p>【内訳】 被害防止便益：9.1億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.6ha 人家：14戸 県道：430m 市道：250m 等</p>	6.8※	<p>【内訳】 建設費 6.8億円 維持管理費 0億円</p>	1.3※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべり被害について事業実施により、人家14戸の被害が軽減される。 ・北川が地すべりによる河道閉塞を形成・決壊した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
平榎(3)地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.2	8.3※	<p>【内訳】 被害防止便益：8.3億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：6.1ha 人家：19戸 県道：160m 市道：100m 等</p>	4.9※	<p>【内訳】 建設費 4.9億円 維持管理費 0億円</p>	1.7※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による地すべり被害について事業実施により、人家19戸の被害が軽減される。 ・北川が地すべりによる河道閉塞を形成・決壊した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

女山(2)地区事業間連携砂防等事業 福岡県	0.70	3.4 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.4億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：10戸 市道：120m 等</p>	0.96 ※	<p>【内訳】 建設費 0.96億円 維持管理費 0億円</p>	3.6 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家10戸、市道3号唐尾・本吉線の被害が軽減される。 ・女山(2)地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
上坂地区事業間連携砂防等事業 福岡県	3.8	3.8 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：3.8億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：12戸 国道：300m 町道：300m 等</p>	3.5 ※	<p>【内訳】 建設費 3.5億円 維持管理費 0億円</p>	1.1 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家12戸、国道496号の被害が軽減される。 ・上坂地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
穂坂地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.7	4.2 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：4.2億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：13戸 国道：44m 市道：14m 等</p>	1.7 ※	<p>【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0億円</p>	2.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家13戸、国道386号の被害が軽減される。 ・穂坂地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

宮ノ尾(a)地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.3	29 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：28.7億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：12戸 重要公共施設：3施設 国道：140m 等</p>	1.5 ※	<p>【内訳】 建設費 1.5億円 維持管理費 0億円</p>	19.7 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家12戸、国道442号の被害が軽減される。 ・宮ノ尾(a)地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
高須西地区事業間連携砂防等事業 福岡県	2.0	18 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：18.4億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：60戸 県道：95m 市道：220m 等</p>	4.2 ※	<p>【内訳】 建設費 4.2億円 維持管理費 0億円</p>	4.4 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家60戸、主要地方道北九州芦屋線、一般県道水巻芦屋線の被害が軽減される。 ・高須西地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
船越2丁目地区事業間連携砂防等事業 福岡県	1.8	12 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：12.0億円 残存価値：0.00億円</p> <p>【主な根拠】 人家：21戸 重要公共施設：1施設 県道：124m 市道：317m 等</p>	1.7 ※	<p>【内訳】 建設費 1.7億円 維持管理費 0億円</p>	7.0 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨によるがけ崩れ被害について事業実施により、人家21戸、要配慮者利用施設（デイサービス）、県道植木上上津役線の被害が軽減される。 ・船越2丁目地区で斜面崩壊が発生した場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)

境川大規模特定砂防等事業 大分県	5.6	17 ※	<p>【内訳】 被害防止便益：17億円 残存価値：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：13ha 人家：48戸 重要公共施設：2施設 高速道路：360m 県道：460m</p> <p>等</p>	5.1 ※	<p>【内訳】 建設費 5.0億円 維持管理費 0.1億円</p>	3.3 ※	<ul style="list-style-type: none"> ・計画規模の降雨による土砂・洪水氾濫等（もしくは、土石流）の被害について事業実施により、人家48戸の被害が軽減される。 ・東九州自動車道、主要地方道別府一の宮線等が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響を軽減することができる。 	水管理・国土保全局 砂防部 砂防計画課 (課長 三上 幸三)
---------------------	-----	---------	---	----------	--	----------	--	---

※費用便益比については、一体的な整備効果を発現する交付金事業等を含めて算出している。

【海岸事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B/C				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
相良須々木海岸 津波対策緊急事業 静岡県	12	236	<p>【内訳】 浸水防護便益 235億円 残存価値 1.32億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減面積：58ha 浸水被害軽減戸数：501戸</p>	55	<p>【内訳】 建設費 48億円 維持管理費 6.5億円</p>	4.3	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水が想定される区域内には緊急輸送路となっている国道150号などがある ・地元住民等から早期整備に対する強い要望がある 	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 田中敬也)	
成邊海岸 津波対策緊急事業 愛媛県	25	97	<p>【内訳】 浸水防護便益 97億円 残存価値 0.04億円</p> <p>【主な根拠】 浸水被害軽減面積：41ha 浸水被害軽減戸数：325戸</p>	22	<p>【内訳】 建設費 20億円 維持管理費 1.8億円</p>	4.4	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水が想定される区域内には学校・警察署等が存在する ・地元住民等から早期整備に対する強い要望がある 	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 田中 敬也)	
清水港海岸 津波対策緊急事業 (日の出地区) 静岡県	53	61	<p>【内訳】 浸水防護便益：61億円</p> <p>【主な根拠】 浸水面積：約25ha 浸水戸数(想定被害家屋数)：約390戸</p>	44	<p>【内訳】 建設費： 40億円 維持管理費： 3.7億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により、行政機能や市民生活、商業等の経済活動を維持する。 ・緊急輸送道路である国道等の機能を維持し、耐震強化岸壁からの緊急物資輸送等の災害応急対策を可能とする。 ・津波高さを抑制し、住民等の避難時間を確保する。 	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)	
御前崎港海岸 津波対策緊急事業 (御前崎・下岬地区) 静岡県	60	116	<p>【内訳】 浸水防護便益：116億円</p> <p>【主な根拠】 浸水面積：約87ha 浸水戸数(想定被害家屋数)：約640戸</p>	74	<p>【内訳】 建設費： 68億円 維持管理費： 5.3億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により、行政機能や市民生活、工業等の経済活動を維持する。 ・緊急輸送道路である臨港道路の機能を維持し、耐震強化岸壁からの緊急物資輸送等の災害応急対策を可能とする。 ・津波高さを抑制し、住民等の避難時間を確保する。 	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)	

浅川港海岸 津波対策緊急事業 (浅川地区・粟ノ浦地区・海老ヶ池地区) 徳島県	24	141	【内訳】 浸水防護便益 141億円 【主な根拠】 浸水面積：約214ha 浸水戸数(想定被害家屋数)：約290戸	121	【内訳】 建設費 116億円 維持管理費 5.4億円	1. 2	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により、行政機能や市民生活を維持する。 ・緊急輸送道路である国道等の機能を維持し、耐震強化岸壁からの緊急物資輸送等の災害応急対策を可能とする。 ・津波高さを抑制し、住民等の避難時間を確保する。 	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)
奈半利港海岸 津波対策緊急事業 (奈半利地区) 高知県	9.0	118	【内訳】 浸水防護便益 118億円 【主な根拠】 浸水面積：約64ha 浸水戸数(想定被害家屋数)：約510戸	26	【内訳】 建設費 24億円 維持管理費2.0億円	4. 6	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により、行政機能や市民生活、商業等の経済活動を維持する。 ・緊急輸送道路である国道等の機能を維持し、耐震強化岸壁からの緊急物資輸送等の災害応急対策を可能とする。 ・津波高さを抑制し、住民等の避難時間を確保する。 	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)
古江港海岸 津波対策緊急事業 (古江地区) 宮崎県	43	57	【内訳】 浸水防護便益 57億円 【主な根拠】 浸水面積：約38ha 浸水戸数(想定被害家屋数)：約270戸	44	【内訳】 建設費 40億円 維持管理費 4.6億円	1. 3	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水防護により、行政機能や市民生活、水産業等の経済活動を維持する。 ・緊急輸送道路である国道等の機能を維持し、緊急物資輸送等の災害応急対策を可能とする。 ・津波高さを抑制し、住民等の避難時間を確保する。 	港湾局海岸・防災課 (課長 安部 賢)

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
地高ICアクセス 一般国道140号 桜井ICアクセス 山梨県	50	45	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：40億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：3.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,000台/日</p>	36	<p>【内訳】 事業費：35億円 維持管理費：1.1億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ①地域住民の利便性向上、地域医療の支援 ⇒新山梨環状道路と西関東連絡道路をJCT形式で円滑に接続することで、峡東地域～甲府市街への通勤、通学、高次医療である山梨県立中央病院へのアクセスも向上が図られる ②周遊観光ルートの形成 ⇒新山梨環状道路は西部区間に中部横断道を含んでおり、西関東連絡道路と接続することで山梨県内における主要観光地である峡東地区及び西沢渓谷地域への周遊ルートの信頼性向上 ③緊急輸送道路の機能強化 第一次緊急輸送道路として位置づけられている西関東連絡道路と新山梨環状道路を円滑に接続することで被災時の緊急車両の移動時間軽減 	
地域高規格道路 伊那木曽連絡道路 一般国道361号 姥神峠道路（延伸） 長野県	130	115	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：3.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日</p>	98	<p>【内訳】 事業費：97億円 維持管理費：1.0億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ①広域幹線道路網の形成 ・地域高規格道路「伊那木曽連絡道路」の整備により、長野県伊那地域と木曽地域を結ぶ広域道路ネットワークが形成され、地域間交流が促進される ②災害時におけるリダンタンシーの確保 ・中央自動車道や一般国道19号の代替路としての機能を有し、中京圏から長野県、北陸圏の交通軸のリダンタンシーを強化する ③医療ネットワークの充実 ・特に脳外科関連重傷患者の搬送時間短縮に寄与することで医療ネットワークが充実する ④地域活性化の支援（就労） ・通勤圏が拡大され、地域活性化に寄与する ⑤安全・安心な交通の確保 ・道路線形の改善による交通事故の減少や、災害に対する安全性の向上等により道路としての信頼性が向上する 	

地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 竹野道路 兵庫県	380	492	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：427億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,300台/日</p>	268	<p>【内訳】 事業費：264億円 維持管理費：4億円</p>	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ①住民生活 第3次救急医療機関（公立豊岡病院）へのアクセス向上 ②地域経済 山陰海岸ジオパークをはじめとする広域観光圏の拡充・強化。 主要産業を支える港から都市部のアクセス向上による地域産業振興による地域の活性化。 ③災害 北近畿豊岡自動車道、鳥取自動車道とともに国土のリダンダントを確保。 浸水想定箇所や土砂災害警戒区域を回避し、第一次緊急輸送道路の機能を強化。 ④環境 通過交通の転換による騒音、廃棄ガスなどの沿道影響の軽減。 ⑤地域社会 豊岡市街への通勤等、沿線住民の日常生活による移動を支援環日本海地域の交流を強化。 	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般国道179号 はわいバイパス 鳥取県	31	61	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：58.6億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0.66億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,100~11,600台/日</p>	27	<p>【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：1.9億円</p>	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ①交通の分散 はわい I C から湯梨浜町田後（田後西交差点）間の通過交通をバイパスに転換させることで、慢性的な渋滞発生及び事故が多発している現道の安全性を向上させる。 ②地域の発展 当バイパスは湯梨浜町都市計画マスタープランにおいて「都市間連携軸」と位置づけられており、当バイパスの整備により湯梨浜町内ののみならず中部圏域の幹線道路網が強化され、地域の発展に大きく寄与する。 また、湯梨浜町の総合戦略において、基本目標の中の具体的事業で「山陰道からのアクセス道推進」とされており、当バイパスの整備によりこれを支援する。 	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 境港出雲道路 一般国道431号 松江北道路 島根県	261	241	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：237億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：2.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 7,100～13,900台/日</p>	193	<p>【内訳】 事業費：185億円 維持管理費：7.9億円</p>	1.3	<p>①地域防災の支援 浸水等による通行止めを回避し、第一次緊急輸送道路の機能強化及び災害時の迂回路機能確保</p> <p>②地域住民の利便性向上 松江市北西部から山陰道へのアクセス時間短縮により、利便性・居住性が向上</p> <p>③地域観光の支援 山陰道とともに宍道湖・中海圏域の8の字ルートを形成し、周遊観光範囲が拡大</p>	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 美作岡山道路 一般国道374号 吉井英田道路 岡山県	475	478	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：380億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 15,700～15,800台/日</p>	342	<p>【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：9億円</p>	1.4	<p>①地域の活性化 中国縦貫自動車道や山陽自動車道へのアクセスが向上し、物流の効率化による沿線への新たな企業立地や観光振興を支援する。</p> <p>②救急医療体制の強化 第三次救急医療施設「津山中央病院」への搬送時間短縮により救急医療体制が強化される。</p> <p>③安全性の向上 現道の通行止めの頻発箇所を回避するとともに既存の高速道路と一体となった県内の環状高速道路網の形成により、大規模災害時のネットワークの代替性を確保し、円滑な救援活動や物資輸送に寄与する。</p>	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路1工区 高知県	308	4,697	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,970億円 走行経費減少便益：530億円 交通事故減少便益：197億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,200～31,500台/日</p>	3,274	<p>【内訳】 事業費：2,893億円 維持管理費：381億円</p>	1.4 (0.5) [注1]	<ul style="list-style-type: none"> ①地域住民の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・高知県東部の中核都市の機能を担う安芸市と東洋町及び北川村との結び付きの強化 ・通勤・通学時の走行性・安全性の向上による若者の地域への定住促進 ②地域防災の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震発生時の緊急輸送道路の確保 ・バイパス等による落石等危険箇所の回避 ・異常気象時における事前通行規制の解消 ③地域医療の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・二次救急医療機関（高知あき総合病院）等への、緊急車両による搬送時の安全性・定時性の向上 ④地域観光の支援 <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨による事前通行規制や災害等の影響を受けない安全な道路整備による、「ゆず」などの特産品の安定した搬送経路の確保 ・計画道路周辺の観光施設（北川温泉、モネの庭等）への集客増 	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪山国道路 大分県	458	629	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：554億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：25億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,700台/日</p>	338	<p>【内訳】 事業費：328億円 維持管理費：9.7億円</p>	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ①代替ネットワークの確保 <ul style="list-style-type: none"> ・現道の国道212号は自然災害等に脆弱であることから、バイパス整備により、自然災害や冬期の積雪凍結事故等の通行障害を回避するリダンダンシー（代替路）を確保 ②産業・物流の支援強化 <ul style="list-style-type: none"> ・北重要港湾中津港と東九州自動車道及び大分自動車道を結ぶ循環型ネットワークを形成し、産業・物流の支援を強化 ③広域救急医療体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・高次救急医療施設へのアクセス向上を図り、耶馬溪・山国地域における広域救急医療体制を強化 ④ツーリズムの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・日田や耶馬溪を周遊する広域観光ルートの形成し、ツーリズムを推進 	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 宮之城道路 鹿児島県	250	187	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：134億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：17億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 8,400台/日</p>	158	<p>【内訳】</p> <p>事業費：157億円 維持管理費：1.1億円</p>	1.2	<p>①地域の産業の支援 北薩地域と鹿児島空港や九州縦貫自動車道とのアクセス強化による、農畜産物・水産物の物流の効率化</p> <p>②地域防災の支援 浸水想定区域の回避による、安全で円滑な高速ネットワークの確保</p> <p>③地域医療の支援 二次救急医療機関（霧島市立医師会医療センター・出水総合医療センター）へのアクセス向上</p> <p>④地域観光の支援 鹿児島空港から北薩地域の観光拠点へのアクセス向上による、観光客の増加</p>	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格 IC アクセス 一般道道 山花鶴丘線 北海道	7.9	38	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：26億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：2.2億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 1,700台/日</p>	8.4	<p>【内訳】</p> <p>事業費：7.0億円 維持管理費：1.4億円</p>	4.5	<p>①渋滞対策 新たな道路ネットワークが構築されることにより、交通の転換が見込まれることから、交通混雑の緩和が期待される</p> <p>②事故対策 新たな道路ネットワークが構築されることにより、交通の転換が見込まれることから、交通量の減少による安全の確保が期待される</p> <p>③住民生活 I C周辺の地域から高次医療施設までの救急搬送時間の短縮</p> <p>④地域経済 直近にインターチェンジができることによる釧路港の背後に広がる工業地域への企業誘致等の促進</p> <p>⑤災害 津波発生時における迅速な救護・啓開活動に必要な輸送路の確保</p> <p>⑥地域社会 高規格幹線道路と「釧路空港」とのアクセス向上を図ることによる観光客の利便性向上など観光振興への寄与</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

スマートＩＣアクセス 市道(仮称)白石中央工業団地 線 宮城県白石市	1.3	1.1	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1.1億円 走行経費減少便益：0億円 交通事故減少便益：0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 800台/日</p>	0.99	<p>【内訳】 事業費：0.98億円 維持管理費：0.01億円</p>	1.1	<p>①地域経済の支援 物流が効率化することで基幹産業である製造業の支援が期待され、ＳＩＣ周辺へ新たな産業拠点を形成することで、企業誘致の促進や振興が期待される</p> <p>②地域観光の支援 アクセス性の向上により、白石市の西部エリアや角田・丸森方面への新たな周遊観光ルートの形成により観光産業の活性化が期待できる</p> <p>③渋滞・事故件数の緩和 新たな交通ネットワークが構築され、交通の転換が図られることで、交通混雑の緩和および交通量の減少による安全確保が期待される。</p> <p>④防災機能の向上 大規模災害時においても、緊急輸送道路である東北自動車道へのアクセスが図られることにより、信頼性の高い交通ネットワークが確保されるとともに、避難・救助を始め物資供給等の応急活動への寄与が期待される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
スマートＩＣアクセス 市道(仮称)スマートインター 1号線 山形県天童市	3.8	26	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.50億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日</p>	3.1	<p>【内訳】 事業費：2.9億円 維持管理費：0.11億円</p>	8.5	<p>①工業団地からの物流の効率化 天童南部地域の工業団地から高速道路へのアクセスが強化され、物流の効率化が図られ生産性の向上が期待される。</p> <p>②定住・交流人口の拡大 新市街地として整備中の芳賀タウンへのアクセス向上、および各観光資源へのアクセス時間の短縮や高速道路を活用した周遊観光ルートの形成が実現することにより、定住・交流人口の拡大が期待される。</p> <p>③防災機能の向上 緊急輸送道路である東北中央自動車道へのアクセス向上、および(仮称)天童スマートインターインターチェンジが最上川の洪水時浸水想定区域外に位置することから、災害時の避難・救助を始め物資供給等の応急活動への寄与が期待される。</p> <p>④交通混雑の緩和 当該路線の整備により、朝・夕のピーク時に通過交通等で混雑する(市)矢野目高拠線で800台/日、(市)清池南小畠線で1,300台/日が転換する事で、混雑が緩和される。</p> <p>⑤交通量減少による安全性向上 当該道路の整備により、(県)長岡中山線で600台/日の交通量の減少が見込まれるため、高拠小学校付近の横断歩道における歩行者の安全性向上が期待される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

スマートICアクセス 一般県道 蓮田白岡久喜線 埼玉県	6.3	58	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：56億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：0.53億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,800台/日</p>	6.4	<p>【内訳】 事業費：5.7億円 維持管理費：0.79億円</p>	9.0	<p>①渋滞対策の向上 交通の転換による混雑の緩和 ②物流効率化 周辺工業団地から東北道を利用する物流が効率化。 ③防災機能の向上 SICが整備されることによる災害時の避難・救助、物資供給等のための緊急車両の通行確保。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 主要地方道 成田小見川鹿島港線 千葉県	54	292	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：5.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,000台/日</p>	74	<p>【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：2.8億円</p>	4.0	<p>①地域経済の支援 圏央道から成田国際空港へのアクセス路となる区間の4車線化に伴い、交通の円滑化が図られ物流の効率化に寄与。 ②防災機能の向上 4車線化に伴い緊急車両の走行スペースが確保されるなど緊急輸送道路の機能強化に寄与。 ③地域医療サービスの向上 4車線化により、救急搬送時間が短縮され、重症患者の救命率向上が期待。 ④事故対策の向上 交通混雑の改善により、追突事故の減少や、中央分離帯の整備により、対向車線へのはみ出し等による重大事故の防止が期待される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 市道 五貫目第33号線 (上川井・上瀬谷地区) 神奈川県横浜市	41	55	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：58億円 走行経費減少便益：-1.6億円 交通事故減少便益：-1.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,500台/日</p>	37	<p>【内訳】 事業費：36億円 維持管理費：1.8億円</p>	1.5	<p>①物流ネットワークの強化 重要物流道路である保土ヶ谷バイパスを介し、国際戦略港湾である横浜港と主要物流拠点との連絡が強化 ②緊急輸送路の強化 災害時の円滑な避難・救助活動や物資供給など市民生活や横浜経済を支える防災・減災機能の強化 ③新たな活性化拠点形成への寄与 旧上瀬谷通信施設へのアクセス性が向上し、郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

重要物流道路 主要地方道 浜松環状線 中郡・笠井工区 静岡県浜松市	48	165	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：137億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：7.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 36,000台/日</p>	34	<p>【内訳】 事業費：34億円 維持管理費：0.14億円</p>	4.9	<p>①渋滞対策 遠州鉄道西ヶ崎駅へのアクセス性向上により、 パークアンドライドやサイクルアンドライドなど 公共交通の利用促進に寄与</p> <p>②歩行空間 両側歩道の整備及び住宅地への通過交通流入が抑 制されることにより歩行空間の安全性を確保</p> <p>③地域経済 地域産業を支える交通ネットワークの整備によ り、拠点間の移動時間を短縮し、安定的な輸送網 の確保や物流生産性の向上に寄与</p> <p>④地域社会 東名及び新東名高速道路（重要物流道路）を繋 ぐネットワークとなり、双方を補完する広域幹線 道路ネットワーク形成による平常時・災害時の安 定的な輸送を確保</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
--	----	-----	--	----	--	-----	---	-------------------------------

空港・港湾等アクセス 市道 明海町・老津町28号線 愛知県豊橋市	29	123	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：95億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：0.92億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 8,800台/日</p>	25	<p>【内訳】</p> <p>事業費：23億円 維持管理費：1.5億円</p>	5.0	<p>①渋滞対策 人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会において、主要渋滞箇所として位置づけられているが交通の分散化により、渋滞緩和に寄与する。</p> <p>②事故対策 周辺道路からの交通転換が図られ、周辺地域において、幹線道路の渋滞による速度低下や、通過車両の生活道路への流入が改善され、交通の安全や良好な生活環境が確保される。</p> <p>③歩行空間 歩道を整備することにより、歩行空間が確保され、歩行者の安全安心な通行が確保できる。</p> <p>④住民生活 混雑する周辺道路の交通の分散化により渋滞を緩和することで、市民生活の利便性の向上が期待される。</p> <p>⑤地域経済 国際競争力を強化する基盤整備 主要地方道豊橋屋美線と国道259号をつなぎ、三河港明海地区へのアクセス機能を強化</p> <p>⑥災害 地震・津波対策の強化 豊橋市地域強靭化計画に位置付けされ、三河港明海地区の交通ネットワークを強化</p> <p>⑦地域社会 高規格幹線道路である国道23号名豊道路とのアクセス性の向上により、「人・もの・情報」などの地域間交流を促す事ができ、地域の活性化が図られる。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
--	----	-----	--	----	--	-----	--	-------------------------------

地域高規格道路 福井港丸岡インター連絡道路 主要地方道 丸岡川西線 II期区間 福井県	96	108	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：105億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：1.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,800台/日</p>	79	<p>【内訳】 事業費：77億円 維持管理費：2.7億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ①交通の円滑化やアクセス向上 福井港及びテクノポート福井と北陸自動車道丸岡ICとのアクセス強化により、地域産業を活性化 ②地域防災の支援 第一次緊急輸送道路の機能強化により、大規模災害時の緊急物資輸送を確保 ③交通渋滞の緩和 現道交通の転換により、交通渋滞が緩和 ④交通事故の減少 線形不良区間や幅員狭小区間の回避により、交通事故が減少 	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
スマートICアクセス 市道 加佐草加野線 兵庫県三木市	8.2	106	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：78億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：5.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,800台/日</p>	9.3	<p>【内訳】 事業費：7.5億円 維持管理費：1.8億円</p>	11.4	<ul style="list-style-type: none"> ①渋滞対策 三木小野IC・三木東ICへの交通が分散され、三木市内及び小野工業団地等の交通渋滞の緩和が期待される。 ②事故対策 生活道路事故多発地域の交通量が減少するため、交通事故の削減が期待される。 ③地域経済 三木市の手引きのこぎりは、全国出荷額の約6割を占めており、渋滞緩和により円滑な出荷が期待される。 小野工業団地等では、利便性が向上し、更なる出荷額の増加、雇用創出が期待される。 ④災害 緊急搬送時や災害発生時の物資受け入れ拠点等のルートが絶えにくく、災害に強いまちづくりに寄与する。 ⑤地域社会 スマートIC・アクセス道路の利用により、市街地～遠方のアクセス時間短縮に寄与する。 	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

