

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【道路・街路事業】 (直轄事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			再評価の視点 (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					
日高自動車道 一般国道235号 門別厚賀道路 北海道開発局	再々評価	950	1,583	863	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する。 ・日高自動車道が平成10年度～平成17年度に苫小牧東IC～日高富川IC間が供用している。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代中頃の暫定2車線供用を予定している。 ・縦断線形の見直しにより、橋梁長を短くしてコスト縮減を図っている。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
旭川紋別自動車道 一般国道450号 上川上越道路 北海道開発局	再々評価	911	2,247	951	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市である旭川市と越後市間のアクセス向上により、生活利便性が向上。 ・水産品の関東方面への流通の利便性向上。 ・道北圏、オホーツク圏へのアクセス向上により、広域間遊覧光ルートの形成。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
帯広広尾自動車道 一般国道236号 川西中札内道路 北海道開発局	再々評価	771	1,610	860	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・日常活動圏中心都市を拠点とする工業地域と、農業地域及び物流拠点間のアクセス向上により、生活利便性が向上。 ・乳製品、生体牛、てん菜、ししゃもなどの流通の利便性が向上。 ・