高規格ICアクセス 主要地方道倉吉由良線 鳥取県	2.5	3.7	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2.9億円 走行経費減少便益：0.44億円 交通事故減少便益：0.41億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 1,300台／日</p>	2.5	<p>【内訳】 事業費：2.0億円 維持管理費：0.44億円</p>	1.5	<p>①地域住民の利便性向上 北条道路と接続することにより、第3次緊急医療施設へのアクセスが向上する。</p> <p>②地域経済の支援 アクセス向上による輸送能力向上により、特産の大栄西瓜等の農産物の県外への出荷量の増加が期待される。</p> <p>③地域防災の支援 災害時拠点の北栄町役場と北条道路と接続することにより、防災機能が強化される。</p> <p>④地域観光の支援 北条道路からの青山剛昌ふるさと館等の主要観光施設への周遊性が向上することにより、観光振興が図られる。</p> <p>⑤安全性の向上 周辺道路の交通量が分散されることにより、交通混雑が緩和され事故発生の減が期待される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
スマートICアクセス 市道（仮称）正力西1号線 広島県東広島市	5.8	20	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：0.03億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 3,000台／日</p>	4.6	<p>【内訳】 事業費：4.6億円 維持管理費：0.03億円</p>	4.4	<p>①産業活動の支援 スマートIC整備に合わせて整備することで、八本松地域の渋滞緩和を図り、産業活動を支援する。</p> <p>②観光振興の活性化 新たに国道2号に整備される道の駅「西条のん太の酒蔵」をゲートウェイとした、観光活性化の取組みを支援する。</p> <p>③防災機能の向上 緊急輸送道路ネットワークに指定される、山陽自動車道と国道2号の連携が容易になり、災害時のリダンダンシーが強化され、新たに整備される道の駅「西条のん太の酒蔵」の防災機能との連携により広域的な防災拠点としての機能が強化される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
スマートICアクセス 市道 駅池連絡1号線 市道 駅池連絡2号線 香川県観音寺市	5.4	35	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：31億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.47億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,700台／日</p>	4.8	<p>【内訳】 事業費：4.5億円 維持管理費：0.35億円</p>	7.2	<p>①救急医療の強化 管外搬送の際に多様な救急搬送ルートが選択可能になるほか、重症患者の搬送時間を短縮。</p> <p>②災害時における迅速な対応 大規模災害時において、災害派遣の招集・出動および物資供給の迅速かつ確実な対応が期待。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地高ICアクセス 市道天草江北島線 嘉瀬工区 佐賀県佐賀市	3.9	6.5	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：5.5億円 走行経費減少便益：0.82億円 交通事故減少便益：0.15億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 12,200台/日</p>	3.2	<p>【内訳】</p> <p>事業費：3.2億円 維持管理費：0.04億円</p>	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ①渋滞の緩和 周辺道路・交差点の渋滞緩和 ②事故対策 渋滞緩和による交通事故減少への寄与 ③物流の効率化 貨物駅および物流関連企業等の輸送効率の向上 ④中心市街地の活性化 中心市街地へのアクセス向上 ⑤歩行空間の確保 歩行者・自転車の安心安全な通行空間の確保 	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 一般県道 学園木花台本郷北方線 山下工区 宮崎県	56	126	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：106億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：2.6億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>計画交通量 9,300台/日</p>	40	<p>【内訳】</p> <p>事業費：40億円 維持管理費：0.24億円</p>	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ①交通安全性の向上 ・通過交通の転換により、主要渋滞箇所等や事故多発箇所が回避され、交通安全性の向上が図られる。 ②物流ネットワークの強化 ・走行時間短縮により、輸送時間の短縮が期待され、宮崎学園都市ハイテクパークから宮崎空港・宮崎港へのアクセス向上による物流ネットワークの強化が図られる。 ③防災機能の向上 ・第1次緊急輸送道路である当該工区を整備することで防災機能の向上が図られる。 	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地域高規格道路 大隅縦貫道（Ⅰ期） 主要地方道鹿屋吾平佐多線 吾平大根占田代道路 鹿児島県	320	253	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：6.8億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,300台/日</p>	226	<p>【内訳】 事業費：224億円 維持管理費：1.9億円</p>	1.1	<p>①地域の産業の支援 東九州自動車道や九州縦貫自動車道への接続により、志布志港や鹿児島空港などの物流拠点とのアクセスが向上し、農畜産物の物流の効率化が期待される。</p> <p>②地域防災の支援 第2次緊急輸送路の機能を強化するとともに、広域災害発生時のリダンパンシーを確保することができる。</p> <p>③地域医療の支援 第2次救急医療施設（大隅鹿屋病院）への搬送時間の短縮に寄与する。</p> <p>④地域観光の支援 東九州自動車道や九州縦貫自動車道への接続により、鹿児島空港などのアクセスが向上し、観光客の増加が期待される。大隅半島南部地域と鹿屋市間の交流・連携の強化が期待される。</p>	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
福岡高速3号線（空港線） 延伸 福岡北九州高速道路公社	533	426	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：395億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,200台/日</p>	383	<p>【内訳】 事業費：371億円 維持管理費：11億円</p>	1.1	<p>①福岡空港周辺道路の交通円滑化 ・主要渋滞箇所の回避 【現況】空港通ランプ→国内線ターミナル：1箇所 【現況】半道橋ランプ→国内線ターミナル：2箇所 ⇒【整備後】空港北口（仮）ランプ→ 国内線ターミナル：0箇所 ・空港口交差点の交通混雑緩和。</p> <p>②交通事故の減少 ・空港口交差点の死傷事故発生件数の減少 【現況】42件／4年 ⇒【整備後】22件／4年</p> <p>③交通アクセス強化による空港施設への活性化支援 ・現況の空港直近ランプから福岡空港までの所要時間が最大10分短縮。 【現況】空港通ランプ→国内線ターミナル：7分 ⇒【整備後】2分（5分短縮） 【現況】半道橋ランプ→国内線ターミナル：13分 ⇒【整備後】3分（10分短縮） ・福岡市南部方面からのアクセス性が向上し、空港までの15分圏内の居住人口が倍増 【現況】45.2万人 ⇒【整備後】83.7万人</p>	道路局 高速道路課 (課長 長谷川 朋弘)

連続立体交差事業 東急電鉄大井町線（戸越公園駅付近） 東京都	235	186	<p>【内訳】</p> <p>移動時間短縮便益：139億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 39,711台時／日</p>	137	<p>【内訳】</p> <p>事業費：136億円 維持管理費：1億円</p>	1.4	6箇所の踏切を除却することで地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
空港・港湾等アクセス 都市計画道路 余戸北吉田線 愛媛県	75	959	<p>【内訳】</p> <p>走行時間短縮便益：790億円 走行経費減少便益：127億円 交通事故減少便益：43億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,100～41,000台／日</p>	752	<p>【内訳】</p> <p>事業費：736億円 維持管理費：16億円</p>	1.3	①主要地点間のアクセス向上 松山IC・松山空港・松山港などの主要拠点間のアクセス向上 ②緊急輸送道路ネットワークの形成と防災力強化 ③医療施設への所要時間短縮 空港付近の二次医療施設から三次医療施設への所要時間短縮 ④安全で快適な自転車歩行者空間の創出 3.0m×2の自転車歩行者道の整備 ⑤物流の効率化・生産性の向上 松山空港の機能強化と連携整備	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

注1 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（ ）書きの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

【市街地整備事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳				
都市・地域交通戦略 推進事業（近鉄四日 市駅・JR四日市駅地区） 四日市市都市再生協 議会	124	132	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 15.9億円 走行経費便益 0.03億円 歩行者時間短縮便益 5.8億円 自動車交通利便性向上便益 32.3億円 歩行者の移動サービス向上便益 70.1億円 都市景観向上便益 5.5億円 上下移動快適性便益 2.5億円 【主な根拠】 計画自動車交通量:14000台/日 計画歩行者交通量:20000人/日 </p>	112	<p>【内訳】 建設費 109億円 委託費 3億円 </p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ①都心一等地の有効活用 現状使用されていない並木道の空間を有効活用することで、ストックの有効活用を図ることができる ②地域住民の活動場所・休息空間の提供 現状歩行者移動支援施設が貧弱であるが、歩行者広場を整備することにより地域住民の活動場所・休息空間を提供 ③防災機能の向上 帰宅困難者受け入れ可能なオープンスペースを整備 	都市局街路交通施設課（課長 中村健一）

(国際競争拠点都市整備事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C			
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳			
<広島都心地域> ・広島駅南口広場再整備事業 ・駅前大橋線 広島市	360	131	【内訳】 歩行時間短縮便益 : 65億円 移動サービス向上便益 : 61億円 滞留・交流機会増大・都市景観向上便益 : 6.1億円 【主な根拠】 駅前広場利用者数 : 130,230人/日	101	【内訳】 建設費 95億円 維持管理費 5.3億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキによる道路の立体横断によって歩車分離が図られ、歩行者の安全性が向上する。 通行機能だけではなく、滞留機能や交流拠点としての機能を有し、周辺建物と一体となった賑わいを創出する。 災害発生時における避難ルートが確保されることや、周辺に耐震性を備えた民間ビル開発が誘導されることにより、防災性が向上する。
		306	【内訳】 歩行時間短縮便益 : 48億円 乗車時間短縮便益 : 256億円 供給者便益 : 2.4億円 【主な根拠】 路面電車の乗換利用者数 : 21,827人/日 路面電車の乗車短縮時間 : 124,073分/日	184	【内訳】 建設費 170億円 再投資費 13億円 維持管理費 0.5億円	1.7	

<渋谷駅周辺地域> 渋谷駅桜丘口地区市街地再開発事業 渋谷区	1,973	5,218	<p>【内訳】 域内便益:約1,275億円 域外便益:約3,943億円</p> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・域内便益は事業純収益および供用終了後の残存価値を算出。 ・域外便益はヘドニックアプローチにより地価変化総額を算出。 	2,139	<p>【内訳】 用地及び建物買収費 : 611億円 施設整備費等 : 1,528億円</p>	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽建築物の解消や帰宅困難者の受入れによる防災機能の向上 ・防災性の向上と賑わいの創出を兼ねる広場機能の導入 ・J R線東西横断機能や国道246号横断デッキ等と連携した歩行者ネットワークの構築 ・補助18号線、交通結節機能の新規整備 ・安全性の高い駅直近住宅の整備 ・国際競争力豊かなクリエイティブコンテンツ産業の育成、外国人が安心して暮らせる環境づくり等の形成 	街路交通施設課 (課長 中村健一) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)
<品川駅・田町駅周辺地域> 泉岳寺駅地区市街地再開発事業 東京都	661	1,224	<p>【内訳】 域内便益:約665億円 域外便益:約559億円</p> <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・域内便益は事業純収益および供用終了後の残存価値を算出。 ・域外便益はヘドニックアプローチにより地価変化総額を算出。 	972	<p>【内訳】 用地及び建物買収費 : 271億円 施設整備費等 : 701億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽建築物の解消による防災機能の向上 ・国道15号線と高輪ゲートウェイ駅を結ぶ都市計画道路補助線の整備及び地区周辺の東西連絡性の強化を図る地区幹線道路の整備 ・質の高い業務・居住機能の導入 ・泉岳寺駅前にぎわい創出等に資する、オープンスペースの整備。 ・安全で快適な歩行空間創出に資する道路に沿った敷地内歩道状空地の整備及びバリアフリーに配慮した歩行者ネットワークの形成 	街路交通施設課 (課長 中村健一) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（大規模改良：バリアフリー化、転落防止柵））)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 大江戸線 上野御徒町駅 東京都交通局	11	段差解消	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 大江戸線 光が丘駅 東京都交通局	7.0	段差解消	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 東山線・名城線 本山駅 名古屋市交通局	5.4	段差解消	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 御堂筋線 江坂駅 大阪市高速電気軌道（株）	3.4	段差解消	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：バリアフリー化） 御堂筋線 なかもず駅 大阪市高速電気軌道（株）	3.6	段差解消	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 谷町線（東梅田駅除く） 大阪市高速電気軌道（株）	111	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 四ツ橋線（西梅田駅、大国町駅除く） 大阪市高速電気軌道（株）	42	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 中央線 大阪市高速電気軌道（株）	67	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 堺筋線（堺筋本町駅除く） 大阪市高速電気軌道（株）	49	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

地下高速鉄道整備事業（大規模改良工事：転落防止柵） 鶴舞線 名古屋市交通局	99	転落防止柵	<利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
---	----	-------	---	-----------------------------

(鉄道駅総合改善事業)

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		B/C			
		便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円)	費用の内訳			
京急本線品川駅総合改善事業 京浜急行電鉄株式会社	72	151 【内訳】 移動時間短縮便益:151.2億円 期末残存価値:3.2億円 維持管理費:▲3.4億円 【主な根拠】 品川駅平均乗降人員:28万8千人/日	65 【内訳】 建設費: 57.3億円 維持改良費・再投資費: 8.0億円	2.3	・バリアフリー施設の充実による駅利用者の利便性向上 ・ホームドア設置による安全性の向上 ・観光案内施設等の整備による来街者等の利便性向上	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)	

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
予讃線多度津駅次世代ステーション創造事業 四国旅客鉄道株式会社	7.4	バリアフリー施設	・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

(鉄道防災対策事業（一般防災）)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 鉄道施設の防災対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	1.9	落石等対策	<利用者への効果・影響> ・線路への落石等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。また、隣接する道路や家屋等への被害拡大防止にも寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
土讃線、牟岐線、予讃線、予土線 鉄道施設の防災対策事業 四国旅客鉄道株式会社	1.4	落石等対策	<利用者への効果・影響> ・線路への落石等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。また、隣接する道路や家屋等への被害拡大防止にも寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業（耐震対策）)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
大井町線 鉄道施設の耐震対策事業 東急電鉄株式会社	1.0	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
本線 鉄道施設の耐震対策事業 京浜急行電鉄株式会社	0.29	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
羽田空港線 鉄道施設の耐震対策事業 東京モノレール株式会社	2.5	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
相模原線 鉄道施設の耐震対策事業 京王電鉄株式会社	3.0	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
大阪線、けいはんな線、京都線、奈良線、難波線、南大阪線 鉄道施設の耐震対策事業 近畿日本鉄道株式会社	24	耐震対策	<利用者への効果・影響> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

空港連絡鉄道線 鉄道施設の耐震対策事業 新関西国際空港株式会社	2.6	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
和歌山港線 鉄道施設の耐震対策事業 和歌山県	1.5	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
天神大牟田線 鉄道施設の耐震対策事業 西日本鉄道株式会社	3.5	耐震対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模地震による高架橋の損傷等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
宗谷線、室蘭線 鉄道橋りょう・鉄道隣接斜面 の豪雨対策事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.39	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜、斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及すると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
本線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 京成電鉄株式会社	3.0	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及すると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
今津線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 阪急電鉄株式会社	1.0	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及すると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

大阪線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 近畿日本鉄道株式会社	1.8	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
高野線 鉄道橋りょうの豪雨対策事業 南海電気鉄道株式会社	0.15	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨による鉄道河川橋梁の流失・傾斜等の被害を防止することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
土讃線、予讃線 鉄道隣接斜面の豪雨対策事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	豪雨対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨時の斜面崩壊による線路への土砂流入等の被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(浸水対策))

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
田園都市線、東横線、目黒線 鉄道施設の浸水対策事業 東急電鉄株式会社	0.56	浸水対策	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下駅等への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記被害による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業（踏切保安設備整備）)

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評 値	担当課 (担当課長名)
常総線 踏切保安設備整備事業 関東鉄道株式会社	0.10	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.20	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
秩父本線 踏切保安設備整備事業 秩父鉄道株式会社	0.26	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
池袋線、国分寺線、新宿線、 多摩湖線、拝島線 踏切保安設備整備事業 西武鉄道株式会社	2.7	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.09	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
小湊鉄道線 踏切保安設備整備事業 小湊鉄道株式会社	0.18	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
京王線 踏切保安設備整備事業 京王電鉄株式会社	0.24	踏切保安設備	<利用者への効果・影響> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <社会全体への効果・影響> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避・軽減できると想定される。	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

犬山線、瀬戸線、名古屋本線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	0.39	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
高野線、南海本線、加太線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.43	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
有馬線、三田線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.08	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電鉄株式会社	0.04	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)
徳島線、予讃線 踏切保安設備整備事業 四国旅客鉄道株式会社	0.02	踏切保安設備	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故防止対策を実施することにより、踏切事故が減少することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・踏切事故の防止により、人命・車両を保護するとともに、事故による鉄道の運行停止の影響が、鉄道網において広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
東海道本線明石駅ホームドア 整備事業 西日本旅客鉄道株式会社	10	ホームドア	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・ホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

【住宅市街地総合整備事業】
 (地域居住機能再生推進事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳				
川崎初山・南平地区 地域居住機能再生推進事業 川崎市	62	65	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅 61億円 ・駐車場 2.1億円 ・用地残存価値 1.9億円 ・建物残存価値 0.4億円 【主な根拠】 市場家賃 134千円/月・戸	79	【内訳】 事業費 70億円 維持管理費 9.5億円	0.8	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正化等地域の居住機能の再生を図る。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
明石地区 地域居住機能再生推進事業 兵庫県	185	107	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅 94億円 ・駐車場 10億円 ・用地残存価値 1.9億円 ・建物残存価値 0.8億円 【主な根拠】 市場家賃 104千円/月・戸	110	【内訳】 事業費 94億円 維持管理費 16億円	0.97	公営住宅等長寿命化計画に基づき、効率的・効果的な団地別・住棟別の事業手法を選択し、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正化等地域の居住機能の再生を図る。	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 徳竹忠義)

(地域生活拠点型再開発事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			担当課 (担当課長名)			
		貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)	B/C				
			便益の内訳及び主な根拠					
細沼町地区 地域生活拠点型再開 発事業 郡山市	37	47	<p>【内訳】 域内便益 29億円 域外便益 18億円</p> <p>【主な根拠】 良好な居住環境及び医療施設の更新による周辺の地価上昇、周辺地域施設の収益向上</p>	29	<p>【内訳】 用地費及び建物買収費 4億円 施設整備費 25億円</p>	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な都市型住宅の供給とともに、医療施設の更新等により、子育て世帯や高齢者等の暮らしを支える生活拠点の整備を進め、まちなかへの居住や生活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」歩道状空地だけでなく、植栽やベンチを配置した緑地の整備により良好な居住環境の整備を図っていく。 	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)
大町二丁目地区 地域生活拠点型再開 発事業 郡山市	68	92	<p>【内訳】 域内便益 82億円 域外便益 10億円</p> <p>【主な根拠】 良好な居住環境及び医療、児童福祉施設等の整備による周辺の地価上昇、周辺地域施設の収益向上</p>	68	<p>【内訳】 用地費及び建物買収費 9億円 施設整備費 59億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な都市型住宅の供給とともに、児童福祉施設や医療施設等の整備により、子育て世帯や高齢者等の暮らしを支える生活拠点の整備を進め、まちなかへの居住や生活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」敷地周囲の緑地整備により、近隣地域への良好な居住環境の整備を図っていく。 ・「マーケットの整備」近隣地域は高齢者が多く居住する地域であり、徒步圏内に地産地消のマーケットを整備することで近隣住民の健康促進及びコミュニティ促進にも寄与できる。 	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価			
東池袋四丁目2番街区地区 地域生活拠点型再開発事業 豊島区	188	192	<p>【内訳】 域内便益 132.5億円 域外便益 59.2億円</p> <p>【主な根拠】 良質な都市型の集合住宅、地下鉄と都電との交通結節点における沿道の店舗、子育て支援施設や医療施設整備による周辺地域の便益向上</p>	138	<p>【内訳】 用地費 34.5億円 施設整備費等 103.0億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> 「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な都市型住宅の供給とともに、保育施設等の整備により、子育て世帯や高齢者等の暮らしを支える生活拠点の整備を進め、まちなかへの居住や生活環境の向上を図っていく。 「公共空間の確保」壁面後退及び歩道状空地、地区広場、都市計画道路沿道の緑化等の整備により、安全で快適な街並み形成を図っていく。 広場空間と一体的に地下鉄出入口のバリアフリー化を図るなど、鉄道とも直結した利便性を活かし、賑わいの連続性を確保して地域の活性化を図っていく。 	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)
板橋駅西口地区 地域生活拠点型再開発事業 板橋区	297	321	<p>【内訳】 域内便益 216億円 域外便益 106億円</p> <p>【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周辺の地価上昇、区域内施設の収益向上</p>	297	<p>【内訳】 用地費 6億円 建物補償費 5億円 施設整備費等 286億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な都市型住宅の供給とともに、保育施設等の整備により、子育て世帯や高齢者等の暮らしを支える生活拠点の整備を進め、まちなかへの居住や生活環境の向上を図っていく。 「公共空間の確保」歩道状空地や広場等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。 	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価		
平井五丁目駅前地区 地域生活拠点型再開 発事業 江戸川区	239	239 【内訳】 域内便益 171億円 域外便益 68億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備に よる周辺の地価上昇、区 域内施設の収益向上	228 【内訳】 用地費 33億円 建物整備費等 195億円	1.05	・「良質な住宅供給」事業の実施に より、良質な都市型住宅の供給とと もに、保育所や地域コミュニティの 集会所等の整備により、子育て世帯 や高齢者等の暮らしを支える生活拠 点の整備を進め、まちなかへの居住 や生活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」歩道状空地や 広場等の整備により安全な避難路の 確保、良好な街並み形成を図ってい く。	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)	
横浜駅きた西口鶴屋 地区 地域生活拠点型再開 発事業 横浜市	453	521 【内訳】 域内便益 300億円 域外便益 221億円 【主な根拠】 良好な居住環境、駅周辺 の未利用地の高度利用に より、周辺の地価上昇、 区域内施設の収益向上	505 【内訳】 用地費・建物買収費 84億円 施設整備費等 421億円	1.03	・「良質な住宅供給」事業の実施に より、良質な都市型住宅の供給とと もに、子育て支援施設やメディカル モール等の整備により、子育て世帯 や高齢者等の暮らしを支える生活拠 点の整備を進め、まちなかへの居住 や生活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」歩道状空地や 広場等の整備により安全な避難路の 確保、良好な街並み形成を図ってい く。 ・グローバル企業の就業者等の生活 を支援する拠点の整備や駅と連結す るペデストリアンデッキを整備する など、国際競争力強化や防災性の向 上を図っていく。	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)	

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				担当課 (担当課長名)	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円) 費用の内訳	B/C		
		便益の内訳及び主な根拠					
田原本駅南地区 地域生活拠点型再開 発事業 田原本町	35	50	【内訳】 域内便益 27億円 域外便益 23億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備に による周辺の地価上昇、再 開発ビルの収益向上	33	【内訳】 用地費 5億円 建物整備費等 28億円	1.5	・「良質な住宅供給」事業の実施に より、良質な都市型住宅の供給と ともに、子育てサロンや保育施設等子 育て支援施設等の整備により、子育 て世帯や高齢者等の暮らしを支える 生活拠点の整備を進め、まちなかへ の居住や生活環境の向上を図ってい く。 ・「公共空間の確保」歩道状空地や 広場等の整備により安全な避難路の 確保、良好な街並み形成を図ってい く。
高松市常磐町地区 地域生活拠点型再開 発事業 高松市	33	33	【内訳】 域内便益 30億円 域外便益 2.5億円 【主な根拠】 良好な住環境の整備に による周辺の地価上昇、周辺 施設の収益向上	32	【内訳】 用地費等 2.8億円 施設整備費等 29億円	1.03	・「良質な住宅供給」事業の実施に より、良質な都市型住宅の供給と ともに、医療施設の整備により、子育 て世帯や高齢者等の暮らしを支える 生活拠点の整備を進め、まちなかへ の居住や生活環境の向上を図ってい く。 ・「公共空間の確保」事業地内に空 地を設け、良好な街並み形成を図つ ていく。
高松市大工町・磨屋 町地区 地域生活拠点型再開 発事業 高松市	64	58	【内訳】 域内便益 53億円 域外便益 5億円 【主な根拠】 良好な住環境の整備に による周辺の地価上昇、周辺 施設の収益向上	55	【内訳】 用地費等 11億円 施設整備費等 44億円	1.1	・「良質な住宅供給」事業の実施に より、良質な都市型住宅の供給と ともに、地域子育て支援拠点や医療施 設等の整備により、子育て世帯や高 齢者等の暮らしを支える生活拠点の 整備を進め、まちなかへの居住や生 活環境の向上を図っていく。 ・「公共空間の確保」事業地内に空 地を設け、良好な街並み形成を図つ ていく。

【下水道事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益:B(億円) 便益の内訳及び主な根拠	費用:C(億円) 費用の内訳	B／C		
平岸地区大規模雨水処理施設整備事業 札幌市	16	49 【内訳】 被害防止便益:49億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減面積:約2.4ha ※札幌市平岸地区下水道浸水被害軽減総合計画に位置付けられている、令和元年度～令和5年度の事業に対する便益を記載	37 【内訳】 建設費 33億円 維持管理費 4億円 ※札幌市平岸地区下水道浸水被害軽減総合計画に位置付けられている、令和元年度～令和5年度の事業に対する費用を記載	1.3	・平成26年に時間最大44mm(豊平区土木センター観測)の大雨があり半地下浸水等の浸水被害が発生したほか、平成27.29年にも浸水被害が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している本地区で早期の解消が必要であり、雨水管渠の整備により、概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
いわき市下水汚泥等利活用事業 いわき市	82	253 【内訳】 便益:253億円 【主な根拠】 固形燃料化物壳却量 :4,761t/年 温室効果ガス削減量 :4,955t-CO2/年 既存処理施設改築費用 :し尿処理場等 既存処理施設維持管理費 :し尿処理場等	162 【内訳】 建設費 79億円 維持管理費 83億円	1.6	・下水道施設見学会等をとおして、本事業を市民に周知することで、下水道事業のイメージアップを図ることができる。 ・事業期間を通じた安定した汚泥処理の実現を図ることができる。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

館取町地区大規模雨水処理施設整備事業 須賀川市	11	19	【内訳】 被害防止便益:19億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約196戸 年平均浸水軽減面積:約31ha	13	【内訳】 建設費 11億円 維持管理費 2億円	1.5	・時間最大45mm/hを記録した令和元年東日本台風の豪雨をはじめ、過去10年間に延べ浸水面積35ha、床上浸水210戸、延べ浸水263戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠とゲートポンプ施設整備の実施により概ね7年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
永野川左岸第1排水区大規模雨水処理施設整備事業 栃木市	23	3.7	【内訳】 被害防止便益:3.6億円/年 残存価値:0.1億円/年 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:33戸 ※簡易比較法のため年あたり便益を記載	1.2	【内訳】 建設費 1.1億円/年 維持管理費0.1億円/年 ※簡易比較法のため年あたり費用を記載	3.0	・令和元年東日本台風で最大時間37mm/hrの豪雨を記録し、この区域では床上浸水450戸、床下浸水465戸が発生。また平成27年9月関東・東北豪雨では最大時間49.5mm/hrを記録し、床上浸水24戸、床下浸水10戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠と調整池、ポンプ付き閘門の実施による確率、最大時間雨量60mm/hr降雨に対して浸水被害を解消する。	水管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

宮崎排水区下水道床上 浸水対策事業 千葉市	73	79	<p>【内訳】 被害防止便益: 79億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 約10戸 年平均浸水被害軽減面積: 約0.21ha</p>	74	<p>【内訳】 建設費 63億円 維持管理費 10億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・令和元年10月25日に時間最大63.5mm/hの豪雨を記録し、甚大な交通障害が発生。また平成22年以降では2回以上の浸水が発生し、延べ床上浸水1戸、床下浸水1戸が発生している。 ・このため、ターミナル駅周辺、緊急輸送道路などの交通拠点、広域避難所や地域防災拠点など防災関連施設に対し、機能保全水深を20cmとし、都市機能の確保を目指す。 	水管・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
北部第1地区第1排水区 下水道床上浸水対策事業 千葉市	28	34	<p>【内訳】 被害防止便益: 34億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 約6戸 年平均浸水軽減面積: 約0.14ha</p>	30	<p>【内訳】 建設費 : 26億円 維持管理費 : 4億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・平成22年9月8日(台風9号)に時間最大63mm/hの大雨を記録した、床上浸水4戸、床下浸水4戸の被害が発生。また平成22年以降では6回以上の浸水実績があり、延べ床上浸水21戸、床下浸水11戸が発生している。 ・このため、ターミナル駅周辺、緊急輸送道路などの交通拠点、広域避難所や地域防災拠点など防災関連施設に対し、機能保全水深を20cmとし、都市機能の確保を目指す。 	水管・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

市川南地区大規模雨水 処理施設整備事業 市川市	52	1,537	<p>【内訳】 被害防止便益:1,533億円 残存価値:4億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約1,791戸 年平均浸水軽減面積:約78ha</p>	342	<p>【内訳】 建設費 317億円 (うち雨水管渠整備事業 に係る事業費 : 248億円) 維持管理費 25億円</p>	4.5	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年10月に時間最大45.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水21戸、 床下浸水46戸の被害が発生。また平成以降では10回以上の浸水が発 生し、慢性的な浸水被害が発生している。 このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、 管渠とポンプ場整備の実施により概ね5年に1回程度起こりうる降雨に対 して浸水被害を解消する。 	水管管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
追分二丁目地区大規模 雨水処理施設整備事業 静岡市	59	81	<p>【内訳】 浸水被害軽減便益:81億円 残存価値:一億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:53戸 年平均浸水軽減面積:約2.71ha</p>	71	<p>【内訳】 建設費 71億円 維持管理費 一億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年7月豪雨において浸水戸数床上80戸、床下69戸の被害が発 生しており、浸水面積29haが想定される。 本事業の実施により、平成15年7月豪雨(既往最大降雨強度112mm/hr) での床上浸水が解消され、浸水面積7.2haを削減することができる。 このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、 管渠整備の実施により概ね7年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被 害を解消する。 	水管管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

大島地区大規模雨水処理施設整備事業 磐田市	16	100	【内訳】 被害防止便益:99億円 残存価値:0.5億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約49戸	24	【内訳】 建設費 16.0億円 維持管理費 8.3億円	4.2	・平成10年9月の豪雨により、床上浸水3戸、床下浸水46戸の被害が発生した。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、ポンプ場整備の実施により概ね7年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
生棚川排水区大規模雨水処理施設整備事業 春日井市	54	72	【内訳】 便益:70.7億円 残存価値:0.9億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:37.3戸 年平均浸水被害軽減面積:1.7ha	50	【内訳】 建設費 : 49.4億円 ※改築費含む 維持管理費 : 0.7億円	1.4	・土地区画整理事業を実施する地区であり、公共施設の整備改善を図り、無秩序な開発を抑制し、ゆとりある質の高い住環境の形成を導き当該地域の秩序ある発展に寄与することを目的としており、まちづくりの一つとして浸水を防除するため、1/10の降雨強度(63.0mm/hr)により、下水道事業を行うものである。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
藤水地区ほか大規模雨水処理施設整備事業 津市	105	339	【内訳】 被害防止便益:337億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約63戸 年平均浸水軽減面積:約7.92ha	115	【内訳】 建設費 90億円 維持管理費 25億円	2.9	(藤水地区) 地形が低平で、潮位より低い地域であることや、既存排水施設の能力不足が生じており、浸水被害が頻発している。 当該地区では早期の浸水被害解消のため雨水幹線から整備を実施し貯留管として暫定供用を行うことで降雨(50mm/h)に対して浸水被害解消を図る。 (神戸・修成地区) 上流部の宅地化が進み、雨水流出量が増加し既存の排水施設の能力不足や放流河川水位の影響により既存ポンプ設備等が機能せず窪地において浸水被害が発生している。 当該地区では、雨水幹線及びポンプ場の整備を行うことで津市公共下水道全体計画の雨水排除計画に基づいた、概ね8年に1回程度起こりうる降雨(55mm/h)に対して浸水解消を図る。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
阿瀬知排水区大規模雨水処理施設整備事業 四日市市	15	6.5	【内訳】 建設費 6.31億円 委託費 0.1億円 用地費 0.06億円 【主な根拠】 年平均浸水被害軽減面積:69.97ha	3.2	【内訳】 建設費 3.11億円 委託費 0.05億円 用地費 0.02億円	2.0	当排水区は、合流式下水道による雨水排水整備が構成しているが、昨今の局所的な豪雨により都市機能に影響を及ぼす大規模な浸水被害が発生していることから、早急な浸水対策が必要である。 雨水管渠、雨水貯留施設及び雨水ポンプを整備することにより、概ね10年に1回程度起こりうる降雨(75.1mm/h)に対して浸水解消を図る。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

三宝処理区大規模雨水処理施設整備事業 堺市	197	12	<p>【内訳】 被害防止便益:11.6億円/年</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水被害軽減戸数:164戸 年平均浸水軽減面積:約4ha</p> <p>※簡易比較法のため年あたり便益を記載</p>	11	<p>【内訳】 建設費 10.8億円/年 維持管理費 0.6億円/年</p> <p>※簡易比較法のため年あたり費用を記載</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年に時間最大93.5mm/hの豪雨を記録し、床上浸水7戸、床下浸水55戸の被害が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、管渠とポンプ場整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を解消する。 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
兵庫東流域下水汚泥広域処理場 汚泥有効利用施設整備事業 兵庫県	250	43,354	<p>【内訳】 生活環境の改善:17,940億円 公共用水域の水質保全:14,809億円 浸水の妨除:10,599億円 汚泥使用便益:6億円</p> <p>【主な根拠】 処理する脱水ケーキ:443t/日</p>	13,470	<p>【内訳】 建設費 10,497億円 維持管理費 2,973億円</p>	3.2	<ul style="list-style-type: none"> ・下水道事業は下水処理から汚泥処理まで一連のものとして効果を發揮するため、汚泥処理場のみで便益を算出することは出来ない。 そのため、同じ事業計画(武庫川下流域下水道事業計画)に位置づけている武庫川下流浄化センターと一連の施設ととらえて事業全体でのB/Cを参考値として算出している。 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
大塩地区大規模雨水処理施設整備事業 姫路市	32	2.0	<p>【内訳】 被害防止便益:2.0億円/年 ※</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:45戸 年平均浸水軽減面積:2.29ha</p> <p>※簡易比較法のため年あたり便益を記載</p>	1.8	<p>【内訳】 建設費 1.8億円/年 ※ 維持管理費 0.03億円/年 ※</p> <p>※簡易比較法のため年あたり費用を記載</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺より低地となっている山陽電鉄沿いを中心に、平成23年9月の台風12号(時間最大78mm/h)による床上浸水等、浸水被害が度々発生している。また直近10年(平成22年～令和元年)では4回の浸水が発生し、延べ床上浸水42戸、床下浸水133戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の軽減が必要であり、ポンプ場整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
広畠地区大規模雨水処理施設整備事業 姫路市	43	4.7	<p>【内訳】 被害防止便益:4.7億円/年 ※</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:113戸 年平均浸水軽減面積:4.79ha</p> <p>※簡易比較法のため年あたり便益を記載</p>	1.9	<p>【内訳】 建設費 1.9億円/年 ※ 維持管理費 0.01億円/年 ※</p> <p>※簡易比較法のため年あたり費用を記載</p>	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・平成25年9月に時間最大60mm/h、総雨量227.5mmの豪雨を記録し、道路冠水及び床下浸水5戸の被害が発生している。また直近10年(平成22年～令和元年)では5回の浸水が発生し、延べ床上浸水1戸、床下浸水27戸以上が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の軽減が必要であり、雨水管渠(貯留管)整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

汐入川左岸地区大規模雨水処理施設整備事業 姫路市	57	111	【内訳】 被害防止便益:109.8億円 残存価値:0.7億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約171戸 年平均浸水軽減面積:約6ha	51	【内訳】 建設費 51.2億円 維持管理費0.03億円	2.2	・平成16年9月の豪雨により、道路冠水及び床下浸水21戸の被害が発生している。また直近10年(平成22年～令和元年)では3回の浸水が発生し、延べ床下浸水5戸以上が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の軽減が必要であり、雨水管渠整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して浸水被害を軽減する。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
倉敷地区大規模雨水処理施設整備事業 倉敷市	19	62	【内訳】 被害防止便益:60.5億円 残存価値:1.82億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:約56戸 年平均浸水軽減面積:約2.3ha	34	【内訳】 建設費 23.6億円 維持管理費 10.7億円	1.8	・平成23年9月台風に時間最大31mm/hの豪雨を記録し、床上浸水6戸、床下浸水1戸の被害が発生。また平成30年7月豪雨では床上浸水13戸、床下浸水1戸の被害が発生し、延べ床上浸水19戸、床下浸水2戸が発生している。 ・このため、浸水被害が頻発している地域で早期の解消が必要であり、ポンプ場等整備の実施により概ね10年に1回程度起こりうる降雨に対して床上浸水実績箇所を解消する。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
三條・観音地区大規模雨水処理施設整備事業 広島市	184	734	【内訳】 被害防止便益:717億 残存価値:17億 【主な根拠】 浸水軽減戸数:139戸 浸水軽減面積:約29ha	208	【内訳】 事業費 205億円 維持管理費 3億円	3.5 (床上浸水対策事業を含めた総事業費199(億円)を用いて算出)	・当地区は、過去10年間において複数回の床上浸水被害が発生している浸水常襲地区であり、53mm/hの降雨を条件とした内水浸水シミュレーションによる想定被害件数が、床上浸水153戸、床下浸水1,798戸と想定されている。 ・このようなことから、広島地方気象台における過去10年の最大降雨62.5mm/hに対応するため、観音2号幹線を整備するなどハード対策を進めるとともに、内水ハザードマップによる情報周知や止水板設置、土のう積み等のソフト対策を組み合わせることにより床上浸水被害の軽減を図る。	水管理・国土保全局下 水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

西部浄化センターや下水汚泥固形燃料化事業 松山市	45	86	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存事業費削減効果(焼却施設) 建設費 37.99億円 維持管理費 2.39億円/年 汚泥処理費 1.46億円/年 燃料化物売却益 0.004億円/年 CO2排出量削減益 0.16億円/年 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> (計画)発生汚泥量 69.2m³/日 有効利用量 63.1m³/日 	74	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規事業 (下水汚泥固形燃料化施設) 建設費 37.81億円 維持管理費 2.56億円/年 汚泥処理費 0.47億円/年 	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 焼却施設老朽化と下水汚泥リサイクル率低迷の両課題を解決するため、下水汚泥固形燃料化事業を導入し、DBO方式による事業とすることで、20年間の長期にわたる下水汚泥処理の安定化を図り、下水汚泥リサイクル率の向上を図る。 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
大分市下水汚泥燃料化事業 大分市	125	157	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運搬処分費 32億円 建設費 68億円 維持管理費 59億円 受入収入 -5億円 CO2削減(貨幣価値) 3億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> (想定)発生汚泥量 約 89.5 t/日 有効利用(固形燃料化)汚泥量 約 74.0 t/日 	133	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運搬処分費 30億円 建設費 50億円 維持管理費 58億円 受入料収入 -5億円 	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 汚泥処分のリスク分散 温室効果ガスの削減 近隣自治体の汚泥を受入、広域化・共同化 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
大分市賀来地区未普及解消事業 大分市	17	40	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺環境の改善:13.9億円 居住環境の改善:22.1億円 公共用水域の水質保全:4.8億円 残存価値:-0.7億円 <p>【主な根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 水路覆蓋延長:約14,700m 浄化槽設置基数:1,176基 (うち家庭用:1,052基、事業所用:124基) 	31	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 処理場 7.9億円 污水管渠 16.2億円 用地費 3.4億円 維持管理費 3.2億円 	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工一括発注手法(DB手法)による污水管渠の早期整備に伴い、使用料の早期回収を行う 	水管管理・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)

大淀処理場焼却炉代替施設整備事業 宮崎市	71	182	<p>【内訳】</p> <p>焼却設備建設費削減効果:54億円 持管理における費用削減効果:21億円 温室効果ガスにおける費用削減効果:1.7億円 乾燥設備建設費用削減効果:52億円 維持管理における費用削減効果:6.2億円 温室効果ガスにおける費用削減効果:0.8億円 脱水汚泥処分削減費:13億円 資源活用効果:21.3億円 災害時費用削減効果:12億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>新型焼却設備:47.4t/日 コンポスト設備:23.0t/日</p>	140	<p>【内訳】</p> <p>新型焼却炉建設費 : 59億円 コンポスト設備建設費 : 17億円 新型焼却炉維持管理費 : 41億円 コンポスト設備維持管理費 : 23億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・現有施設は沿岸部に立地していることもあり、津波の影響など災害リスクの軽減を図るため、処理施設を分散して建設を行う。 ・沿岸部のみの処理施設の建設は津波リスクが高いため、内陸部の田野浄化センターに建設を行う。 ・処理施設から生成される焼却灰を建設資材などに有効利用することや堆肥による農家・市民へ還元し、下水道汚泥リサイクル率の向上を図る。 	水管部・国土保全局下水道部下水道事業課 (課長 松原 誠)
-------------------------	----	-----	---	-----	---	-----	--	----------------------------------

【都市公園等事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳					
東部地区密集市街地 総合防災計画事業 守口市	35	289	【内訳】 利用の価値 58億円 環境の価値 71億円 防災の価値 160億円 【主な根拠】 利用対象世帯数19,992世帯	33	【内訳】 用地費 17億円 施設整備費 15億円 維持管理費 1.3億円	8.9	①都市景観の向上、都市環境を改善 ・緑地の整備により、都市環境の改善が見込まれる。 ②震災等災害時に有効に機能 ・空地の整備により、災害・延焼防止の役割が見込まれる。	都市局 都市安全課 (課長 美濃部雄人)

令和3年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

**【ダム事業】
(補助事業等)**

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						
胎内川総合開発事業 新潟県	その他	430	835	<p>【内訳】 被害防止便益:257億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:561億円 残存価値:17億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:58戸 年平均浸水軽減面積:63ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関する胎内川総合開発事業と同様機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	730	<p>【内訳】 建設費:716億円 維持管理費:14億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・胎内川の氾濫が想定される区域を含む胎内市では、平成29年から令和2年の間で、人口は4.6%減、世帯数は4.7%増となっている。 ・水道事業者である胎内市から参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である新潟県企業局から参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・昭和60年度に実施計画調査に着手している。現在、工事用道路工事等を実施しているところであり、令和12年度の完成に向けて事業を進めている。 ・胎内川ダム洪水吐改造に伴う既設減勢工の改良工事の追加により、事業期間が6ヶ月延長となった。 ・上記による変更、労務費・資材費等の物価上昇等により、事業費が約40億円増となつた。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ・工事施工において新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した胎内川総合開発事業の検証において、「ダム事業の検証」に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。 	継続	水管・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

内ヶ谷ダム建設事業 岐阜県	その他	580	1,009	<p>【内訳】 被害防止便益:425億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:557億円 残存価値:27億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:30戸 年平均浸水軽減面積:18ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関する便益 内ヶ谷ダム建設事業と同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	963	<p>【内訳】 建設費:952億円 維持管理費:11億円</p>	1.05	<ul style="list-style-type: none"> ・長良川流域では、昭和51年9月洪水により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成11年9月、平成16年10月洪水により甚大な浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和51年9月に床上浸水281戸、床下浸水665戸、平成11年9月に床上浸水154戸、床下浸水487戸、平成16年10月に床上浸水558戸、床下浸水469戸が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・長良川の氾濫が想定される区域を含む岐阜市、関市、美濃市及び郡上市では、平成31年から令和2年の間で、人口は0.5%減、世帯数は0.5%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和54年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事を実施しているところであり、令和7年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム堤体取付部の人工岩盤工法採用による掘削量及び法面工の縮減などにより、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した内ヶ谷ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証」に係る検討に関する再評価実施要領細目に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容を反映した評価を行い、妥当性を確認している。 	継続	水管・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
水無瀬生活貯水池整備事業 岐阜県	再々評価	60 (※1)	25 (※1)	<p>【内訳】 被害防止便益:24億円 残存価値:0.7億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:20戸 年平均浸水軽減面積:4.9ha</p>	19 (※1)	<p>【内訳】 建設費:18億円 維持管理費:1.6億円</p>	1.3 (※1)	<ul style="list-style-type: none"> ・水無瀬川流域では、昭和43年、平成11年洪水等により甚大な浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和43年8月に浸水家屋142戸、平成11年9月に浸水家屋4戸等が発生している。 ・水無瀬川流域が位置する可茂地区では、平成6年、平成7年などたびたび湯水が発生している。 ・主な湯水被害として、水無瀬川流域では、平成6年に158日間の節水、平成7年に207日間の節水、平成13年に40日間の節水、平成17年に33日間の節水が行われている。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び湯水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水無瀬川の氾濫が想定される区域を含む川辺町では、平成27年から令和2年の間で、人口は4.1%減、世帯数は2.6%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成13年度に建設事業に着手している。 ・次年度以降も新たな段階に入らず、水文調査等を継続しつつ、適切な時期にダム事業の検証に係る検討を行う。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目に基づき、改めて代替案の比較を行なうこととしている。 	継続	水管・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
安威川ダム建設事業 大阪府	その他	1,676	11,170	<p>【内訳】 被害防止便益:10,625億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:442億円 残存価値:103億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調整に係る便益 年平均浸水軽減戸数:3,136戸 年平均浸水軽減面積:96ha</p>	2,287	<p>【内訳】 建設費:2,258億円 維持管理費:29億円</p>	4.9	<ul style="list-style-type: none"> ・安威川流域では、近年でも平成11、24年に被害の大きな洪水が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和42年7月の洪水においては浸水家屋25,342戸、平成11年6月の洪水においては浸水家屋126戸、平成24年8月の呼応籠においては浸水家屋826戸の浸水被害が発生している。 ・湯水被害として、安威川流域では、平成6年、12、17年をはじめとして、漸れにによる深刻な湯水被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び湯水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・安威川の氾濫が想定される区域を含む茨木市では、平成29年から令和2年の間で、人口は約0.7%増、世帯数は約3.1%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和51年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事を実施しているところであり、令和5年度の完成にむけて事業を進めている。 ・「H30西日本豪雨などの自然災害により対策が必要となったもの」「コア材採取地および盛立材料にかかる現場条件、労務費・資材等の物価上昇等により、約140億円増となつた。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・隣接のトンネル工事の掘削ずり(掘り崩した岩塊)を堤体材料へ流用することや近隣に残土処分地を確保することで運搬費を削減するなど、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した安威川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証」に係る検討に関する再評価実施要領細目に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダム)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。 	継続	水管・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

波積ダム建設事業 島根県	その他	173	269	<p>【内訳】 被害防止便益:160億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:101億円 残存価値:8億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:12戸 年平均浸水軽減面積:20.8ha</p>	241	<p>【内訳】 建設費:232億円 維持管理費:10億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・都治川流域では、昭和46年7月、昭和47年7月、昭和58年7月、昭和63年7月等に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成7年8月、平成18年7月等に被害の大きな洪水が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和46年7月の洪水では全半壊19戸、浸水戸数102戸、昭和47年7月の洪水では全壊157戸、浸水戸数2,866戸。(江の川本川の被害も含む)の家屋被害が発生している。 ・主な渇水被害として、都治川流域では、平成6年などの渇水時には番水やコメの収穫量が減るなどの農業被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。 ※被害状況については、聞き取り調査による 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・都治川の氾濫が想定される区域を含む江津市では、平成29年から令和2年の間で、人口は約3.6%、世帯数はほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体工事等を実施しているところであり、令和4年度の完成に向けて事業を進めている。 ・地山が当初の想定より硬く掘削に時間を要し、工程の見直しを行った結果、事業期間が1ヶ年延長となった。 ・掘削費用の増額、労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が10億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した波積ダム建設事業の検証に係る検討(平成25年度追加検討)において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダム)が最も有利な案と評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。 	継続	水管・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
-----------------	-----	-----	-----	--	-----	---	-----	---	---	----	---------------------------

平瀬ダム建設事業 山口県	その他	895	2,871	<p>【内訳】 被害防止便益: 1,973億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 872億円 残存価値: 26億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数: 503戸 年平均浸水軽減面積: 49.7ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関する便益と同様の機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	1,707	<p>【内訳】 建設費: 1,696億円 維持管理費: 10億円</p>	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・錦川流域では、昭和25年9月、昭和26年10月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成17年9月の洪水により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和25年9月に全壟5戸、半壟61戸、床上浸水285戸、床下浸水1,242戸、昭和26年10月に全壟47戸、半壟30戸、床上浸水1,385戸、床下浸水6,140戸、平成27年9月に半壟312戸、床上浸水545戸、床下浸水169戸等が発生している。 ・主な渇水被害として、錦川流域では、平成6年度の渇水において、特に深刻な水不足に見舞われた。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・錦川の氾濫が想定される区域を含む岩国市では、平成29年から令和2年の間で、人口は2.8%減、世帯数は0.6%減となっている。 ・水道事業者である岩国市から参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である山口県企業局から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事及び法面対策工事等を実施しているところであり、令和5年度の完成に向けて事業を進めている。 ・労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が約35億円増となった。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・平成17年台風第14号災害の再発防止のために実施した河川激甚災害対策特別緊急事業で浚渫された河床砂礫を、本体コンクリート骨材に利用することにより、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成24年度に実施した平瀬ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
梼川ダム建設事業 香川県	その他	463	1,204	<p>【内訳】 被害防止便益: 915億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 284億円 残存価値: 4.7億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数: 53戸 年平均浸水軽減面積: 3.5ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関する便益と同様の機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上</p>	429	<p>【内訳】 建設費: 425億円 維持管理費: 3.9億円</p>	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・香東川流域において、昭和50年8月洪水等により浸水被害が発生している。また、近年でも平成2年9月、平成10年9月、平成16年10月洪水等により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和50年8月に床上浸水13戸、床下浸水34戸、昭和51年9月に床上浸水1戸、床下浸水4戸、半壟家屋1戸、昭和54年9月に床上浸水4戸、半壟家屋1戸、昭和62年9月に床上浸水6戸、平成2年9月に床上浸水2戸、床下浸水32戸、平成10年9月に床上浸水4戸、床下浸水31戸、平成16年10月に床上浸水1戸、床下浸水10戸が発生している。 ・主な渇水被害として、香東川流域では、渇水が頻発化しており、平成2年、平成6年、平成17年には断水が行われている。特に平成6年渇水では、最大19時間断水を含む67日間断水が継続した。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・香東川の氾濫が想定される区域を含む高松市では、平成31年から令和2年の間で、人口は0.2%減、世帯数は1.0%増となっている。 ・水道事業者である香川県広域水道企業団から参画内容の変更の申し出はない。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成6年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事及び付替道路工事等を実施しているところであり、令和3年度の完成に向けて事業を進めている。 ・ダム本体基礎地盤において、想定より地盤の透水性が高い範囲が広いことが判明したため、所要の止水性を確保するための基礎処理工の数量増等に伴い、事業費が約3億円増となつた。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・本体建設工事や付替道路工事により発生する残土を周辺環境整備工事の造成盛土に流用するなどの有効活用を図ることや、付替道路工事においてプレキャスト製品を積極的に採用することなどにより、コスト縮減を努めることとしている。 ・平成23年度に実施した梼川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)

竹田水害緊急治水ダム 建設事業(玉来ダム) 大分県	再々評価	310	2.677	<p>【内訳】 被害防止便益:2660億円 残存価値:17億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:36戸 年平均浸水軽減面積: 16ha</p>	493	<p>【内訳】 建設費:472億円 維持管理費21億円</p>	5.4	<ul style="list-style-type: none"> ・玉来川流域は昭和57年7月、平成2年7月洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも、平成24年7月洪水により被害が発生している。 ・主な洪水被害として、平成2年7月に家屋400戸の浸水被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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>①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・玉来川の氾濫が想定される区域を含む竹田市では、平成27年から令和2年の間で、人口は10.8%減、世帯数は5.7%減となっている。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成3年度に建設事業に着手している。現在、本体工事及び貯水池内工等を実施しているところであり、令和4年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>・地質状況が想定より悪いことによる対策工の追加、労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が約70億円増となつた。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・詳細な地質の把握に伴う止水計画の見直しや摩耗対策に使用する材料の見直し等によりコスト縮減に努めることとしている。</p> <p>・平成22年度に実施した玉来ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。</p> <p>・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。</p>	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
---------------------------------	------	-----	-------	---	-----	--	-----	---	--	----	--------------------------------

※1: 今回の再評価における費用便益分析は、現計画の総事業費及び工期を用いて評価を行ったものであり、今後のダム事業の検証に係る検討においては、総事業費及び工期についても点検を行ったうえで、その後の検討を行い、改めて「事業の継続または中止の方針」を判断することとしている。

【砂防事業等】
(補助事業等)

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	B/C						
山栗川事業間連携砂防等事業 北海道	その他	3.7	21	【内訳】 被害防止便益：21億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 人家：9戸 重要公共施設：2施設 道道：80m 町道：720m	15	【内訳】 建設費 15億円	1.4	計画規模の降雨による土砂洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家9戸の被害が軽減される。また、道道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	・資材、労務単価の上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和6年度完成予定。 【コスト縮減】 現地発生材を寄石工に再利用	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
外記川事業間連携砂防等事業 北海道	その他	3.7	18	【内訳】 被害防止便益：18億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 人家：26戸 重要公共施設：2施設 道道：620m 町道：1000m	16	【内訳】 建設費 16億円	1.1	・本流域は上流部には木材資源が豊富にあり、土砂氾濫等により交通等が寸断された場合、木材事業に与える影響は大きい。 ・計画規模の降雨による土砂洪水氾濫等の被害について事業実施により、人家26戸の被害が軽減される。また、道道が寸断された場合の地域生活や経済に与える影響は大きく、道路事業と連携し、集中的に安全性を向上させる必要がある。	・資材、労務単価の上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はない。令和4年度完成予定。 【コスト縮減】 現地発生材を寄石工に再利用	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
オンドの沢事業間連携砂防等事業 秋田県	その他	6.8	18	【内訳】 被害防止便益：18億円 【主な根拠】 要配慮者利用施設：1施設	9.2	【内訳】 建設費：9.0億円 維持管理費：0.2億円	2.0	計画規模の降雨による土石流被害について、事業実施により要配慮者利用施設の被害が軽減される。また、県道が寸断された場合の地域生活へ与える影響は大きいため、道路事業と連携して安全性を向上させる必要がある。	・資材、労務単価の上昇に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 要配慮者利用施設を保全するため事業の必要性は高い 【事業の進捗の見込み】 埋蔵文化財調査が完了した箇所からの工事着手となるため、事業期間を延長する。 【コスト縮減】 残存型枠による施工などコスト縮減に取り組んでいる。	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

大沢川事業間連携砂防等事業 長野県	その他	3.9	192	<p>【内訳】 被害防止便益：192億円 【主な根拠】 保全人家：178戸 公共施設：公民館 要配慮者利用施設 JR中央本線：460m 国道20号：500m 村道：3440m</p>	6.5	建設費：6.0億円 維持管理費：0.5億円	29.5	<p>・土石流による被害について、事業実施により人家178戸、JR及び国道等の被害が軽減される。</p>	<p>・堰堤形状の決定に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 令和5年度完成予定 【コスト縮減等】 新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図っていく。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
榎沢川事業間連携砂防等事業 長野県	その他	3.1	81	<p>【内訳】 被害防止便益：81億円 【主な根拠】 保全人家：109戸 公共施設：公民館 県道：250m</p>	10	建設費：9.5億円 維持管理費：0.5億円	8.1	<p>・土石流による被害について、事業実施により人家109戸、県道等の被害が軽減される。</p>	<p>・追加対策に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 令和4年度完成予定 【コスト縮減等】 今後、新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図る。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
月岡沢事業間連携砂防等事業 長野県	その他	2.9	30	<p>【内訳】 被害防止上便益：30億円 【主な根拠】 保全人家：8戸 公共施設：砂防事務所 JR大糸線：220m 国道148号：189m 村道：197m</p>	3.9	建設費：3.4億円 維持管理費：0.5億円	7.7	<p>・土石流による被害について、事業実施により人家8戸、JR及び国道等の被害が軽減される。</p>	<p>・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【事業の必要性】 土砂災害から地域住民の生命、財産を守ることが目的であり、事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 令和6年度完成予定 【コスト縮減等】 今後、新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図る。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
梅池地区事業間連携砂防等事業 長野県	その他	13	41	<p>【内訳】 被害防止便益：41億円 【主な根拠】 保全人家：67戸 JR大糸線：800m 国道148号：800m 県道：1,000m 村道：680m</p>	18	建設費：18億円 維持管理費：0億円	2.3	<p>・地すべりによる被害及び河道閉塞による湛水、氾濫被害について事業実施により、人家67戸等の被害が軽減される。</p>	<p>・追加対策に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 費用対効果も見込まれること、地すべりから人家や河川、道路等への被害を未然に防止することから事業を継続する。 【事業の進捗の見込み】 令和6年度完成予定 【コスト縮減等】 設計時には集水井工を効果的な位置に配置することで、工事費を最小限に抑えている。 今後、新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図る。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
西の平沢事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.5	24	<p>【内訳】 被害防止便益：24億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.3ha 人家：15戸 県道：180m 等</p>	3.2	<p>【内訳】 建設費 3.2億円</p>	7.5	<p>・土石流による被害について、事業実施により人家15戸及び県道等の被害が軽減される。</p>	<p>・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 土石流から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 用地買収は完了しており、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・残存型枠の活用によるコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

湯谷北沢事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	4.4	36	<p>【内訳】 被害防止便益：36億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：12戸 国道：300m 県道：250m 等</p>	4.1	<p>【内訳】 建設費 4.1億円</p>	8.8	<ul style="list-style-type: none"> ・土石流による被害について、事業実施により人家12戸、国道及び県道等の被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害発生に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 土石流から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 用地買収は完了しており、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・残存型枠の活用によるコスト縮減を図っている。 	継続	水管・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
原事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.6	11	<p>【内訳】 被害防止便益：11億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：1.5ha 人家：26戸 国道：150m 等</p>	3.9	<p>【内訳】 建設費 3.9億円</p>	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家24戸及び県道の被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。 	継続	水管・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
水川橋向事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.3	5.2	<p>【内訳】 被害防止便益：5.2億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：2.6ha 人家：17戸 国道：120m 等</p>	3.9	<p>【内訳】 建設費 3.9億円</p>	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家20戸及び県道の被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。 	継続	水管・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
平松藪下B事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.1	8.6	<p>【内訳】 被害防止便益：8.6億円</p> <p>【主な根拠】 想定被害面積：3.3ha 人家：20戸 県道：200m 等</p>	3.7	<p>【内訳】 建設費 3.7億円</p>	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家20戸及び県道の被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 用地取得率は8割を超えており、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。 	継続	水管・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

口坂本No.2事業間連携 砂防等事業 静岡県	その他	14	18	<p>【内訳】 被害防止便益：18億円</p> <p>【主な根拠】 想定氾濫面積：11.6ha 人家：4戸 等</p>	12	<p>【内訳】 建設費 12億円</p>	1.5	<ul style="list-style-type: none"> 地すべりによる被害及び河道閉塞による湛水、氾濫被害について事業実施により、人家4戸等の被害が軽減される。 <p>・応急対策工の効果判定に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 地すべりによる被害から地域住民の生命を守り、河道閉塞を未然に防ぐことが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化ではなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・設計時には横ボーリング工を効果的な位置に配置することで、工事費を最小限に抑えている。 今後、工事を進める上で、新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図っていく。</p>	継続	水管管理・国土保全局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
------------------------------	-----	----	----	---	----	---------------------------------	-----	--	----	--------------------------------

【海岸事業】
(補助事業等)

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) 費用の内訳							
			便益の内訳及び主な根拠		B/C							
上野・白塚海岸 海岸保全施設整備連携 事業 三重県	その他	13	31	【内訳】 浸水防護便益：31億円 残存価値 0.20億円 【主な根拠】 浸水家屋：252戸	13	【内訳】 建設費 12億円 維持管理費 1.1 億円	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・背後地に地域の主な産業である多くの水産加工会社や第一次緊急輸送道路である国道23号及び近畿日本鉄道名古屋線が存在する。 ・海岸保全基本計画規模の高潮・高波が発生した場合、これら背後地の企業や交通網に浸水被害が生じ、営業停止等による波及被害と避難・救援・復旧活動への影響が懸念される。 ・地域住民の生命、財産の防護に加え社会経済活動への影響を軽減するため、事業を実施する必要がある。 	<p>事業計画の変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事象の必要性】 当該事業を実施することにより、海岸堤防背後地の住宅密集地や事業所への高潮・高波による浸水被害を防ぐことができる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 平成31年度に建設事業着手している。現在、上野地区海岸で堤防の嵩上げを施工中であり、令和6年度の完成に向けて事業を進めている。</p> <p>【コスト縮減等】 仮設材に発生土を利用するなどコスト縮減を図っている。</p>	継続	水管管理・国土保全局 海岸室 (室長 田中敬也)	

【道路・街路事業】
(補助事業等)

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) 費用の内訳								
			便益の内訳及び主な根拠										
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 むつ南バイパス 青森県	その他	211	287	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：255億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：5.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,200台/日</p>	241	<p>【内訳】 事業費：233億円 維持管理費：8.3億円</p>	1.2	<p>①地域防災力の向上 ・豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。 ②救急医療体制の強化 ・第三次救急医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。</p>		<p>・吹雪等による視程障害対策として全線への防雪柵設置、地質条件の相違等による軟弱地盤対策工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道279号むつ南バイパスは、地域高規格道路下北半島縦貫道路の一部を構成する道路であり、災害発生時の半島孤立化の回避、医療救急ネットワークの向上、産業・観光分野の支援等を目的とし、青森県むつ市田名部から青森県東みちの延長8.7kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：84%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。</p>			
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜北バイパス 青森県	長期間継続 中	196	287	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：237億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：9.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,800台/日</p>	172	<p>【内訳】 事業費：162億円 維持管理費：9.6億円</p>	1.7	<p>①地域防災力の向上 ・豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。 ②救急医療体制の強化 ・第三次救急医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。</p>		<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、下北・南部・青森地方生活圏の地域間交流の促進、下北地域の産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路であり、横浜北バイパスは、下北半島縦貫道路の一部を構成する延長10.4km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28年度 ・事業進捗率：27%（うち用地進捗率6%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。</p>			
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県	その他	137	367	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：279億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：13億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日</p>	135	<p>【内訳】 事業費：128億円 維持管理費：6.7億円</p>	2.7	<p>①地域防災力の向上 ・豪雪等の自然災害等により通行止めとなる脆弱性を有する国道279号の代替路が形成され、第1次緊急輸送道路としての機能強化が図られる。 ②救急医療体制の強化 ・第三次救急医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。</p>		<p>・建設発生土を盛土材として利用するために必要な土質改良に伴う総事業費の変更と、用地取得難航に伴う事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路であり、横浜南バイパスは本道路の一部を形成する延長7.0kmの自動車専用道路による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25年度 ・事業進捗率：69%（うち用地進捗率91%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。</p>			

高規格ICアクセス 一般国道394号 櫻林バイパス 青森県	その他	51	75	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：0.18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,500台/日</p>	53	<p>【内訳】 事業費：50億円 維持管理費：3.3億円</p>	1.4	<p>①物流ネットワークの強化 ・上北自動車道七戸ICとの連結により、物流ネットワークが強化され、効率的で安定した輸送が可能となり、県内外への輸送時間短縮と鮮度・品質の確保に貢献することが期待される。</p> <p>②道路ネットワークの整備 ・七戸ICとの連結により、中核市である青森市、八戸市とのネットワークが整備され、防災機能の改善が図られる。</p> <p>③交通安全性の向上 ・バイパスへ交通転換するため、現道の交通安全性の向上が期待される。</p>	<p>・地質調査結果による、軟弱地盤対策工法の変更に伴う総事業費の変更を行ったため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 国道394号は、むつ市から上北七戸町を経由し弘前市に至る道路であり、本事業は、上北自動車道七戸ICとの連結による農畜産物の県内外への輸送時間短縮と品質を確保するための物流ネットワークの強化及び現道の隘路区間の削減を目的とし、七戸町八森平～附田向までの延長3.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率95%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費縮減に努める。 ・排水施設等の小規模構造物については、工場製品を使用し、工期短縮及び経費縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 会津縦貫北道路 一般国道121号 若松北バイパス 福島県	長期間継続中	114	190	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：15億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 19,500台/日</p>	94	<p>【内訳】 事業費：92億円 維持管理費：2.4億円</p>	2.0	<p>①会津若松ICへのアクセス向上による、会津地方を中心とした周辺地域の産業振興 ②緊急物資等の輸送を可能とする、災害に強い交通ネットワークの確保 ③広域ネットワークの形成による、会津地域の総合医療施設へのアクセス性向上、冬期間の広域的な迂回路の確保</p>	<p>・事業採択後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>【投資効果等の事業の必要性】 会津縦貫北道路は、福島県喜多方市から会津若松市に至る延長約20kmの地域高規格道路であり、磐越自動車道や会津縦貫南道路、栃木西部・会津南道路、日光宇都宮道路等との連携により、山形県米沢市、栃木県宇都宮市、新潟県新潟市等と会津地方をつなぐ高速交通体系の整備を図り、地域集積圏と周辺の連携強化及び広域的・大規模プロジェクトへの支援に寄与する重要な幹線道路であり、若松北バイパスは、会津縦貫北道路の一部を構成する延長2km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28年度 ・事業進捗率13%（うち用地進捗率1%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他事業残土を流用しコスト縮減に務める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般国道354号 境岩井バイパス 茨城県	再々評価	94	230	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：6億円 交通事故減少便益：7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日</p>	125	<p>【内訳】 事業費：119億円 維持管理費：6億円</p>	1.8	<p>①茨城県猿島郡境町の中心市街地における交通混雑の緩和による、円滑かつ安全な交通の確保が図られる。 ②首都圏中央連絡自動車道（圏央道）境古河ICへのアクセス機能の向上が期待される。 ③緊急輸送道路ネットワーク機能の強化及び災害時における代替路の確保が図られる。</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354号境岩井バイパスは、現在整備中の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）境古河ICに接続する道路である。境地域周辺では、圏央道の整備に合わせて開発が進んでおり、今後も更に工場の立地及び交通需要が見込まれることから、物流の効率化や交通の分散による渋滞の緩和を目的として、茨城県猿島郡境町猿山から境町伏木までの延長5.0kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：49%（うち用地進捗率92%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や再生材の活用、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 茨城西部・宇都宮広域連絡道路 一般国道119号 宇都宮環状北道路 栃木県	その他	107	201	【内訳】 走行時間短縮便益：170億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 42,900~51,500台/日	133	【内訳】 事業費：127億円 維持管理費：6.7億円	1.5	<p>①広域交通ネットワークの形成 地域高規格道路として、東北縦貫自動車道宇都宮ICと宇都宮市東部の工業団地群のアクセス強化を図ることにより、県域を超えた連携・交流の促進や周辺工業団地の物流の効率化が見込まれる。</p> <p>②交通混雑の緩和 交通渋滞の激しい主要な3交差点を立体化し、広域的な道路としての走行性を確保することにより、混雑解消による交通の円滑化や旅行速度の向上が期待される。</p> <p>③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減）</p>	<p>・用地取得の状況をふまえ、事業期間を2年延伸することから、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道119号宇都宮環状北道路は、地域高規格道路「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」の一部を構成する道路であり、交通渋滞緩和・東北縦貫自動車道宇都宮ICへのアクセス強化、宇都宮東部の工業団地群の産業支援を目的とし、宇都宮市上戸祭町～宇都宮市平出工業団地までの延長6.4kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度…平成17年度 ・事業進捗率95%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁の床版には耐久性維持管理に優れた合成床版を採用 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 真岡南バイパス 栃木県	その他	140	262	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700~21,300台/日	136	【内訳】 事業費：133億円 維持管理費：3.3億円	1.9	<p>①広域交通ネットワークの形成 地域高規格道路として、北関東自動車道真岡ICや常磐自動車道谷和原ICへのアクセス強化を図ることにより、県域を超えた連携・交流の促進や周辺工業団地の物流の効率化が見込まれる。</p> <p>②交通混雑の緩和 並行する国道408号から真岡南バイパスへ交通転換するため、交通混雑の緩和や旅行速度の向上が期待される。</p> <p>③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減）</p>	<p>・4車線化及び真岡IC南交差点を立体化することに整備内容を変更したことから、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道408号真岡南バイパスは、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する道路であり、交通渋滞緩和・北関東自動車道真岡ICや常磐自動車道谷和原ICへのアクセス強化、鬼怒川左岸工業団地群の産業支援を目的とし、真岡市寺内～真岡市長田までの延長3.5kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度…平成26年度 ・事業進捗率62%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁の床版には耐久性維持管理に優れた合成床版を採用 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 常総・宇都宮東部連絡道路 一般国道408号 宇都宮高根沢バイパス 栃木県	その他	283	408	【内訳】 走行時間短縮便益：347億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量 34,700台/日	275	【内訳】 事業費：269億円 維持管理費：5.7億円	1.5	<p>①広域交通ネットワークの形成 地域高規格道路として、整備済みの真岡バイパス、真岡北バイパスや事業中の真岡宇都宮バイパスと一体となって、北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化を図ることにより、県域を超えた連携・交流の促進や周辺工業団地の物流の効率化が見込まれる。</p> <p>②交通混雑の緩和 並行する国道408号から宇都宮高根沢バイパスへ交通転換するため、交通混雑の緩和や旅行速度の向上が期待される。</p> <p>③生活環境の改善 ・自動車の走行性向上による環境への影響低減（CO₂, NO₂, SPM削減）</p>	<p>・JR協議に伴う施工方法の変更や地盤改良工の追加など総事業費及び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408号宇都宮高根沢バイパスは、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」の一部を構成する道路であり、交通渋滞緩和・北関東自動車道真岡ICへのアクセス強化、鬼怒川左岸工業団地群の産業支援を目的とし、宇都宮市野高谷町～高根沢町宝積寺までの延長6.6kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度…平成21年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁の床版には耐久性維持管理に優れた合成床版を採用 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 吾妻東バイパス2期 群馬県	その他	180	226	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,300~13,200台/日</p>	154	<p>【内訳】 事業費：147億円 維持管理費：7.2億円</p>	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・軟弱地盤対策の追加、法面対策の追加や橋梁構造の変更に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80km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26年度 ・事業進捗率20%（うち、用地進捗率37%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻東バイパス 群馬県	その他	155	248	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：175億円 走行経費減少便益：46億円 交通事故減少便益：26億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,300~12,000台/日</p>	140	<p>【内訳】 事業費：133億円 維持管理費：7.1億円</p>	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・軟弱地盤対策の追加、法面対策の追加や埋蔵文化財調査費の追加に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80km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25年度 ・事業進捗率32%（うち、用地進捗率79%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	その他	169	221	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：21億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,000~11,800台/日</p>	187	<p>【内訳】 事業費：178億円 維持管理費：8.8億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・軟弱地盤対策の追加、法面対策の追加に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の関越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80km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21年度 ・事業進捗率90%（うち、用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

空港・港湾等アクセス 一般国道464号 北千葉道路 千葉県	再々評価	421	639	【内訳】 走行時間短縮便益：582億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300～31,500台/日	360	【内訳】 事業費：357億円 維持管理費：3.1億円	1.8	<p>①走行時間の短縮、走行経費の減少、事故の減少 通過交通と内々交通の適切な機能分担による、成田市市街地の交通の円滑化や、交通混雑緩和による安全性の向上が期待される。</p> <p>②物流の効率化 移動時間の短縮化と定時性の確保によって、県西部などと成田国際空港を結ぶ物流の効率化が期待される。 ③救急医療・防災機能の向上 成田空港と広域防災拠点間の所要時間の短縮による防災機能の向上が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道464号北千葉道路Ⅱ期は、I期区間と一体となって千葉ニュータウン地区と成田国際空港を結ぶ重要な道路である。北千葉道路Ⅱ期と並行する国道408号は、交通集中による渋滞や交通事故が多発していることから、交通の円滑化、安全性の確保、物流の効率化等を目的として、バイパスの整備を行う。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成19年度 事業進捗率：26%（うち用地進捗率99%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術・新工法の活用により、着実なコスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路(東部区間) 山梨県	その他	135	254	【内訳】 走行時間短縮便益：179億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 17,100台/日	138	【内訳】 事業費：135億円 維持管理費：2.2億円	1.8	<p>①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による岐阜東地域と他地域との交流の活性化、山梨県地域防災計画で定める広域避難地となる防災拠点へのアクセス強化が図られる。</p> <p>②産業・観光分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上による地場産業の高付加価値化や産業立地の促進、岐阜東地域主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展への寄与が期待される。</p> <p>③救急医療活動への支援 ・高次救急医療施設（山梨県立中央病院、山梨大学医学部付属病院）への30分到達圏域が拡大し、甲府都市圏及び周辺地域における救急医療サービスの向上が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路機能の強化 ・第1次緊急輸送路に指定されている国道140号の代替路が形成され、中北地域の安全性向上が期待される。</p>	<p>・地質条件の相違等による補助工法、施工工法の変更や跨道部の構造変更に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化、甲府市と周辺市町村間の連絡強化などを目的とした延長約40kmの地域高規格道路である。 新山梨環状道路（東部区間）は新山梨環状道路の一部を構成する道路であり、甲府都市圏の慢性的な交通渋滞の解消、防災拠点・広域災害拠点病院等へのアクセス向上等を目的とした延長1.6kmを整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成25年度 事業進捗率：94%（うち用地進捗率99%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土の有効利用など、工事コスト・総コストの縮減に努めていく。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
重要物流道路 一般国道153号 飯田北改良 長野県	長期間継続 中	130	322	【内訳】 走行時間短縮便益：275億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量 21,100～29,400台/日	111	【内訳】 事業費：110億円 維持管理費：1.2億円	2.9	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・飯田北改良の整備により、主要渋滞箇所の解消による交通の円滑化が図られ、地域中心都市間のアクセス向上が図られる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道153号現道には、北条交差点などの主要渋滞箇所が多数存在しており、飯田北改良の整備により交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>③緊急搬送の安定性向上 ・第三次救急医療機関（飯田市立病院）への所要時間が短縮され、緊急搬送の安定性向上が期待される。</p> <p>④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>⑤交通安全の確保 ・歩道の狭小区間が解消され、歩行環境の向上が期待される。</p> <p>⑥地域間交流・連携の促進 ・令和9年開通予定のリニア中央新幹線長野県駅（仮称）へのアクセス向上により地域間及び主要な観光地とのネットワーク強化が図られ、地域の活性化が期待される。</p>	<p>・事業着手後5年間が継続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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道153号は、政令指定都市である名古屋市から地方中心都市である飯田市、特に地域で重要な拠点（都市）で接続市に至る路線である。 重要物流道路である一般国道153号の一部にあたる当該箇所を整備することにより、地方中心都市の飯田市、地方生活中心都市の伊那市、特に地域で重要な都市の塩尻市の間の平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流を確保するものである。また、令和9年開通予定のリニア中央新幹線長野県駅（仮称）へのアクセス道路としての機能の強化を図るものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成28年度 事業進捗率：23%（うち用地進捗率25%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も新技術の採用や建設発生土の有効活用など、工事コスト・総コストの縮減に努めていく。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県	その他	437	624	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：488億円 走行経費減少便益：114億円 交通事故減少便益：22億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,900～12,600台/日</p>	617	<p>【内訳】 事業費 610億円 維持管理費：7億円</p>	1.01	<p>①地域間のアクセス性向上 隣接する直轄施工区间と連携し、道路機能が高い路線に交通が転換することで上越地域～魚沼地域間ににおける円滑な交通が確保される。</p> <p>②観光アクセシブルの機能強化 上越市・十日町市・南魚沼市に点在している観光地へのアクセスルートの機能強化により観光産業の発展が期待される。</p> <p>③冬期間の安全で円滑な交通の確保 豪雪地帯での冬期間の安全で円滑な交通の確保に寄与する。</p> <p>④第三次医療施設等へのアクセス向上 新潟県立中央病院など、第三次医療施設へのアクセス向上における救命率の向上が期待される。</p>	<p>・橋梁下部工の基礎杭長変更、軟弱地盤対策の変更、法面施工の追加、埋蔵文化財調査の追加に伴う総事業費及び事業期間の変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相互に連絡し、両地域および北陸自動車道、越後自動車道、上信越自動車道を結びつける広域ネットワークを形成する延長約10kmの地域高規格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を構成する道路である。</p> <p>当該地域は高速道路網空白地帯であり、上越市と十日町方面を結んでいる現道の一般国道253号に交通が集中し、通過交通と域内交通が混在している。さらに、豪雪地帯であることから冬期間は豪雪により円滑な交通の確保が困難となっている。また、周辺に同程度の迂回路が存在しないため、交通事故やストック等の交通事故が発生時の影響は大きいものとなる。</p> <p>本事業は、このような状況を解消すべく、高規格幹線道路を補完し、円滑な交通確保、地域相互の交流促進、安全・安心な道路ネットワークの確保を目的とした道路整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率71%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も建設発生土の転用等により、資源の有効活用とコスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道257号 中津川工区 岐阜県	長期間継続 中	300	483	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：453億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：2.1億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日</p>	247	<p>【内訳】 事業費 240億円 維持管理費：7.2億円</p>	2.0	<p>①走行時間の短縮 中津川工区の供用は、中津川市街の渋滞が緩和するとともに、下呂市、恵那地域から中央自動車道、国道19号間の走行時間の短縮が期待される。</p> <p>②リニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス性の向上 中津川工区の供用は、リニア中央新幹線岐阜県駅と中央自動車道、国道19号を高規格道路で直接結び切けるとともに、下呂市方面へのアクセス性を向上させるため、岐阜県駅の利用や地域経済に与える効果の発達につながる。</p> <p>③地域環境強化に伴う観光交流等の促進 中津川工区は、中津川市、下呂市、郡上市を結ぶ濃飛横断自動車道の一部であり、中津川工区の供用は地域の連携を強化し、観光交流等の促進につながる。</p>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道257号濃飛横断自動車道中津川工区は地域高規格道路濃飛横断自動車道の一部を構成する道路であり、リニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセス性の向上や地域間の観光交流の促進を目的として、中津川市駒場から中津川市郡上川の5.08kmのバスを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：21%（うち用地進捗率33%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般国道256号 高富バイパス 岐阜県	再々評価	155	324	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：310億円 走行経費減少便益：8.8億円 交通事故減少便益：5.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 11,500～30,200台/日</p>	225	<p>【内訳】 事業費 224億円 維持管理費：1.9億円</p>	1.4	<p>①東海環状自動車道山県ICへのアクセス向上 東海環状自動車道山県ICへ直結する道路であり、アクセス性の向上による走行時間の短縮が期待される。</p> <p>②浜瀬緑地による円滑な交通の確保 バイパスの整備により、通過交通と地域交通が分離され、交通渋滞を緩和し円滑な交通の確保につながる。</p> <p>③災害時に効果的に機能するネットワークの確保 緊急輸送道路の整備により、災害医療拠点や広域防災拠点までの走行時間の短縮が期待される。</p>	<p>・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道256号高富バイパスは、東海環状自動車道山県ICへ直結する道路であり、東海環状自動車道と連携した広域ネットワークの形成、バイパスの整備による現道の渋滞緩和、円滑な交通の確保を目的とし、岐阜県山県市佐賀から岐阜県山県市伊佐美までの延長3.8kmを整備するものである。</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：88%（うち用地進捗率76%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 青海IC～常滑JCT 愛知県	その他	410	675	【内訳】 走行時間短縮便益：603億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 28,100台/日	328	【内訳】 事業費：326億円 維持管理費：2.5億円	2.1	<p>①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災における緊急輸送機能を確保する必要がある。</p> <p>②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。</p> <p>③国際競争力を強化する整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセシビリティに課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。</p> <p>④人の交流を支える地域活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。</p>	<p>・西知多道路の事業計画を暫定2車線整備から完成4車線整備に変更するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：7%（うち用地進捗率65%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 日長IC～青海IC 愛知県	その他	550	667	【内訳】 走行時間短縮便益：601億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 33,000台/日	417	【内訳】 事業費：414億円 維持管理費：2.5億円	1.6	<p>①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災における緊急輸送機能を確保する必要がある。</p> <p>②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。</p> <p>③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセシビリティに課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。</p> <p>④人の交流を支える地域活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。</p>	<p>・西知多道路の事業計画を暫定2車線整備から完成4車線整備に変更するため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）を直結するとともに、名古屋高速道路を経由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。</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：2%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス 三重県	その他	120	132	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益：8.5億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日	107	【内訳】 事業費：106億円 維持管理費：0.9億円	1.2	<p>①地域間連携の強化 ・伊勢志摩地域における広域道路ネットワークの構築 ②観光分野の発展支援 ・志摩市へのアクセス向上によるボスサミット効果を生かす観光分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・第三次緊急緊急医療施設（伊勢赤十字病院）への搬送時間の短縮により、志摩地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第二次緊急輸送道路に指定されている主要地方道伊勢磯部線の代替路が形成され、志摩地域の安全性向上が期待される。</p>	<p>・渋水対策工の増工、トンネル掘削方法及び法面対策工法の変更等に伴う総事業費の変更と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167号磯部バイパスは、地域高規格道路、伊勢志摩連絡道路の一部を構成する道路であり、伊勢志摩地域の観光リゾート拠点との連絡強化、大規模災害時の緊急輸送道路の機能の確保、地域の活性化等を目的とした志摩市磯部町恵利原一磯部町五知までの延長約2.9kmの道路である。</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30%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・現場発生土の近隣への処分や他工事への流用、防草対策工による維持管理費用の縮減によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

高規格ICアクセス 一般国道421号 大安ICアクセス道路 三重県	その他	55	244	【内訳】 走行時間短縮便益：223億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日	51	【内訳】 事業費：50億円 維持管理費：1.2億円	4.8	<p>① 地域産業の活性化 ・大安ICといなべ市内の工業団地を結ぶことで、地元企業の物流が円滑に行われ、地域産業の活性化が期待される。</p> <p>② 都市の再生（合併支援道路） ・いなべ市の「新市まちづくりプラン（新市建設計画）」において、員弁川両岸の公共施設等の拠点を結ぶ新たに整備が必要な路線として位置づけられ、公共施設間のアクセスが強化される。</p> <p>③ 大安ICへのアクセス強化 ・いなべ市中心部から東海環状自動車道 大安ICへのアクセスが強化される。</p> <p>④ 安全で安心できるらしの確保 ・大安IC周辺における員弁川を渡河する道路は、現道しか無く、三笠橋において洪滞が発生しているが、大安ICの開通により、さらなる交通量の増加が見込まれるため、新たに員弁川を渡河するバイパスを整備し、交通の分散を図ることにより、洪滞損失時間の削減、交通事故の減少が見込まれる。</p> <p>⑤ 災害への備え ・大安ICといなべ市員弁庁舎を直結する道路として、災害時のネットワークが強化される。</p> <p>⑥ 地球環境の保全 ・洪滞が緩和されることで、CO2排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>・地質調査により判明した軟弱地盤の対策、流用土の土質改良の追加に伴う総事業費の変更を行つたため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道421号大安ICアクセス道路は、東海環状自動車道（仮称）大安ICへのアクセス道路であり、自動車関連企業の進出に伴う交通量の増加により発生している交通渋滞の緩和や、地域産業及び経済の発展の支援を目的とした延長3.5kmのバイパス整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率49%（うち用地進捗率50%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・舗装の施工では、耐候性鋼材を使用し、塗装費用の縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
空港・港湾等アクセス 一般国道150号 久能拡幅 静岡市	その他	70	120	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日	74	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：2.4億円	1.6	<p>① 交通の円滑化やアクセス向上 清水港へのアクセス性が向上し、物流ネットワークが強化され、物流の効率化が期待される。</p> <p>② 災害時の緊急輸送ルートの強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>③ 交通事故減少 歩道の連続性確保により、歩行者の安全性が向上する。</p> <p>④ 主要な観光地への利便性向上 渋滞解消により、久能山東照宮、いちご狩りなどの主要な地域観光の活性化が期待される。</p>	<p>・当初想定していなかった補償物件や機能補償の見直し及び排水機能確保のための横断排水管の布設替えに伴う総事業費及び事業期間の変更を行つたため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道150号は、静岡県静岡市を起点とし同県浜松市に至る延長131kmの駿河湾沿いの幹線道路である。このうち、久能拡幅は、静岡市清水区蛇塚を起点とし、駿河区大谷に至る延長4.2kmの現道2車線区間に渋滞解消、物流ネットワークの強化を目的に4車線化整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：50%（うち用地進捗率90%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・舗装・構造物の基礎等について、再生材を使用し、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般国道152号 池島～大原 浜松市	その他	150	177	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量 3,600台/日	129	【内訳】 事業費：126億円 維持管理費：2.3億円	1.4	<p>① 高規格幹線道路と一体的な整備 ・高規格幹線道路である三遠南信自動車道と一体となったネットワークとして、広域連携や地域間交流の拡大、産業振興に寄与</p> <p>② 道路の耐震災害への向</p> <p>・震災に対する範囲、震災事前通行規制区間が解消し災害に強い道路を構築</p> <p>③ 行走性・安全性の確保 ・事業区間に点在する狭隘・線形不良箇所が拡幅整備等により解消し、広域交通の走行性と地域生活の安全性を確保</p>	<p>・事業計画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152号（池島～大原）は、高規格幹線道路三遠南信自動車道の現道改良区間として（仮）水窪北IC～（仮）水窪IC間を結び、一体となり広域幹線道路ネットワークを形成することを目的とし、静岡県浜松市天竜区水窪町御領家池島から大原までの延長7.3kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：17%（うち用地進捗率85%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・国直轄工事から発生するトンネルズリの本工事盛土材への流用や、再生資材や現場発生土の有効活用を進めコスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地高ICアクセス 一般国道312号 大宮峰山ICアクセス道路 京都府	その他	17	27	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：4.0億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 5,300台/日	16	【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：1.5億円	1.7	<p>①高速道路へのアクセス ・京丹後市街地から大宮峰山 ICとのアクセス向上が図れる。</p> <p>②高速道路と一体整備による効果 ・山陰近畿自動車道は、平成27年度から国土交通省による直轄権限代行により大宮峰山道路として、約5kmが事業化されており、本事業を一体的に整備することによって、現道の交通安全性の向上、地域の防災機能の強化、地域の観光産業を支援することができる。</p>	<p>・埋蔵文化財調査を実施後、文化財の包蔵地の拡大に伴う調査費の増加等により事業費増となり再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道312号、大宮峰山インターラクス道路は、地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道（通称：山陰近畿自動車道）の大宮峰山ICと一般国道312号、482号とを結び、将来の京丹後市の玄関となる道路である。</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：34%（うち用地進捗率65%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事からの盛土を流用しコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路II期 兵庫県	その他	465	421	【内訳】 走行時間短縮便益：347億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 8,680台/日	383	【内訳】 事業費：376億円 維持管理費：7億円	1.1	<p>①地域防災の支援 ・異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避し、第一次緊急輸送道路としての機能強化</p> <p>②広域観光交流圏の拡充・強化 ・兵庫県北西部・鳥取県東部における観光地間の周遊性の向上</p> <p>③地域医療の支援 ・三次救急医療機関「鳥取県立中央病院」へのアクセス性の向上</p> <p>④地域間連携の支援 ・兵庫県北西部・鳥取県東部の時間距離短縮による交流・連携の促進</p>	<p>・正面衝突等の重大事故防止を目的に、中央分離帯設置に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・浜坂道路II期は、鳥取豊岡宮津自動車道の一部区間を構成し、兵庫県美方郡新温泉町柄谷から居組の国道178号における異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避し、災害に強い道路機能の確保を目的とした事業であり、早期に整備を行なう必要がある。</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：14%（うち用地進捗率99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・トンネル延長の見直しやトンネル残土の盛土材への有効利用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 北条倉吉道路（延伸） 鳥取県	その他	85	79	【内訳】 走行時間短縮便益：58.0億円 走行経費減少便益：12.6億円 交通事故減少便益：8.6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,500台/日	72	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：0.53億円	1.1	<p>①交通の円滑化・交通安全 ・完全立体交差型のジャンクションとするため停止の必要が無く、円滑な道路サービスを提供できる。また、交通が平面交差しないため事故減少の効果がある。</p> <p>②産業振興・観光振興 ・ジャンクションが整備され山陰自動車道と共に高速道路ネットワークが形成されれば、企業誘致や観光プロモーションなどに効果があり、雇用の拡大、観光交流など産業や観光の振興に寄与する。</p>	<p>地質調査結果により液状化対策が必要なことが判明し、構造変更が必要となったこと等による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】 ・北条湯原道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連結し、山陰道や中国横断自動車道岡山米子線（米子自動車道）と一緒にとなって地域的な道路ネットワークを形成し、連携強化を図る延長約50kmの地域高規格道路である。北条倉吉道路（延伸）は、高規格道路「山陰道」及び地域高規格道「北条湯原道路（一般国道313号）」の自動車専用道路相互を完全立体交差型のジャンクションで接続する延長0.4kmの道路である。</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16%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生資材の使用や、盛土材料を可能な限り他事業残土を使用しており、今後もコスト縮減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	その他	244	148	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	270	【内訳】 事業費：269億円 維持管理費：0.43億円	0.5 (残事業 3.8)	①大規模災害への備え 第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されることと、四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援ルートが構築される。 ②広域物流・観光ルートとなる「新たな国土軸」の機能強化 八幡浜港と高規格道路ネットワークとが直結することで、九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークが形成され、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ③慢性的な渋滞の緩和 八幡浜市の中心市街地を迂回する本道路の整備により、中心市街地の通過交通が減少し、現道を主幹部での慢性的な渋滞が緩和されることで、地域社会の経済活動における生産性、利便性の向上が期待される。 ④広域救急医療活動の支援 第2次救急医療施設（八幡浜市・大洲市）や第三次救急医療施設（松山市・宇和島市）への搬送時間の短縮により、八幡浜・大洲圏域における救命率の向上が期待される。	大規模地すべりが確認されたことで、アンカーや排水ボーリングによる抜本的な法面対策工事が追加になったことや、高架橋の上部工を送出し架設する際の安全確保に万全を期すため送出し設備の補強が必要になったこと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197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、災害時の広域避難・救援や緊急輸送道路の確保、地域の主要産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送に資するほか、八幡浜市の中心市街地を迂回し、市内の慢性的な渋滞の緩和を目的とした延長3.8kmのバイパス事業である。	継続 道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区 高知県	その他	138	57	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 2,100台/日	57	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：1.0億円	1.004	南海トラフ地震発生時の緊急輸送路の確保、第二次医療施設への速達性の向上、地域産業（農業）の活性化など多様な効果が期待できる。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・高知県黒潮空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・高知県東部における新産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8のネットワークの形成に寄与する ④個性ある地域の形成 ・日奈久自動車圏中心都市（安芸市）へのアクセス向上が見込まれる ⑤創生総合戦略の「ゆず振興ビジョン」を支援 ・北川村・まち・ひと・じこと創生総合戦略の「ゆず振興ビジョン」を支援 ・高知県東部地域への新規アクセス向上 ⑥安全性・安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（高知ゆき総合病院）への搬送時間の短縮や歩行性が向上 ⑦災害時の備え ・道路寸断による集落の孤立化の解消が見込まれる ・南海トラフ地震発生時に津波の浸水が想定される国道55号の代替路として、緊急輸送道路のルートデーターを確保する 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、SPM排出量の削減が見込まれる	地質条件の相違等によるトンネルの支保パターンの変更や橋梁の構造変更等に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道493号は、高知県高知市を起点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約104kmの道路であるが、この大半は一般国道55号との重複区間であり、実質的には奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡する一般国道55号のバイパス経路として機能している。 北川道路は阿南安芸自動車道の一部として四国東南部の幹線道路ネットワークを形成し、同地域への広域アクセスを高めるとともに、南海トラフ地震などに備えて、津波被害が想定される国道55号の代替路として、発災時において道路交通を維持するなど、同地域の経済発展や安心の確保に大きく寄与することを目的として計画された道路である。	継続 道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀福富道路 佐賀県	再々評価	580	1,604	【内訳】 走行時間短縮便益：1,244億円 走行経費減少便益：286億円 交通事故減少便益：74億円 【主な根拠】 計画交通量 22,600～34,600台/日	699	【内訳】 事業費：686億円 維持管理費：13億円	2.3	①地域間の交流の促進 有明海沿岸道路の一部を形成しており、有明海沿岸地域全体の地域間交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。 ②時間短縮・定時制の確保 有明海沿岸道路の整備により、福岡県大牟田市から佐賀県唐津市までの所要時間の短縮（約1時間）が期待される。 ③現道の交通渋滞の緩和 国道444号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。 ④救急医療活動の支援 ・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。	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444号佐賀福富道路は、地域高規格道路有明海沿岸道路の一部を構成し、一般国道444号の交通混雑の緩和及び交通経路区間を回避するとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市嘉瀬町中原から佐賀県杵島郡白石町福富までの延長10.5kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：89%（うち用地進捗率91%）	継続 道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道208号 佐賀道路 佐賀県	長期間継続中	368	590	【内訳】 走行時間短縮便益：454億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 29,000~37,700台/日	300	【内訳】 事業費：296億円 維持管理費：4億円	2.0	<p>①地域間の交流の促進 佐賀唐津道路の一帯を形成しており、佐賀市から唐津市に至る沿道各都市の交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。</p> <p>②時間短縮・定時制の確保 佐賀道路の整備により、佐賀市から唐津市までの所要時間の短縮（約21分）が期待される。</p> <p>③現道の交通渋滞の緩和 国道208号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。</p> <p>④救急医療活動の支援 ・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道208号佐賀道路は、地域高規格道路佐賀唐津道路の一部を構成し、一般国道208号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保を図るとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市鍋島町森田から佐賀県佐賀市嘉瀬町中原までの延長4.2kmを整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：16%（うち用地進捗率34%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 瑞穂吾妻バイパス 長崎県	長期間継続中	180	288	【内訳】 走行時間短縮便益：219億円 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 13,800台/日	150	【内訳】 事業費：148億円 維持管理費：1.6億円	1.9	<p>・島原半島地域から九州横断自動車道、長崎空港、整備中の新幹線駅等へのアクセス向上</p> <p>・救急医療体制の強化支援や生活権の拡大等につながる島原半島地域と長崎、県央地域との地域連携強化</p> <p>・災害時の代替路確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島地域を連絡する地域高規格道路である。 ・一般国道251号瑞穂吾妻バイパスは、島原道路の一部を構成し、一般国道251号吾妻安野バイパス等と一緒に広域ネットワークを形成する延長6.4kmの自動車専用道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率0%（うち用地進捗率0%） 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 広瀬道路 鹿児島県	再々評価	160	178	【内訳】 走行時間短縮便益：124億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日	151	【内訳】 事業費：150億円 維持管理費：1.0億円	1.2	<p>・広域交通ネットワークの構築（東九州自動車道と一体となり、鹿児島空港までのアクセス向上）</p> <p>・物流効率化の支援（農水産物の安定的な輸送支援）</p> <p>・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け）</p>	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広瀬道路は、地域高規格道路である北薩横断道路の一部を構成し、当該箇所を整備することにより、鹿児島空港等へのアクセスが向上するとともに、北薩地域の物流及び交流の活性化が図ることを目的とした延長6.0kmの道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率43%（うち用地進捗率99%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等により、コスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 阿久根高尾野道路 鹿児島県	長期間継続中	125	128	【内訳】 走行時間短縮便益：99億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量 3,900～4,700台/日	102	【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：1.5億円	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの構築（東九州自動車道と一体となり、鹿児島空港までのアクセス向上） ・物流効率化の支援（農水産物の安定的な輸送支援） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後5年が経過したため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阿久根高尾野道路は、地域高規格道路である北薩横断道路の一部を構成する区間であり、南九州西回り自動車道と一緒にして広域ネットワークを形成し、地域の産業・経済の活性化に大きく寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率2%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンクリート二次製品の積極的な活用や再生骨材の採用等により、コスト縮減に努める。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
空港・港湾等アクセス 一般国道504号 西光寺拡幅 鹿児島県	その他	115	133	【内訳】 走行時間短縮便益：117億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量 23,400台/日	114	【内訳】 事業費：114億円 維持管理費：0.5億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化の支援（大隅地域と北薩地域を結ぶ幹線道路であり、工業団地等への物流道路、鹿児島空港や溝辺鹿児島空港ICへのアクセス時間が短縮され、更なる利用促進につながる。） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業費増額により、再評価実施の必要が生じたため。 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>西光寺拡幅は霧島市隼人町西光寺から同市溝辺町轟間の線形不良、急勾配区間の改善を図るとともに、工業団地・大隅地域や国分・隼人地域の工業団地からの鹿児島空港、九州縦貫自動車道へのアクセス向上を目的とした事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率61%） <p>【コスト縮減等】</p> <p>切土に伴う発生土砂やトンネルズリについては、自工区内の盛土材として利用する計画としており、建設発生土の有効利用（残土処分費の削減）により、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般県道村山大石田線 村山北IC 名取 山形県	その他	8.7	20	【内訳】 走行時間短縮便益：16億円 走行経費減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 1,300台/日	9.4	【内訳】 事業費：8.4億円 維持管理費：1.1億円	2.1	<p>①工業製品の流通支援 村山北IC付近に位置する金谷工業団地から関東方面への流通を支援する。 ②観光支援 村山北IC周辺にある「そば街道」等、観光地へのアクセス向上により観光客数の増加が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ランプ部の路床盛土材の改良に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般県道村山大石田線は、東北中央自動車道と大石田町内および村山市内を結ぶ路線であり、アクセス性向上、物流効率化、緊急搬送時間短縮、観光振興を目的とし、東北中央道に地域活性化ICとして村山北ICを整備するとともに、村山北ICと国道13号を結ぶアクセス道路として一体整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：67%（うち用地進捗率73%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。 	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

高規格 IC アクセス 主要地方道新庄次年子村山線 村山北 IC 本郷田 山形県	その他	9.0	38	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：1.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,300台/日</p>	8.9	<p>【内訳】 事業費 : 8.7億円 維持管理費 : 0.26億円</p>	4.3	<p>①工業製品の流通支援 村山北 IC付近に位置する金谷工業団地から関東方面への流通を支援する。 ②観光支援 村山北 IC周辺にある「そば街道」等、観光地へのアクセス向上により観光客数の増加が期待される。</p>	<p>・地質の見直しに伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道新庄次年子村山線は東北中央自動車道と村山市内を結ぶ路線であり、村山市内へのアクセス性向上、物流効率化、緊急搬送時間短縮、観光振興を目的とし、東北中央道に地域活性化 ICとして村山北 ICを整備するとともに、村山北 ICと国道 13 号を結ぶアクセス道路として一体整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：68%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地高 IC アクセス 一般県道植栗伊勢線 群馬県	その他	45	50	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：4.7億円 交通事故減少便益：2.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日</p>	41	<p>【内訳】 事業費 : 39億円 維持管理費 : 1.5億円</p>	1.2	<p>・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセス道路であり、吾妻地域（中之条町・高山村）の産業競争力の向上に寄与する。 ・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセス向上により、三次救急医療機関等への搬送時間が短縮される。 ・四万温泉等の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。</p>	<p>・橋長の変更、町道交差部の構造変更、機能補償道路の追加、橋梁基礎構造の変更、用地補償の追加、文化財調査の追加に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 (一) 植栗伊勢線は地域高規格道路である 上信自動車道の植栗・中之条インターチェンジから、主要地方道川東吾妻線（東吾妻町植栗地内）、吾妻川、国道 3 5 3 号、及び J R 吾妻線を横断し、国道 145 号に至る延長約 1.7km の 2 車線道路である。上信自動車道の整備に際して、中之条町、四万温泉、高山村方面の重要なアクセス道路となる。</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：4%（うち用地進捗率90%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
都府県境道路 主要地方道越谷流山線 (仮称) 三郷流山橋 埼玉県・千葉県	その他	217	534	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：436億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：5.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,700台/日</p>	214	<p>【内訳】 事業費 : 204億円 維持管理費 : 9.9億円</p>	2.5	<p>①地域の活性化 地域間の円滑な交通が確保されることにより物流の効率化が期待される。 ②防災機能の向上 両県都市間の連絡強化が図られ、災害時の経路が確保される。 ③安全性の向上 流山橋及び J R 三郷駅周辺の交通量軽減により、事故リスクを抑制できる。</p>	<p>・河川内における仮橋工法の変更による増額、埼玉県側補償費等の増額、千葉県側都市下水路の構造変更等に伴い事業費が増額したため再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は三郷市と流山市の江戸川に新たな橋梁を整備するものである。江戸川を渡河する橋梁は限られており、流山橋をはじめとした周辺道路において慢性的な交通渋滞が生じていていることから、渋滞緩和及び地域間の連携強化を目的に平成 25 年度から整備を進めている。</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：77%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・仮設工法等で経済比較を行い、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

都府県境道路 主要地方道 大田調布線 主要地方道 宮内新横浜線 等々力大橋（仮称） 東京都・神奈川県川崎市	その他	139	305	【内訳】 走行時間短縮便益：270億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 36,400台/日	128	【内訳】 事業費：125億円 維持管理費：3.0億円	2.4	<p>①交通への効果 交通渋滞の解消、物資流動円滑化、交通不便地域の解消、迂回交通の減少が期待される。</p> <p>②防災への効果 緊急車両の走行、災害時の避難路の確保が期待される。</p> <p>③くらしへの効果 公共施設へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④安全への効果 交通事故の減少、バリアフリー化、自転車や歩行者のための歩行空間の確保が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・等々力大橋（仮称）整備事業は、東京都側の目黒通りと神奈川県側の川崎市都市計画道路3・3-10号線宮内新横浜線をつなぎ、多摩川を渡河する都県境の整備事業である。 ・本事業により、都市間の連携を強化し、広域物流ネットワークが形成されることなどにより、交通の円滑化や緊急輸送道路としての防災性が向上する。 ・なお、整備にあたっては、都が整備主体、川崎市が管理主体となり、それら費用は双方が負担する協定を締結している。</p> <p>【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13%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の事業間流用や再生材の使用など現場の工夫や新技術の活用等により、コスト縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 主要地方道 高岡小杉線 (橋下条～南太閤山) 富山県	その他	70	79	【内訳】 走行時間短縮便益：70億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 38,000台/日	61	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：5.2億円	1.3	<p>・国際拠点港湾伏木富山港（新湊地区）と高速道路IC（北陸自動車道小杉ICなど）や工業団地（小杉流通業務団地など）の連携が強化され、物流の効率化など生産性の向上が図られる。</p> <p>・高岡市・射水市・富山市を結ぶ幹線道路として沿線地域の連携強化と地域開発、市街地交通の円滑化や安全性の向上が図られる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道高岡小杉線は高岡市と射水市・富山市を東西に連絡する道路の一部であり、国道8号を補完し広域的な交通ネットワークを支える重要な幹線道路である。 主要物流動路の一部であり、国際拠点港湾と高速道路10のアクセス性の向上を目的として、国道472号と平面交差する五歩一交差点を立体交差化するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率13%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地域高規格道路 金沢外環状道路 海側幹線IV期 一般県道蚊爪森本停車場線 市道大浦・千木町線 石川県・金沢市	その他	360	1,294	【内訳】 走行時間短縮便益：1,057億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：81億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	479	【内訳】 事業費：475億円 維持管理費：4.7億円	2.6	<p>① 金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。</p> <p>② 加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。</p> <p>③ 周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。</p> <p>④ 陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。</p> <p>⑤ 地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道蚊爪森本停車場線及び市道大浦・千木町線は、地域高規格道路金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市大河端町～金沢市千木町までの延長約2.5kmを整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率6%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地高ICアクセス 金沢外環状道路 海側幹線IV期 一般県道紋爪森木停車場線 石川県	その他	80	1,294	【内訳】 走行時間短縮便益：1,057億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：81億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	479	【内訳】 事業費：475億円 維持管理費：4.7億円	2.6	<p>① 金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一緒にとなって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。</p> <p>② 加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。</p> <p>③ 周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和とともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。</p> <p>④ 陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。</p> <p>⑤ 地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道紋爪森木停車場線（I Cアクセス）は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市千木町～金沢市福久町までの延長約0.7kmを整備するものである。</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8%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
スマートI Cアクセス 市道神坂44号線 岐阜県中津川市	その他	17	45	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	16	【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：1.5億円	2.8	<p>① 活力：主要観光地へのアクセス性向上と周遊観光の促進 ・中津川市を代表する観光地である「馬籠宿」へのアクセス性向上に寄与 ・移動時間の短縮により、観光ツアーやでの市内観光地への立寄率の向上に寄与</p> <p>② 安心・安全：高速I Cアクセスの改善による医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設である県立多治見病院や飯田市立病院への搬送時間が短縮 ・木曽南地域における第3次救急医療施設への60分圏域の拡大により、重症外傷者の救命率が向上</p> <p>③ 安心・安全・災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・第1次緊急輸送道路である国道19号・国道256号の一部は雨量規制区間に指定 ・神坂スマートI Cの整備により、集中豪雨等の際に国道19号や国道256号が規制された場合、両路線を回避する新たな代替ルートが確保できる</p>	<p>・地質調査の結果より、法面構造物と施工方法の変更に伴う事業費の増額と事業期間の延期を行う必要が生じたため、再評価を実施。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・神坂パーキングエリアは、中央自動車道西宮線の園原I C～中津川I C間に位置する休憩施設である。神坂スマートインターチェンジは、S A・P A接続型のスマートインターチェンジであり、観光交流や高速道路アクセス向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的として整備するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：66%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、継続的にコスト縮減に取り組む。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地高 I Cアクセス 市道 東濃東部都市間連絡道路 岐阜県中津川市	長期間継続中	49	42	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：3.6億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 4,600台/日	40	【内訳】 事業費：39億円 維持管理費：1.2億円	1.1	<p>① リニア岐阜県駅・濃飛横断自動車道へのアクセス向上 ・中津川市街地からリニア岐阜県駅や濃飛横断自動車道へのアクセス向上 ・地域内通過交通量の減少による地域住民の安全確保</p> <p>② 観光施設へのアクセス向上・観光振興への期待 ・リニア岐阜県駅から中津川市街の観光施設へのアクセスが向上 ・周辺観光施設との回遊性向上に伴う観光振興への期待</p> <p>③ 災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定されている中津川市において、災害時の緊急輸送道路として利用可能 ・リニア岐阜県駅や坂本地区等から第二次救急医療機関（中津川市民病院）への所要時間が短縮され、救急搬送体制が向上</p>	<p>・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・東濃東部都市間連絡道路は、地域高規格道路である濃飛横断自動車道と結節し、都市拠点間（中津川市街～恵那市街）を連絡する重要な幹線道路である。このうち、駒場一千旦林工区は、濃飛横断自動車道と（国）257号を結び、リニア岐阜県駅、中部合組車両基地等に隣接した位置を通ることにより、産業や観光の活性化や地域防災力の向上に繋がるなどの効果が期待できる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：14%（うち用地進捗率20%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用、新技術の積極的活用等により、コスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地高 IC アクセス 一般県道豊川蒲郡線 愛知県	その他	19	23	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：0.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 2,200台/日</p>	19	<p>【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：0.9億円</p>	1.2	<p>①連携力の強化 地域高規格道路へのアクセス性向上に寄与 ②交通安全対策の推進 通常路の歩道設置による安全性の確保</p>	<p>・事業間の調整等に時間を要したことにより総事業費及び事業期間の変更を行ったが、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般県道豊川蒲郡線は、豊川市御油町を起点とし蒲郡市蒲郡町に至る総延長約12km の一般県道である。本工区は国道23号名豊道路蒲郡バイパス(仮称)金野ICのアクセス道路となる重要な路線である。</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：61%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格ICアクセス 主要地方道宇治木屋線 I工区 京都府	その他	19	20	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行経費減少便益：5.4億円 交通事故減少便益：0.30億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日</p>	18	<p>【内訳】 事業費：17億円 維持管理費：0.90億円</p>	1.1	<p>①まちづくりとの連携 ・新名神高速道路の広域交通ネットワークを最大限活用した計画的な土地利用の誘導を図るために指導軸としての役割を担う。 ②慢性的な交通渋滞の緩和 ・宇治田原工業団地や結ぶ坂テクノパークへの企業立地に伴う貨物車両や通勤車両等の増加により、周辺道路で慢性的な渋滞が発生しており、交通転換によりこれを緩和する。 ③大雨時や災害発生時の安心・安全の確保 ・第2次緊急輸送道路である国道307号の応急的な迂回路としての機能、リダンダンシーの確保により、地域の安心・安全の確保を図る。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宇治木屋線は、宇治市を起点に、宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、新名神構想区道路の宇治田原IC（仮称）へアクセスする、地域の南北動を形成する路線。幅員狭小かつ線形不良の区間をバイパス整備することにより、地域産業の振興や交流人口の拡大を図る。</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：28%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事からの盛土を流用しコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格ICアクセス 主要地方道宇治木屋線 3工区（大打跡） 京都府	その他	100	118	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：4.9億円 交通事故減少便益：2.6億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,000台/日</p>	88	<p>【内訳】 事業費：85億円 維持管理費：2.8億円</p>	1.3	<p>①走行性の向上・交通の安全確保 ・バイパス整備により、線形及び道路幅員の改良等を実施し、安全で快適な道路交通を確保する。 ②高速道路へのアクセスの向上 ・新名神高速道路へのアクセス機能の向上により、地域産業の振興や観光客の呼び込み等に寄与する。 ③異常気象時等における道路の信頼性向上 ・広域防災拠点等へのアクセス機能を確保し、地域の防災力強化に寄与する。 ④地域産業の発展を支援 ・山城中部地域の宇治田原町と南部地域の和束町は、ともに特産品である「宇治茶」の主産地であり、速達性・定時制が向上し、地域産業の発展を支援する。</p>	<p>・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・宇治木屋線は、宇治市を起点に、宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、新名神構想区道路の宇治田原IC（仮称）へアクセスする、地域の南北動を形成する路線。幅員狭小かつ線形不良の区間をバイパス整備することにより、地域産業の振興や交流人口の拡大を図る。</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：13%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 トンネル掘削残土を他の公共事業に流用しコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

高規格ICアクセス 主要地方道すさみ古座線 西 向 和歌山県	その他	12	13	【内訳】 走行時間短縮便益：13億円 走行経費減少便益：0.36億円 交通事故減少便益：0.08億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日	11	【内訳】 事業費：11億円 維持管理費：0.20億円	1.2	<p>①地域の活性化 ・近畿自動車道紀勢線（仮称）古座川ICから国道4号への円滑な交通が確保されることにより、観光振興や産業振興が期待される。</p> <p>②緊急輸送道路としての機能 ・第二次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動のためのネットワーク強化を図る。</p> <p>③地域防災への支援 ・南海トラフ地震に伴う津波浸水時における救助・救援の要として、優先的に啓開すべき『啓開ルート』としての機能が十分に発揮できる。</p> <p>④歩行者・自転車の安全確保 ・狭隘な踏切の抵幅や歩道を設置することにより、周辺住民及び周辺施設（駅・保健所等）を利用する歩行者等の安全を確保することができる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道すさみ古座線は、すさみ町の国道4号を起点とし、内陸部を横断しながら、串本町の国道4号を終点とする延長約37.5kmの幹線道路である。当事業箇所は、現在事業者の近畿自動車道紀勢線（串本IC道）（仮称）古座川ICから国道4号へのアクセス道路であるが、幅員が狭小で乗用車どうしの対向が困難な状態である。また、当路線は緊急輸送道路（第2次）に指定されており、災害発生時の緊急輸送の機能を図る上で非常に重要な路線であるとともに、南海トラフ地震に伴う津波浸水時ににおける救助・救援の要として、優先的に啓開すべき『啓開ルート』に選定されている。当事業は現地又は踏切部を拡幅することにより、インターーカクセスとして高規格幹線道路利用者の利便性向上と地域の産業や観光の振興を図るとともに、緊急輸送道路としてのネットワーク強化を目的としている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：2%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 一般県道 水島港唐船線 岡山県	再々評価	44	76	【内訳】 走行時間短縮便益：65億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日	38	【内訳】 事業費：37億円 維持管理費：0.67億円	2.0	<p>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。 【改善見込み】 ・旅行速度：12.8km/h→45.0km/h】</p> <p>②物流効率化の支援 ・岡南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）へのアクセス性が向上</p> <p>【岡南港港町地区工業団地～水島港：52分～33分】</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」へ水玉JCT（仮称）により接続</p> <p>④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する（淡口市工業団地造成整備事業）</p> <p>⑤灾害への備え ・岡山県地域防災計画における第3次緊急輸送道路として位置付けあり。 ・国道429号（第2次緊急）の代替路線を形成。代替区間（倉敷市連島町西之浦～倉敷市玉島阿賀崎）</p> <p>⑥他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一緒に整備する必要あり。 【一般国道2号 玉島・笠岡道路（二期）事業】</p>	<p>前回の再評価後一定期間（5年）が経過した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】 一般県道水島港唐船線は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部である一般国道2号玉島・笠岡道路に西向きに接続し、国際拠点港湾の水島港と、井笠原地域及び福山地域との物流ネットワークの形成、並びに一般国道2号唐船交差点を中心とした周辺道路の交通混雑の軽減を図ることを目的として延長1.8kmをバイパス整備するものである。</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7%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や建設副産物の発生抑制等によりコスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線（瀬戸JCT～熊山IC） 岡山県岡山市	その他	220	396	【内訳】 走行時間短縮便益：328億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 約3,800～約13,000台/日	338	【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：5.1億円	1.2	<p>①交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所（下市交差点）での渋滞緩和が期待できる。</p> <p>②物流効率化 ・沿線市町から山陽自動車道や岡山港（重要港湾）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>③地域産業の活性化 ・県内外有数の観光地である湯郷温泉（H30観光入込客数：約82万人）へのアクセス向上が期待される。</p> <p>④道路ネットワークの強化 ・第三次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の代替路線としての機能が期待できる。</p>	<p>土質条件の相違による掘削コストの増加、残土処分料の変更による運搬処分費の増大、物価上昇や消費税率改定による事業費の増大等に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・美作岡山道路は、中国縦貫自動車道・山陽自動車道・中国横断自動車道岡山米子線と一緒にとなって県内循環高速道路網を形成するとともに美作岡山地域の交流を促進する延長約36kmの地域高規格道路である。 主要地方道佐伯長船線（瀬戸JCT～熊山IC）は、山陽自動車道とのジャンクションを含む重要な区間であるとともに、主要渋滞箇所の渋滞解消、沿線の工業団地、住宅団地等からの物流、交流の強化、高速道路へのアクセス強化を図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：平成6年度 ・事業進捗率：46%（うち用地進捗率95%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道吉田豊栄線（向原 吉田道路） 広島県	その他	150	218	【内訳】 走行時間短縮便益：200億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	155	【内訳】 事業費：154億円 維持管理費：1.8億円	1.4	<p>①円滑なモビリティーの確保 ・安芸高田市から広島空港（国管理空港）へのアクセス向上が図られる。</p> <p>②災害への備え ・第一次緊急輸送道路（国道54号、（主）広島三次線）が通行止めになった場合の代替路線の確保が図られる。</p> <p>③安全で安心できる暮らしの確保 ・安芸高田市へ広島県厚生連吉田総合病院（二次医療施設）へのアクセス向上が図られる。</p>	<p>現地詳細調査による支障パターンの変更、補助工法の追加、基準改定による急勾配の仕様変更、切羽安全対策の追加、トンネル設備仕様変更等による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】 ・山陽自動車道と中国縦貫自動車道を連絡し、広域的な交流を支援する地域高規格道路「東広島高田道路」の一部であり、広域交通ネットワークの形成と県中央部地域から広島空港へのアクセス向上に貢献する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率48%（うち用地進捗率68%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・残土処分費について工事間流用による縮減を実施している。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 (府県藍住工区) 徳島県	再々評価	520	482	【内訳】 走行時間短縮便益：393億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 29,500台/日	369	【内訳】 事業費：368億円 維持管理費：1.3億円	1.3	<p>①地域間交流の促進 人口増加傾向にある地域を連結することで、地域間交流の促進に加え、周辺地域の相乘的かつ持続的な発展により、地域産業の活性化が期待される。</p> <p>②地域的魅力強化 観光地へのアクセス向上や周遊ルートが構築されることにより、観光地の魅力向上による地元の活性化が期待される。</p> <p>③沿道環境の改善 周辺の道路は、通過交通と地区内交通が分離されることから、沿道住民の生活が改善され、また、自歩道の整備により、歩行者・自転車の安全性向上が期待される。</p> <p>④緊急輸送道路の強化 「災害時の復旧・支援の強化」はもとより、「第一次緊急輸送道路」である国道11号や国道55号の直轄国道が津波浸水区域に位置していることから、津波浸水区域を回避する緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与し、緊急輸送道路の強化が期待される。</p>	<p>・再評価を実施後、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】 主要地方道徳島環状線（府県藍住工区）は、「徳島外環状道路」の西側を形成する主要幹線道路であり、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路と合わせて「徳島環状道路」として、地域高規格道路に指定されている延長約4.6kmの單線道路である。 当該区間の整備により、高規格幹線道路「四国縦貫道・横断道」へのアクセスが向上するとともに、交通の分散による徳島市及び周辺地域の慢性的な渋滞の解消、緊急輸送道路の強化等が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率：4%（うち用地進捗率24%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・未着手工事や高架部の構造を再検討し、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格ICアクセス 一般県道 徳島津田インター線 (津田②工区) 徳島県	その他	62	58	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 3,100台/日	48	【内訳】 事業費：47億円 維持管理費：0.22億円	1.2	<p>①地域活性化 「徳島小松島港津田地区活性化計画」に基づく、「複合型先進拠点」の整備効果を徳島県内全域に波及することが期待される。</p> <p>②物流支援 スマート林業プロジェクトの展開による県産材の生産・消費量の倍増を目指しており、県南地域から津田木材団地への木材集積機能の強化が期待できる。 また、津田地区と県南地域及び徳島小松島港赤石地区とのアクセス向上による物流機能の強化・効率化が期待できる。</p> <p>③防災力の向上 大規模津波避難時のリダンダンシー確保及び地域防災力の向上が期待できる。</p> <p>④救急医療活動の支援 救命医療施設への迅速な緊急搬送や初期医療に繋がり、救命率の向上及び定時性の確保に期待できる。</p> <p>⑤緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第二次緊急輸送道路である「徳島環状線」を補完し、両路線の災害対応機能の強化が期待される。</p>	<p>・事業計画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】 本事業は、四国横断自動車道と連絡する「徳島津田IC（地域活性化ⅠC）」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 徳島津田インター線は、四国横断自動車道と徳島小松島線を連絡する路線である。 当該区間の整備により、木村団地として整備された「重慶港 深水港小松島港（津田地区）」の活性化を支援し、当該地周辺に新たな産業・流通拠点を創出させるなど、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：9%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋台背面の構造を再検討し、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

高規格ICアクセス 主要地方道 阿南小松島線 (立江橋測工区) 徳島県	その他	30	26	【内訳】 走行時間短縮便益：22億円 走行経費減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：0.90億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	25	【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：0.25億円	1.05	<p>①地場産業の活性化 当該地区において、小松島市は、農産品等の直売所、食品加工や販売等を行う6次産業化施設、農業体験施設等を備えた地域振興拠点の整備に着手しており、周辺の農産品物流機能の強化、効率化による地場産業の活性化が期待される。</p> <p>②津波災害による復旧・避難 大規模津波被災時の支援ルート確保が期待される。</p> <p>③緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第一次緊急輸送道路である「国道55号」や第三次緊急輸送道路である「阿南勝浦線」を補完し、両路線の災害対応機能の強化が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、四国横断自動車道と連結する「立江橋測IC(仮称)」(地域活性化IC)のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 阿南小松島線は、四国横断自動車道と一般国道55号を連結する路線である。 当該区間の整備により、立江橋測地区に計画中である「地域振興拠点によるまちづくり方策の支援、当該地周辺に新たな産業にぎわい拠点創出など、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：26%（うち用地進捗率88%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・地盤改良工法を再検討し、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格ICアクセス 主要地方道 阿南勝浦線 (渡り上り工区) 徳島県	その他	33	29	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：0.62億円 【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日	29	【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：0.14億円	1.02	<p>①地域産業の活性化 四国横断自動車道と連結することにより、下大野町に存するLED等の先端技術関連企業の振興・集積、更には徳島県の成長の一翼を担う「次世代LEDパレイ構想」の支援など、ストック効果の最大化が期待できる。</p> <p>②緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第三次緊急輸送道路である「阿南勝浦線」を連結することで、両路線の災害対応機能の強化が期待される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、四国横断自動車道と連結する「阿南IC(仮称)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 阿南勝浦線は、四国横断自動車道と大林津今峰線(旧国道55号)を連結する路線である。 当該区間の整備により、下大野町に存するLED等の先端技術関連企業の振興・集積、更には徳島県の成長の一翼を担う「次世代LEDパレイ構想」の支援など、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：32%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・擁壁構造を再検討し、コスト縮減に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 主要地方道門司行橋線 行橋市工区 福岡県	その他	20	23	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：1.6億円 交通事故減少便益：0.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,300台/日	20	【内訳】 事業費：19.0億円 維持管理費：0.6億円	1.2	<p>①走行性及び安全性の向上 行橋市工区の開通により、現道の交通がバイパスへ転換し、走行性の向上及び現道の歩行者の安心・安全の確保が図られる。</p> <p>②産業活動の支援 行橋市工区の開通により、工業地帯間の交通機能が強化され、地域産業の支援が図られる。</p> <p>③観光振興による地域の活性化 行橋市工区の開通により、周防灘沿いに観光ルートが形成され、地域の活性化が図られる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地質条件の相違等による橋梁の基礎形状（杭本数と長さ）変更や仮設構造物の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 本事業区間に並行する現道は線形不良区間や幅員狭小箇所が存在し、円滑な交通に支障を来している。その解消のため、行橋市の事業と併せ、行橋市今から行橋市沓尾に至る0.84kmのバイパス整備を実施するもの。</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：50%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用に努める。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道志布志福山線 志布志道路 鹿児島県	再々評価	145	153	【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400~13,200台/日	134	【内訳】 事業費：134億円 維持管理費：0.54億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援（志布志港の物流機能と一体となり、畜産物の生産拡大や木材の輸出促進等による経済の活性化） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置づけ） ・生活環境の改善（大型車の転換による沿道環境の改善） 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・志布志道路は、都城志布志道路の一部を構成し、九州縦貫自動車道、東九州自動車道と一緒にした交通ネットワークが形成され、大陸半島における地域の物流及び交流の活性化が図られる。 	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
連続立体交差事業 新京成電鉄新京成線（鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間） 千葉県	その他	528	1,051	【内訳】 移動時間短縮便益：963億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 踏切交通事故量 56,133台時/日	598	【内訳】 事業費：597億円 維持管理費：1億円	1.8	<p>①救急搬送等の時間短縮 踏切に起因する渋滞が解消され、救急病院や火災現場への移動の時間短縮が期待される</p> <p>②緊急輸送道路ネットワークの強化 踏切跡により、大震災などの大規模灾害発生時における長時間の踏切遮断による交通阻害がなくなり、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが確保される。</p>	<p>・高架橋の点検設備設置、施工方法変更、用地補償費、労務費、材料費高騰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】</p> <p>踏切に起因する交通渋滞や事故の解消、市街地の一体化等、安全・安心のまちづくりや地域の活性化を図るために、新京成線のくぬぎ山駅から鎌ヶ谷大仏駅間の延長3.3kmを高架化する連続立体交差事業を実施している。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間） 東京都	再々評価	737	721	【内訳】 移動時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 踏切交通事故量 161,868台時/日	616	【内訳】 事業費：615億円 維持管理費：0.3億円	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、西武鉄道新宿線の中井駅～野方駅付近の約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより、7個所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線 (とうきょうスカイツリー駅付近) 墨田区	長期間継続中	313	281	【内訳】 移動時間短縮便益：275億円 走行経費減少便益：7億円 交通事故減少便益：-1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 54,838台時/日	244	【内訳】 事業費：244億円	1.1	・ボトルネック踏切の除却により、渋滞及び踏切事故のリスクを解消する。 ・踏切除却に併せて鉄道を高架化することにより、南北の地域分断を解消する。	・事業採択後5年間が経過した時点での事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・1箇所のボトルネック踏切（伊勢崎線第2号踏切）と1箇所の既存立体交差道路（言問通り）を抜幅し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・工事に際して発生材の再利用などのコスト縮減を検討していく	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
高規格ICアクセス 都市計画道路環状3号線（南戸塚地区外2） 横浜市	その他	293	972	【内訳】 走行時間短縮便益：950億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：-2.0億円 【主な根拠】 計画交通量 26,900台/日	490	【内訳】 事業費：487億円 維持管理費：2.8億円	2.0	①市南部地域の交通機能の強化 ・横浜市内の国道1号までの市南部地域の交通機能が強化され交通利便性が向上する。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線の（仮称）戸塚ICにて接続することから、首都圏各地との連絡強化及び利便性の向上に寄与する。 ③災害への備え ・災害時の緊急輸送路としての効果が期待される。 ④交通の適正化 ・住宅地域に入り込んでいた通過交通を適切に本路線へ転換させることができ、住宅地域の生活環境が向上する。	汲沢地区の支線のルート変更等に伴う総事業費及び事業期間が変更となったことにより再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路環状3号線は、磯子区杉田五丁目から都筑区佐江戸町までの延長約28kmの重要な幹線道路であり、本市の幹線道路網の骨格となる環状道路の一つに位置付けられている。本地區の完成により、国道16号と国道1号がつながることに加え、国土交通省及び東日本高速道路（株）が整備を進めている横浜環状南線（首都圏中央連絡自動車道）の（仮）戸塚ICと接続することから、市南部地域と湘南方面の連絡が強化され、交通利便性の向上や災害時の道路輸送の機能強化が図られる。合せて、交通の転換により周辺地域の住環境向上が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：昭和62年度 戸塚地区 平成2年度 汲沢地区 平成10年度 ・事業進捗率：74%（うち用地取得率80%） 【コスト縮減等】 ・設計の段階から可能な限り工事費の縮減に努めるとともに、長寿命化の検討を行い、維持修繕が容易な構造とする等、維持管理費の縮減に努める。 ・工事施工においても、建設業者との工事間流用を行い、運搬費及び残土処分費のコスト縮減を行うとともに、舗装、構造物の基礎等について再生材を使用する等、可能な限りコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 相模鉄道本線（星川駅～天王町駅間） 横浜市	その他	540	943	【内訳】 移動時間短縮便益：862億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 179,277台時/日	890	【内訳】 事業費：889億円 維持管理費：0.2億円	1.1	①交通渋滞の解消 ・間かずの踏切（ピーク時遮断時間49～58分）により発生していた交通渋滞が踏切除却により解消される。 ②緊急活動の円滑化 踏切遮断により支障した消防及び救急活動が踏切除却により迅速化が図れる。 ③高架下空間の創出 高架下の新たな空間が有効活用されることによる利便性の向上が図れる。	・支障物撤去の追加、騒音・振動対策工事、環境影響評価に伴う対策工事、労務費、材料費高騰に伴う総事業費の変更を行ったため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・保土ヶ谷区の地域拠点である「星川・天王町駅周辺地区」の1.9km区間ににおいて、鉄道を高架化することにより、9箇所の踏切を除却する。これにより、慣性的な交通渋滞の解消や地域の一体化による生活環境の向上及び踏切事故解消が図る。また、鉄道の高架化にあわせ、都市計画道路「星川停車場線」、「岩間川辺線」、「区画街路4号、5号線」や周辺道路整備を進める。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率：92%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 施工主体である相模鉄道に対し、残工事について、更なる縮減を努めることで、協議がまとまっている。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

都市計画道路 和戸町電王線 (中央4丁目工区) 甲府市	その他	27	80	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 58.8億円 走行経費減少便益 : 13.6億円 交通事故減少便益 : 7.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日</p>	76	<p>【内訳】 事業費 : 76.4億円 維持管理費 : 0.02億円</p>	1.1	<p>隣接道路事業（H29年度供用開始）及び甲府駅南口周辺地域再整備事業（H25～H30）など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図ることとともに、現道の渋滞緩和や歩行者・自転車の安全確保、災害時の避難路機能、観光産業への寄与などの効果が見込まれる事業である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 用地交渉の難航により事業期間の変更をすることによる再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新堀橋の国道20号に至る4車線の幹線道路であり、今後建設が予定されている新山梨環状道路（仮称）和戸ICと接続予定である。山梨県内道路ネットワークを構成する重要な路線の一つである。甲府市中心市街地は公共交通機関が脆弱の中で、マイカーや業務用車両等、自動車交通によるアクセスが悪く、郊外居住や人口減少により空洞化が進んでいる。このため和戸町電王線を整備し、甲府都市圏の道路ネットワークを形成して、アクセシビリティ向上を図り中心市街地の都市としての機能を再構築することを目的として、道路改良および電線地中化の整備を行う。</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 : 93%（うち用地取得率100%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法や現地の状況も確認しながらの積極的にコスト縮減を図っていく。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
重要物流道路 都市計画道路 焼津広幡線（越後島工区） 静岡県	長期間継続中	71	84	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 : 79.1億円 走行経費減少便益 : 4.1億円 交通事故減少便益 : 1.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日</p>	61	<p>【内訳】 事業費 : 60.3億円 維持管理費 : 0.3億円</p>	1.3	<p><円滑なモビリティの確保について> ・新東名高速道路藤枝岡部ICから東名高速道路焼津ICへのアクセス向上が見込まれる。 <物流効率化の支援について> ・清水港へのアクセス向上が見込まれる。 <国土・地域ネットワークの構築について> ・日常活動圈を中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 <整備による混雑度の変化について> ・越後島工区の4車線化により焼津IC周辺の混雑度約6割低下（混雑度：1.44→0.53）が見込まれる。 <事業区間の所要時間の変化について> ・平均速度を向上し、事業区間の所要時間約3割短縮（2車線：131秒→4車線：91秒）が見込まれる。 <歩行者・自転車のための生活空間の形成について> ・両側の自転車歩行者道設置による自転車・歩行者の安全性向上が期待できる。 <安全な生活、環境の確保について> ・4車線化及び付加車線（右折レーン）の設置による交差点の安全性・走行性向上が期待できる。 ・歩道の設置、中央分離帯の設置により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <安心で安心できる暮らしの確保について> ・二次医療施設（焼津市立総合病院）及び三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <地盤環境の保全について> ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。 <環境環境の改善、保護について> ・現道等における自動車からのNO2排出量やSPM排出量が削減される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は国道150号を経由し、清水港と東名高速道路焼津IC及び新東名高速道路藤枝岡部ICなどをアクセスしている主要な幹線道路であり、この利便性を活かして、当地域の産業や他地域との交流に大きく寄与することが期待されている。当路線の中でも4車線化が完了していない焼津IC付近から国道1号のうち、藤枝市側の約1.34kmについては、現在、道路事業にて4車線化を進めている。残る焼津市側の東名高速道路焼津IC交差点付近、約0.90kmは混雑度が高く、激しい渋滞が発生している。このため、現況の2車線から4車線に拡幅改良し、交通の円滑化や幹線道路のネットワーク強化を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度 : 平成28年度 ・事業進捗率 : 44%（うち用地進捗率41%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 JR武豊線（半田駅付近） 愛知県	その他	183	213	<p>【内訳】 移動時間短縮便益 : 193億円 走行経費減少便益 : 17億円 交通事故減少便益 : 2.5億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 103,989台/日</p>	162	<p>【内訳】 事業費 : 162億円 維持管理費 : 0.05億円</p>	1.3	<p>①交通弱者に対する安全性向上が期待できる ・通学路の安全性向上に資する事業に該当する ②物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる ・主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する ③広域交通性の向上が期待できる ・高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する ④主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる ・渋滞対策プログラムに位置付けられた事業に該当する</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地質調査結果に基づく設計業務の追加及び鉄道高架橋の基礎杭の長さの変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・J.R武豊線（半田駅付近）連続立体交差事業は、半田駅付近における東西交通の円滑化による一的なまちづくりを進める上で極めて重要な事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度 : 平成28年度 ・事業進捗率10%（うち用補進捗率4%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 南海電鉄南海本線・高師浜線 (羽衣駅～高石駅付近) 大阪府	再々評価	717	994	【内訳】 移動時間短縮便益：825億円 走行経費減少便益：8億円 交通事故減少便益：14億円 その他便益：162億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 137,986台時/日	868	【内訳】 事業費：872億円 維持管理費：0.4億円 土地の残存価値：-4.7億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により踏切事故が解消される。 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進されるなど。 	<ul style="list-style-type: none"> 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】 ・踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的として、鉄道の高架化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成3年度 ・事業進捗率：83%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・高師浜線の高架化工事については、従来の仮線工法から高師浜線を運休し仮線工法に変更することで、仮線予定期所も施工ヤードとして活用することが可能となり、作業効率を向上させ施工期間の長期化の懸念が解消される。また、仮線運行に伴う沿道住民への振動、騒音の負担軽減や踏切遮断による交通渋滞などの高架化切替前に事業効果の発現などが見込まれる。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 阪神電鉄本線（住吉駅東方～ 芦屋市境） 神戸市	その他	657	913	【内訳】 移動時間短縮便益：815億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：45億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 59,311台時/日 (魚崎横屋東踏切)	891	【内訳】 事業費：890億円 維持管理費：0.54億円	1.02	<ul style="list-style-type: none"> ①鉄道の高架化（踏切除却） 交通渋滞の解消による交通の円滑化と踏切事故の解消 ②交差道路の新設・改良 鉄道で分断されていたまちの一体化と地域間の移動円滑化 ③側道の整備 歩道整備による歩行者の安全性確保と沿線周辺の交通円滑化 ④高架下利用 商業施設、公共施設、地域施設の整備による利便性の向上とまちの活性化 ⑤駅舎の施設更新促進 エレベーターやエスカレーターの導入によるバリアフリー化等の促進や駅舎の美化 	<ul style="list-style-type: none"> 関連工事の進捗状況により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は阪神電鉄本線の住吉駅東方～芦屋市境の約3.9kmにおいて鉄道を高架化することにより、[[直角]]の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成4年度 ・事業進捗率：90% 【コスト縮減等】 ・建設発生工の工事間流用によりコスト縮減を図る。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
南港山東線 (西浜3丁目～開戸1丁目) 和歌山県	その他	75	128	【内訳】 移動時間短縮便益：117億円 走行経費現象便益：9.2億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 18,700台/日	77	【内訳】 事業費：76.8億円 維持管理費：0.4億円	1.7	<ul style="list-style-type: none"> 第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動が可能となる。 両側に4.5mの自転車歩行者道を整備することにより、近隣学校への通学ルートとして利する生徒の安全確保を図る。 和歌山市南部地域における東西軸が形成され、阪和自動車道と和歌山SICから国際拠点港湾である和歌山市津港や西浜工業団地のある臨港地域へのアクセス性が向上し、周辺地域の利便性が向上する。 4車線の直線道路の整備により、現道の渋滞解消が図られ、快適性の向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物調査結果に基づく補償費及び詳細設計に基づく本工事費の精査の結果、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】 南港山東線は、和歌山市西浜地区内を起点とし、同市吉礼地区内の県道と和歌山本線交差点部を終点とする約8.0kmの都市計画道路である。当路線は、平成31年3月に供用した阪和自動車道と和歌山SICと国際拠点港湾の和歌山市津港を結ぶ和歌山市南幹線における東西の幹線道路であるとともに、緊急輸送道路（第一次）として災害発生時の救助・救急・消防活動及び避難者への物資輸送の円滑化を図る上で重要な路線である。当該事業箇所の整備により、南港山東線の整備が完成することになり、周辺地域の利便性が向上するとともに、現道の混雑緩和や自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：89%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 JR予讃線 (松山駅付近) 愛媛県	その他	580	524	移動時間短縮便益：449億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：15億円 その他便益：38億円 【主な根拠】 計画交通量 47,765台時/日	521	【内訳】 事業費：520億円 維持管理費：0.8億円	1.01	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の高架化による8箇所の踏切除却により、踏切渋滞、踏切待ち時間の損失が解消し交通が円滑化するとともに、踏切事故の解消、交通事故の減少による歩行者等の安全・安心な交通が確保。 ・駅西側から駅への直接アクセスが可能となり、松山駅への等時間圏域が拡大するなど市街地分断が解消。 ・駅舎の新設による乗換利便性の向上や、バリアフリー化の促進等により、安全で快適な駅利用が可能。 ・鉄道を高架化することにより新たに生まれる高架下空間を有効活用し、商業開発や公共利用を図ることにより、新しい賑わい空間が創出。 ・鉄道の高架化及び創道整備により、延焼遮断機能、避難路や消防用道路が確保され、周辺地区的防災性が向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現場条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、JR予讃線における松山駅付近約2.4kmの連続立体交差化により8箇所の踏切を除却し、交通渋滞や踏切事故を解消するなど交通環境の大大幅な改善を図るものである。また、鉄道の高架化による市街地分断の解消に加え、土地区画整理事業や周辺街路事業等との一体的な整備により組むことにより、県都松山の隣の玄関口に相応しい魅力あるまちづくりを目指している。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：72.5%（うち用地進捗率99%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両基地・貨物駅における線路配線を合理化。 ・石手川の仮線橋梁について、河川管理者との協議により河川占用条件の見直し。 ・鉄道下のオーバーパス施工における新技術の採用。 ・車両基地・貨物駅の造成において、他の建設現場からの建設発生土を有効利用。 ・高架橋のスパン割を10mから12mに変更し杭及び橋柱の本数を削減 ・弹性まくらぎ直結軌道施工における新技術の採用。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畠枝光線（牧山ランプ～枝光ランプ） 北九州市	再々評価	165	496	【内訳】 移動時間短縮便益：431億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量 26,700台/日	178	【内訳】 事業費：169億円 維持管理費：9.6億円	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・高速性・定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化する。 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和する。 ・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高規格道路として、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。 ・戸畠枝光線（牧山ランプ～枝光ランプ）は、北九州高速道路の一部を形成し、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長2.6kmにおいて街路整備を行うものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：82%（うち用地進捗率100%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設発生土の他工事への流用や、新技術・新工法の活用によりコスト縮減に努める。 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線（春日原駅～下大利駅間） 福岡県	その他	659	645	【内訳】 移動時間短縮便益：513億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：41億円 その他便益：75億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 487,324台時/日	632	【内訳】 事業費：632億円	1.02	<p>①地域経済への効果 沿線市街地の活性化や土地利用の変化等による経済効果</p> <p>②地域防災の支援 踏切事故や地震等による踏切遮断の回避</p> <p>③生活環境の改善 踏切騒音の減少など、環境の改善</p> <p>④地域社会への影響 鉄道により分断されていた市街地が一体化されるなど地域のまちづくりに貢献</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工法の変更等により事業期間を変更することにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡都市圏南部の春日市・大野城市地域の南北軸を形成する鉄道路線である西鉄天神大牟田線（春日原駅～下大利駅間）の約3.3km区間を高架化する。12箇所の踏切を除却することで、交通渋滞及び踏切事故を解消するとともに、分断された市街地を一体化することによって都市の活性化を図る。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率83%（用地取得率100%） 	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線 (雑餉隈駅付近) 福岡市	その他	411	385	【内訳】 移動時間短縮便益：251億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：67億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 283,905台時/日	363	【内訳】 事業費：363億円 維持管理費：0.07億円	1.1	<p>①地域住民の利便性・安全性の向上 除却される踏切において、渋滞や事故、踏切待ちが解消する。 駅利用者の上下移動が減少し、利便性・快適性が向上する。</p> <p>②地域防災の支援 地震等による長時間の踏切遮断を回避でき、第2次緊急輸送道路の機能強化が図られる。</p> <p>③生活環境の改善 踏切渋滞の解消により、CO₂やNOXの排出量が削減される。 列車走行の騒音・振動が軽減され、踏切の警報音が解消される。</p> <p>④良好な市街地の形成 線路により分断された市街地が一体化する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関連事業との工程調整により事業期間を変更することにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）は、福岡市南部の地域拠点に位置づけられている雑餉隈地区の鉄道約1.9kmの区間を高架化し、7箇所の踏切を除却することにより、踏切での交通渋滞や事故を解消し、線路で分断された市街地を一体化するなど、沿線地域の良好な住環境の形成に資するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率：92%（うち用地取得率100%） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・残工事が僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。 	都市局 继续 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
--	-----	-----	-----	--	-----	-----------------------------------	-----	---	---	------------------------------------

【港湾整備事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事 業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)				
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)	B/C								
			便益の内訳及び主な根拠											
東京港品川地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 東京都	再々評価	118	312	<p>【内訳】 海上輸送コスト削減便益：296億円 耐震便益：16億円</p> <p>【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量： (通常時) 1,798千トン／年 令和7年予測取扱貨物量： (地震時) 3,346千トン／年</p>	160	<p>【内訳】 建設費：155億円 運営維持費：5億円</p>	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ユニット貨物の輸送効率の向上等により、首都圏の生活基盤を支えるとともに、移出先の地域産業の安定・発展・地域活力の向上も図れる。 品川地区内貿ふ頭における施設の老朽化対策が図られ、今後もユニット貨物の安定した輸送を維持することができる。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、船舶の大型化対応と物流の効率化を推進する必要があり、かつ、大規模地震時の緊急物資輸送対応施設として、都民の生活を支える必要があるため、本プロジェクトの必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・地盤改良等における経済的な工法の選定や建設発生土の再利用など、今後もコスト縮減の取組みに努めていく。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)			
利島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	222	443	<p>【内訳】 貨物の輸送コスト削減：50.0億円 旅客の移動コスト削減：78.7億円 船舶損傷損失コスト削減：314.3億円</p> <p>【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量：69.4千トン 令和11年度予測乗降客数：14.0千人</p>	377	<p>【内訳】 建設費：374.4億円 運営維持費：2.7億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 定期貨客船の就航率が向上することで、観光客の移動の確実性が高まり、島の観光振興に寄与するとともに、観光客に対するイメージアップにつながることで観光客が増加する。 定期貨客船の就航率が向上することで、貨物輸送の信頼性が高まる。 定期貨客船の就航率が向上することで、生活物資の入荷が確実となり、安定した島民生活が確保される。 接岸時の搖動や越波が減少し、旅客の乗降や荷役作業の安全性が高まる。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・利島港における港内の静穏性が悪く、定期貨客船が接岸できない場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び効率性は十分でない状況にある。 このため、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10年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・厳しい気象・海象条件や大水深といった悪条件下での施工環境にあるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進について検討する。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)			
姫川港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整備事業 新潟県	再々評価	320	538	<p>【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：367億円 海上輸送コスト削減便益：81億円 満船コスト削減便益：32億円 作業船コスト削減便益：36億円 曳船コスト削減便益：21億円 残存価値：1億円</p> <p>【主な根拠】 令和9年度予測取扱貨物量：4,889千トン／年</p>	474	<p>【内訳】 建設費：472億円 管理運営費等：2億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。 輸送効率化により、CO₂、NO_xの排出量が軽減される。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・背後地域における産業・物流の拠点として、取扱貨物量の増大や船舶の大型化に対応した物流機能の拡充を図ることで、物流の効率化を推進する。</p> <p>・曳船や作業船等の小型船の利用に対応した水域機能の向上を図ることで、小型船利用の効率化を推進する。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)			
伏木富山港富山地区 港湾公害防止対策事業 富山県	再々評価	99	179	<p>【内訳】 環境改善便益：179億円</p> <p>【主な根拠】 周辺地域世帯数：41万世帯</p>	161	<p>【内訳】 建設費：161億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 水質及び底質の改善により、地域住民の安全、安心が確保される。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・運河の底質改善により、汚染物質の流出防止や水質改善が図られ、住民生活の安全・安心につながることから、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12年度完了予定</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)			

七尾港大田地区 廃棄物海面処分場整備 事業 石川県	その他	21	31	【内訳】 輸送コスト削減便益：28億円 残存価値：3.2億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：39.7万m ³	25	【内訳】 建設費：25億円	1.2	・浚渫土砂の受入施設を整備することにより、荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化、地域産業の国際競争力の向上に寄与することができる。 ・浚渫土砂の輸送効率化により、CO ₂ 、NO _x の排出量が軽減される。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾整備により発生する浚渫土砂の処分の適正化が図られるため、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8年度完了予定	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
田子の浦港港内地区 港湾公害防止対策事業 静岡県	その他	104	201	【内訳】 底質環境改善便益：200億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 富士市世帯数：102千世帯	158	【内訳】 建設費：158億円	1.3	・環境基準を超過する底質ダイオキシン類を除去することにより、港湾底質の環境改善が図られ市民の安全・安心が向上する。 ・港内及び周辺海域の自然環境保全に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・人体への健康被害が懸念される底質の汚染土砂について、地域から早期除去を求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定 【コスト縮減等】 ・追加環境調査による浚渫範囲の絞り込みによりコスト縮減を図る	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備事業 島根県	その他	103	175	【内訳】 船舶大型化による輸送コスト削減便益：95億円 震災時における輸送コストの削減便益等：2.9億円 防波堤整備による利用率向上効果：78億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：19万トン/年	161	【内訳】 建設費：159億円 管理運営費：2.0億円	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNO ₂ の排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。	・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大型船舶が利用できるようになり、輸送効率の向上が期待できる。 ・冬季も安定して利用できるようになれば、定時性が要求される物流関係の事業者も利用しやすくなり、貨物取扱量の増加が見込める。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定 【コスト削減の取組】 ・上部斜面堤形式の防波堤を採用することで、消波ブロックの設置高さを低くし、ケーソン幅や上部コンクリートを減じた。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
水島港玉島地区 廃棄物海面処分場整備 事業 岡山県	再々評価	127	945	【内訳】 輸送コスト削減便益：880億円 残存価値：64億円 【主な根拠】 処分容量：7,235千m ³	158	【内訳】 総事業費：149億円 管理運営費：9億円	6.0	・浚渫土処分（処分容量：7,235千m ³ ）の効率化が図られる。	・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】 ・水島港における玉島東航路や水島玉島航路の整備に伴い発生する浚渫土を受け入れるため、浚渫土処理護岸を整備しているが、食料コンビナートが本格的な操業を開始するなど情勢の変化に伴い、新たな岸壁、航路等の整備が計画されていることから、新たに発生する浚渫土を受け入れるため、これまでに搬入された土砂の圧密を促進する減容化を実施し、必要な容量を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

宇部港東見初地区 国内物流ターミナル整備・廃棄物海面処分場整備事業 山口県	再々評価	416	1,081	<p>【内訳】 輸送コスト削減便益：18億円 処分コスト削減便益：983億円 残存価値：80億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量：61,870トン/年 処分容量：4,417千m³</p>	967	<p>【内訳】 建設費：966億円 維持管理費：1億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・物流機能の効率化・高度化による地域産業競争力の強化が図られる。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正処理により、生活環境の悪化が回避される。 ・沿道騒音等が軽減される。 ・港湾貨物の輸送が効率化され、CO₂、NO_xの排出量が軽減される。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・錯綜する内貿、外貿船舶の安全な航行、及び利用船舶の大型化に応対することで、取扱貨物の輸送コストが低減し、物流機能の効率化が図られる。 ・周辺地域で発生する一般廃棄物、産業廃棄物を処分するための処分場の受入容量が逼迫しているとともに、港内で発生する浚渫土砂の処分場所が確保されていない。このため、廃棄物埋立護岸を整備することにより、廃棄物、浚渫土砂の安定的な処分が可能となる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和13年度完了予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生する床掘土砂の有効利用により、護岸建設費用の削減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
大分港坂ノ市地区 臨港道路細馬場線整備事業 大分県	その他	12	22	<p>【内訳】 輸送費用削減：6.6億円 輸送時間費用削減：14.0億円 事故損失削減：1.8億円</p> <p>【主な根拠】 想定交通量：167万1千台/年（港湾計画などから）</p>	15	<p>【内訳】 建設費：12.3億円 管理運営費：2.7億円</p>	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業実施により、現道周辺環境の改善が図られ、騒音、振動、粉塵等が解消される。 ・交通混雑の緩和により生活環境、利便性が向上する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の見直しにより再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業実施により、臨海産業道路と国道197号を結び、円滑な港湾物流を確保する。 <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年度完了予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設発生土の有効活用（受け入れ）を行うことで、不足盛土の購入費用等を削減することによりコスト縮減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
川内港唐浜地区 国内物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	49	138	<p>【内訳】 輸送コストの削減：101億円 海難減少に伴う損失回避：37億円 その他の便益：0.7億円</p> <p>【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量： (紙パルプ) 6.7万トン/年 (砂・砂利・石材) 10.2万トン/年</p>	117	<p>【内訳】 建設費：115億円 維持管理費：2.8億円</p>	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・背後の荷主等事業者の物流機能の安定化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。 	<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 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型船舶による効率的な一括大量輸送により、地域産業の競争力強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 <p>【事業進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和7年度完了予定 <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・浚渫発生土を公共埠頭用地埋立てに活用し、土砂処分費の軽減を図っている。 	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

【市街地整備事業】

(国際競争拠点都市整備事業)
(補助事業等)

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										
品川駅・田町駅周辺地域 独立行政法人 都市再生機構 (品川駅北周辺土地区画整理事業)	再々評価	722	2,833	【内訳】 宅地地価上昇便益 地区内 1,654億円 地区外 1,179億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇	1,263	【内訳】 土地区画整理事業費 611億円 用地費 652億円 維持管理費 0.2億円	2.2	・グローバルな企業活動等の誘発効果が大きい事業である。 ・避難路、避難地、延焼遮断帯など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する。 ・都市開発事業や公共公益施設整備により、周辺交通が円滑化する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・JR品川駅の北側に位置する車両基地周辺において、新駅を核としつつ、車両基地跡地と国道15号沿道市街地との一体的なまちづくりにより、多様な都市機能が集積する国際交流拠点の創出を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業計画等の手続き、関連事業（新駅整備等）を含む基盤整備、民間開発誘導等が順調に進捗。 ・今後も、多様な都市機能が集積する国際交流拠点の創出を図るために、関係者と連携しながら基盤整備、民間開発誘導等を推進する予定。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村健一) 市街地整備課 (課長 菊池雅彦)			

【整備新幹線整備事業】
 (整備新幹線整備事業)
 (補助事業等)

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							
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	その他	16,800 【残事業 =6,700】	14,266 【残事業 =14,263】	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者便益 : 8,950億円 【残事業=8,950億円】 供給者便益 : 4,621億円 【残事業=4,621億円】 環境等改善便益 : 102億円 【残事業=102億円】 残存価値 : 593億円 【残事業=590億円】 【主な根拠】 輸送密度 : 24,000人キロ/日・km (金沢・敦賀間) 	17,277 【残事業 =6,950】	<p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設費 : 14,773億円 【残事業=5,323億円】 用地関係費 : 882億円 【残事業=5億円】 維持更新投資 : 1,621億円 【残事業=1,621億円】 	0.8 【残事業 =2.1】	<ul style="list-style-type: none"> ・滞在可能時間の増加 ・輸送安定性の確保 ・人的交流の活発化 ・医療施設、空港へのアクセス向上 ・まちづくり事業の活性化 ・オーブション効果 ・イメージアップ効果 ・観光面での活性化 ・生産性向上による生産額の増加 ・新幹線の強靭性 ・東海道新幹線の代替機能 ・大雪での安定輸送 ・踏切障害事故の解消 等 	<p>総事業費増額および工期延期により再評価を実施</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要区間の所要時間短縮 東京駅～福井駅の所要時間（最速達）約20分短縮（3時間14分～2時間53分）（想定） 大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達）約30分短縮（2時間31分～2時間2分）（想定） ・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県～富山県（約1.2倍） 北陸3県（富山、石川、福井）～大阪府（約1.1倍） ・生産性向上による生産額の増加 年間約857億円の増加 ・北陸新幹線（敦賀・大阪間）は、整備計画路線として位置付けられており、北陸新幹線全体では、更なる投資効果が発揮されることが期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本線用地は約99%を取得済み。（工事に必要な用地は全て確保済み） ・土木工事については、トンネル区間の約99%、明かり区間の約94%が完了。 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、令和4年度末の完成・開業を目指して建設を進めてきた。しかし、加賀トンネル工区の盤ぶくれや敦賀駅の工事遅延の影響により、約1年程度の工期遅延が生じると見込まれる。（天候や地質不良などのリスク要因が想定の範囲内に収まる場合） <p>【コスト縮減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伸縮継目設置箇所の精査 ・軌道スラブの設計精査 ・事業執行体制の強化及び関係自治体との情報共有の拡充等を行う 	継続	鉄道局 施設課 (課長 津井浩二)	

【住宅市街地総合整備事業】
 (優良建築物等整備事業)
 (補助事業等)

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	費用の内訳					
千里高野台地区 優良建築物等整備事業 都市再生機構	長期間 継続中	73	70	【内訳】 域内便益※55億円 域外便益15億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による周辺の価値向上、区域内外施設の収益向上 ※域内便益は維持管理費12億円を控除した額	67	【内訳】 施設整備費 54億円 用地費 13億円	1.04	・「良質な住宅供給」事業の実施により、良質な市街地住宅を供給し、居住環境の整備を図っていく。 ・「公共空間等の確保」通路等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 ・居住者に対し、建替事業説明会を実施し先工区の移転、仮移転を終え、先工区建設工事を実施中。 ・今後は、計画及び工事について行政及び居住者と更なる調整の上、事業を進捗していくことで、耐震上の課題解決、居住水準の向上、地域にとって安心安全な歩行空間と緑の多いゆとりある街並みの形成が期待される。	継続	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)

(地域居住機能再生推進事業)
 (補助事業等)

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	費用の内訳					
若松町・清水地区 地域居住機能再生推進 事業 大阪府・富田林市	長期間 継続中	36	20	【内訳】 家賃：19.3億円 駐車場利用料：0.2億円 用地の残存価値：0.1億円 建物の残存価値：0.2億円 【根拠】 市場家賃：80.8千円	20	【内訳】 事業費： 16.1億円 維持管理費： 3.9億円	1.00	老朽化した公営住宅・改良住宅の集約化・高層化による再編整備に併せ、世代間のコミュニティミックスを図るとともに、共用部への交流の場を整備している。	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引き続き高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見込まれていない。	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 德竹忠義)

東多聞台周辺地区 地域居住機能再生推進事業 神戸市 ※公営住宅等整備事業等	長期間 継続中	77	82	<p>【内訳】</p> <p>家賃：74.2億円 駐車場利用料：6.3億円 用地の残存価値：1.0億円 建物の残存価値：0.7億円</p> <p>【主な根拠】 市場家賃：58千円／月・戸</p>	90	<p>【内訳】</p> <p>用地費：14.9億円 建設費：55.4億円 修繕費：16.3億円 その他：3.1億円</p>	0.9	<p>① 民間事業者に売却した余剰地において、生活支援施設として、クリニック施設（令和2年7月に一部開業）と子育て支援施設を整備する。</p> <p>② 団地内に子育て世帯を呼び込み、コミュニティミックスを推進するため、余剰地に民間の戸建て住宅を今後整備する。</p> <p>以上のように、民間企業との連携による余剰地活用を中心とし、若年世帯人口が増えることによるコミュニティの活性化への期待・生活利便施設整備による便利で安心した暮らしへの寄与を本事業効果として期待する。</p>	<p>・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】市営住宅の建替えは大半が終了しており、供用開始後の維持管理・運営を行う必要がある。また、道路・公園、生活支援施設整備による居住環境の改善や、民間住宅整備によるコミュニティミックスの推進など、当地域の目標像実現に向けて、事業の必要性は引き続き高い。 【事業の進捗の見込み】平成28年度に入札公告を行い、民間事業者と事業契約を締結した。市営住宅はA棟が令和2年1月に供用開始し、B棟も令和2年8月に供用開始をしている。また余剰地についても計画通り進捗する予定である。</p>	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 徳竹忠義)
※住宅市街地総合整備事業		83		<p>【内訳】</p> <p>拠点内便益：83.1億円 拠点外便益：0.1億円</p> <p>【主な根拠】 整備後の市営住宅の市場家賃：63千円／月・戸</p>	82	<p>【内訳】</p> <p>市営住宅整備費：61.6億円 市営住宅諸経費：11.0億円 道路公園整備費：7.6億円 既存住宅解体費：1.6億円</p>	1.01			継続	

近鉄大福駅周辺地区 地域居住機能再生推進事業 奈良県	長期間 継続中	66	63	<p>【内訳】</p> <p>家賃：56億円 駐車場利用料：1.6億円 用地の残存価値：2.3億円 建物の残存価値：3.0億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>市場家賃140千円</p>	67	<p>【内訳】</p> <p>事業費：33億円 維持管理費：34億円</p>	0.9	<ul style="list-style-type: none"> ・住民等が交流できる集会所やオープンスペースを確保することで賑わいのある良好なまちづくりに寄与する。 ・周辺の住宅地に配慮したデザインとすることで地域の良好な景観形成に寄与する。 ・多様な住戸プランを用意することで若年層の入居を促し地域活力の向上を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>耐震性の確保や居住環境の向上に加え、ランニングコストの縮減、環境負荷の低減を行う事業であるため必要性は高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>R2年度に第1期工事が完了見込みであり、R15年度の事業完了を目指す。</p> <p>【コスト縮減等】</p> <p>複数棟毎の建設や内装パネル工法の採用することでコスト縮減を行っている。</p>	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 德竹忠義)
和歌山市南東部地区 地域居住機能再生推進事業 和歌山市	長期間 継続中	84	42	<p>【内訳】</p> <p>居住水準向上便益 ・住宅：41.7億円 ・駐車場：0.3億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>市場家賃：123千円／月・戸</p>	45	<p>【内訳】</p> <p>建設費：44億円 維持管理費：1億円</p>	0.9	<p>耐震性等安全性の確保、高齢化等に係る政策誘導効果、福祉的役割、地域波及効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、地域の福祉拠点化、公的賃貸住宅戸数の適正化等地域の居住機能の再生を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 <p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引き続き高い。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <p>事業の支障となる要因は見込まれていない。</p>	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 德竹忠義)

(密集市街地総合防災事業)
(補助事業等)

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						
東池袋四・五丁目地区 密集市街地総合防災事 業 豊島区	長期間 継続中	30	146	【内訳】 道路、公園等 63.3億円 都市再生住宅の供給 5.9億円 建替促進等 76.9億円 防災性の向上 0.1億円 【主な根拠】 居住環境の改善及び防災 性の向上	81	【内訳】 道路整備費 19.1億円 公園整備費 22.6億円 都市再生住宅整備費 10.9億円 建替促進事業費 28.1億円	1.8	主要生活道路の 整備、細街区幅 や行き止まり 路の解消によ り、地区的消防 活動困難区域の 解消、避難路の 確保が実現でき る	・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 狭い道路に狭小宅地の老 朽住宅が集積する密集市街 地であることから、事業の 必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 補助81号線の整備とともに 沿道のまちづくりも進んで きているため、事業の進捗 が見込まれる。	継続	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
庄内・豊南町地区 密集市街地総合防災事 業 大阪府、豊中市	長期間 継続中	110	119	【内訳】 公共施設整備等による住 環境向上： 89億円 老朽建築物等除却： 7億円 建替促進： 23億円 【主な根拠】 公共施設整備等や建替に による住環境の向上	110	【内訳】 公共施設整備費： 80億円 老朽建築物等除却： 18億円 建替促進に関わる建 設事業費： 12億円	1.1	道路等の整備や 建替促進によ り、活力と魅 力ある美しい市街 地環境の形成及 び快適で安全な 居住環境の創出 が実現できる。	・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 地区的防災性向上や住環境 の改善を図るため、引き続 き、主要生活道路や都市計 画道路の整備、建替促進が 必要である。 【事業の進捗の見込み】 権利者の合意形成がとれた 箇所から順次、事業を進め ているところであり、事業 の進捗が見込まれる。	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 德竹忠 義)

灘中央地区 密集市街地総合防災 事業 神戸市	長期間 継続中	121	176	<p>【内訳】</p> <p>域内便益 176億円 域外便益 0.48億円</p> <p>【主な根拠】 居住環境の改善及び防災性の向上</p>	158	<p>【内訳】</p> <p>住宅等整備費 99億円 用地費 27億円 維持管理費 32億円</p>	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・延焼危険性の軽減等による防災面の向上 ・地域住人の防災意識の向上 ・居住環境の改善及び地域魅力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 建物の共同化と道路拡幅整備による、居住環境の改善及び防災性の向上のため、本事業を継続する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 工事着手しているものは順調に進捗している。共同化を検討しているエリアについては、勉強会等により住民の防災意識が高まっており、事業の進捗が見込まれる。 	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 徳竹忠義)
-------------------------------------	------------	-----	-----	---	-----	---	-----	---	--	----	--------------------------------------

【都市公園等事業】
(補助事業等)

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											
西巣鴨公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	197	594	<p>【内訳】</p> <p>利用に係る価値：114億円</p> <p>環境に係る価値：142億円</p> <p>災害に係る価値：338億円</p> <p>【主な根拠】</p> <p>誘致圏：1.5km</p> <p>誘致圏人口：9.7万人</p>	188	<p>【内訳】</p> <p>建設費 177億円</p> <p>維持管理費 11億円</p>	3.2	<ul style="list-style-type: none"> 有効避難面積の確保に資する。（有効避難面積：0.00m²/人 →0.62m²/人） 	<ul style="list-style-type: none"> 事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施【必要性の観点】 豊島区地域防災計画において、広域避難場所の一部を構成するとともに、発災直後には周辺木造住宅密集地域の住民等の一時避難地となるため、早期の事業完了が求められる。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公園施設の整備は完了しております、整備効果の早期発現のため、令和2年12月に全面開園。 令和4年度（2022年度）に事業完了予定。 <p>以上から、事業継続</p>	継続	都市局公園緑地・景観課 (課長 五十嵐康之)			

令和2年度に実施した完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】

(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
地域高規格道路 長岡東西道路 一般国道404号 長岡東西道路 (H10～H30) 新潟県	5年以内	225	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 全体事業費 225億円、工期 平成10年度～平成30年度 B/C 1.3 (B : 424億円、C : 333億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) ○渋滞長の改善 - 長生橋東詰交差点では、渋滞長が940m低下し、長岡市東西地域の連絡性が向上 (開通前: 1,300m→開通後360m) ○周辺地域の開発・産業活動への支援 - 長岡東西道路周辺には流通団地・工業団地が集積しており、当該道路の開通により物流の効率化が図られ、南部工業団地～新産業センタの所要時間が7分短縮 (開通前: 19分→開通後12分) ○観光施設への利便性向上 - 国営越後丘陵公園～長岡駅の所要時間が2分短縮 (開通前: 23分→開通後21分) ○医療施設へのアクセス性向上 - 才津西町～長岡中央総合病院(第二次救急医療施設)までの所要時間が2.1分短縮 (開通前: 17.0分→開通後: 14.9分) ○バスの定時性向上 - 中央環状線[内回り]の朝7時～8時台の平均遅れ時間が最大4.1分短縮 ○災害時における交通の確保 - 信濃川増水時における長生橋(S12竣工・桁下余裕のない既存橋)の通行止めに対する交通確保 (事業実施による環境の変化) - 特になし (社会経済情勢の変化) - 平成27年度 市道 西幹線84号線 左岸バイパス(長岡市古正寺～長岡市蓮潟) 事業着手 - 平成27年度 一般県道 滝谷三和線 上条改良 事業着手 (今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性) 投資効果が確認されており、今後の事業評価及び改善措置の必要性がないと判断される (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) - 特になし </p>	対応なし	新潟県 土木部道路建設課 (課長 東海林 晃)

スマートＩＣアクセス 一般県道 引佐館山寺線 (H25～H30) 静岡県浜松市	5年以内	13	<p>(費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費13億円 工期 平成29年度～平成30年度（補助事業期間） ・B/C 1.6 (B : 69億円、C : 42億円) ※SIC全体 <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○観光交通の分散による混雑の緩和 <ul style="list-style-type: none"> 1) 東名高速道路から館山寺地域へのアクセスが向上し、浜松西 ICを利用するルートに比べ、東京方面からは約7分、名古屋方面からは約13分短縮。 2) 館山寺地域への観光交通が集中する和地向交差点において渋滞長が約7割減少。 ○観光客の増加に寄与 <ul style="list-style-type: none"> 1) 館山寺温泉の宿泊施設において、宿泊者数が1ヶ月当り約400人増加。 2) 館山寺温泉周辺の観光施設では、入園者数が1ヶ月当り約1,800人増加。 ○災害時の利用 <ul style="list-style-type: none"> ・東名高速道路から避難所までの緊急輸送路のアクセス距離の短縮やリダンタンシーが強化され、津波による推進被害にも影響を受けないルートが確保されたことから、当該地域への迅速な救援・救助や復旧活動への効果に期待。 （事業実施による環境の変化） <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 （社会経済情勢の変化） <ul style="list-style-type: none"> ・三ヶ日IC、館山寺スマートIC、浜松西ICの1日平均利用台数は、前年度と比較して全体で約700台増加。 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する浜松西IC では利用台数が1日約1,300台減少。 ・隣接するICの利用台数が減少していることから、隣接ICから館山寺スマートICへ利用の転換が考えられる。 （今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性） <ul style="list-style-type: none"> ・事業効果は発現しており、事業の有効性が確認されていることから、当事業において改善処置を行う必要性及び今後改めて事後評価を実施する必要性はない。 （同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要性） <ul style="list-style-type: none"> ・事業評価の結果、同種事業の調査計画のあり方や事業評価手法について見直しの必要性はない。 	対応なし	浜松市 土木部道路企画課 (課長 小出 弘 章)
--	------	----	---	------	-----------------------------------

【整備新幹線整備事業】
(整備新幹線整備事業)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
北海道新幹線 (新青森・新函館 北斗間) (H17~H28) (独) 鉄道建設・ 運輸施設整備支援 機構	5年以内	5,783	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 事業費 (想定値：H17認可時) 4,670億円 (実績値) 5,783億円 工期 (想定値：H17認可時) 平成27年度末 (実績値) 平成28年3月 輸送密度 (想定値：H23再評価時) 7,200人キロ/日・km (実績値：平成30年度) 4,900人キロ/日・km B/C 0.49 (B : 49百億円、C : 101百億円)、NPV -51百億円、EIRR 0.54%</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者への効果影響 新青森・新函館間の1日平均利用者数(優等列車) (実績値) (開業前：平成27年度) 2,900人/日 (開業後：平成28年度) 5,600人/日 函館・青森間の片側運行本数 (実績値) (開業前：津軽海峡線) 10本 (開業後：北海道新幹線およびこだてライナー) 13本 青森・函館間の所要時間 約18分短縮 (実績値) (開業前：H27.3時刻表) 1時間57分 (開業後：R2.3時刻表) 1時間39分 東京・函館間の所要時間 約56分短縮 (実績値) (開業前：H27.3時刻表) 5時間22分 (開業後：R2.3時刻表) 4時間26分 東京駅からの5時間以内到達圏人口 (北海道新幹線沿線 (H27人口)) (開業前：H27.3時刻表より) 約130万人 (開業後：H28.3時刻表より) 約165万人 ■社会全体への効果影響 沿線地域の交流人口が増加 (道南・首都圏間) 約1.3倍 (開業前：H27年度) 約127万人/年 (開業後：H28年度) 約160万人/年 (道南・東北間) 約1.6倍 (開業前：H27年度) 約71万人/年 (開業後：H28年度) 約117万人/年 北海道新幹線の沿線地域で観光入込み客が増加傾向 (木古内町) 約4.1倍 (開業前：H27年度) 約15.3万人/年 (開業後：H28年度) 約62.6万人/年 経済波及効果 全国約174億円/年 函館駅前の公示地価が上昇傾向 北海道新幹線沿線の訪日外国人宿泊者数が増加傾向 (全国・H27-H30の増加率) 138% (青森県・H27-H30の増加率) 270%</p> <p>○社会経済情勢の変化 経済成長率：平成3年のバブル崩壊から平成14年までの不況を経て、平成20年までいざなみ景気が続いたが、その後リーマンショック、欧州金融危機の影響を受けて、近年は経済成長率1%程度の成長が続いている。 人口動態：首都圏については平成22年から平成27年まで増加傾向が続いているが、沿線の北海道、青森県は平成2年から平成12年頃まで横ばい傾向、その後減少傾向となっている。 幹線旅客流動：平成2年から平成27年の代表交通機関分担率は、乗用車等が70~75%を占め、鉄道、航空がこれに続いているが、大きな変化は見られない。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 本事業により、鉄道の利用者数が増加し、地域間の交流人口増加や、観光への影響など、社会全体への効果もみられ、さらに大雪などの災害対策や、安全、環境などへの効果も発揮されていることから、当初の事業目的は達成されていると考えられる。 なお、北海道新幹線は新函館北斗・札幌間の整備が進められており、開業によって本区間への効果・影響が期待できるため、今後も継続的に追跡していくことが重要であると考えている。</p> <p>○改善措置の必要性 当初想定されていた整備効果は概ね得られている。</p>	対応なし	鉄道局 施設課 (課長 酒井浩二)

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業（形成計画事業）)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)																		
まつもと町屋駅新設事業 (H27) えちぜん鉄道活性化連携協議会	5年以内	0.40	<ul style="list-style-type: none"> ○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>事業費</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>0.40億円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>0.40億円</td> </tr> </table> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>工期</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>1年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>1年</td> </tr> </table> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>利用者数</td> <td>想定値（新規採択時）</td> <td>7万人/日</td> </tr> <tr> <td></td> <td>実績値</td> <td>令和2年度 3万人/日</td> </tr> </table> ○事業の効果の発現状況 <ul style="list-style-type: none"> ■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響 <ul style="list-style-type: none"> ・新駅500m圏域では、最寄駅までの平均所要時間が短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・福井口駅、西別院駅間における最寄駅の設置により、所要時間が大幅に短縮され、公共交通機関の利便性が向上した。 ・新駅設置は、公共交通機関の利便性向上等により、その経済的価値として、2,000円／付の価値があると評価されている（住民アンケート）。 ■費用便益分析 <ul style="list-style-type: none"> 費用分析比B/C 2.5 (便益 1.0億円 費用 0.40億円) ○改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすことで鉄道事業者の経営安定化（地域交通の持続的な確保）を図るという目的が達成されることから、改善措置は不要と考える。 ○今後の事後評価の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 ○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	事業費	想定値（新規採択時）	0.40億円		実績値	0.40億円	工期	想定値（新規採択時）	1年		実績値	1年	利用者数	想定値（新規採択時）	7万人/日		実績値	令和2年度 3万人/日	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)
事業費	想定値（新規採択時）	0.40億円																					
	実績値	0.40億円																					
工期	想定値（新規採択時）	1年																					
	実績値	1年																					
利用者数	想定値（新規採択時）	7万人/日																					
	実績値	令和2年度 3万人/日																					

福井鉄道福武線交通結節機能向上事業 (H27) 福井鉄道福武線活性化連携協議会	5年以内 2.8	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化</p> <table border="0"> <tr> <td>事業費</td><td>想定値（新規採択時）</td><td>2.8億円</td></tr> <tr> <td></td><td>実績値</td><td>2.8億円</td></tr> <tr> <td>工期</td><td>想定値（新規採択時）</td><td>1年</td></tr> <tr> <td></td><td>実績値</td><td>1年</td></tr> <tr> <td>利用者数</td><td>想定値（新規採択時）</td><td>42万人/日</td></tr> <tr> <td></td><td>実績値</td><td>令和2年度 29万人/日</td></tr> </table> <p>○事業の効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ■利用者、供給者及び社会全体への効果・影響 <ul style="list-style-type: none"> ・他交通機関との乗継ぎ移動距離短縮。 ・利用者の増加に伴う収入増。 ・JR福井駅東西の開発地区や市街地からの福井鉄道アクセスが改善された。 ・福井駅における乗継ぎ利便性向上により地域間交流の活性化が図られた。 ■費用便益分析 <p>費用分析比B/C 1.9 (便益 6.1億円 費用 3.1億円)</p> <p>○改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福井駅における各公共交通機関の結節性の向上という目的が達成されていることから、改善措置は不要と考える。 <p>○今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考える。 <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特になし。 	事業費	想定値（新規採択時）	2.8億円		実績値	2.8億円	工期	想定値（新規採択時）	1年		実績値	1年	利用者数	想定値（新規採択時）	42万人/日		実績値	令和2年度 29万人/日	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 木村大)
事業費	想定値（新規採択時）	2.8億円																				
	実績値	2.8億円																				
工期	想定値（新規採択時）	1年																				
	実績値	1年																				
利用者数	想定値（新規採択時）	42万人/日																				
	実績値	令和2年度 29万人/日																				

(都市鉄道整備事業)
(補助事業等)

事業名 (事業実施期間) 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	事後評価の評価項目	対応方針	担当課 (担当課長名)
仙台市東西線（八木山動物公園駅～荒井駅間）整備 (H15～H27) 仙台市交通局	5年以内	2,327	<ul style="list-style-type: none"> ○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 全体事業費 2,327億円、工期 2003年度～2015年度 B/C 1.4 (B : 5,385億円、C : 3,756億円) ○事業の効果の発現状況 <ul style="list-style-type: none"> ・東西線沿線の人口が2012年～2019年で6.8%増加している。 ・仙台駅における乗換利用により、既存路線である南北線も含めた地下鉄全体の利用者が2015年～2019年で1.9%増加している。 ○事業実施による環境の変化 自動車から鉄道への利用転換により、令和元年推計で、CO₂排出量が約13,850 t／年削減、NO_x排出量が約18 t／年削減された。 ○社会経済情勢の変化 2012年～2019年の夜間人口増減率を見ると、仙台市では2.2%の増加に留まるのに対し、東西線沿線1km圏内では6.8%の増加となった。 ○今後の事後評価の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・開業以後、輸送人員は着実に増加を続け、費用便益比も1を超えており、都心や沿線の開発も一定進んでいくものと考えられることから、今後の事後評価の必要性はない。 ○改善措置の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・東西線を含む高速鉄道事業においては、仙台市の基軸交通機関としての役割を今度も確実に果たすことができるよう、仙台市交通事業経営計画（令和3年3月策定予定）に基づき持続可能な経営基盤の強化が必要。 ○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析に用いる便益のうち、道路混雑緩和便益は再評価との比較などの観点から今回の事後評価には計上されていない。しかし、鉄道整備による効果は道路に現れる効果とは一体不可分であり、公共交通機関としての社会的評価を行う上で重要な便益であると考えられることから、利用者便益との重複計上に注意しながら適切に計測し、評価することが必要と考える。 	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)

有楽町線・副都心線 小竹向原駅改良事業 (H22～H29) 東京地下鉄㈱	5年以内	269	<p>○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 全体事業費 269億円、工期 2010年度～2017年度 B/C 1.0 (B : 311億円、C : 307億円)</p> <p>○事業の効果の発現状況 - 小竹向原駅～千川駅間の駅間運転超過時間の短縮 平日ピーク時における1列車あたりの駅間運転超過時間は、A線（新木場方面）で約7.2秒、B線（和光市方面）で約8.7秒短縮された。 - 交差支障箇所の直前駅での駅停車超過時間の短縮 平日ピーク時における交差支障箇所の直前駅での駅停車超過時間は、A線（小竹向原駅）で約22.7秒、B線（千川駅）で約1.5秒短縮された。</p> <p>○事業実施による環境の変化 - 特になし。</p> <p>○社会経済情勢の変化 - 2013年3月に東急東横線との相互直通運転を開始し、副都心線の輸送人員は2010年度～2019年度で82%増加している。 - 夜間人口は、副都心線、有楽町線及び接続先の東部東上線（鶴ヶ島市まで）、西武池袋線（所沢市まで）の沿線市区町村で増加している。 - 一方で、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年は2019年と比較し約3割程度輸送人員が減少している。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 - 改善措置が不用であること、また費用便益分析の結果から事業効果が十分に発現されていると判断できるため、今後の事業評価の必要性はない。</p> <p>○改善措置の必要性 - 事業により発現する効果や費用便益分析の結果より、当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要である。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性 - 駅停車超過時間の短縮効果を算出するための手法を確立するために更なる事例の蓄積が必要である。</p>	対応なし	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 金指和彦)
--	------	-----	--	------	-----------------------------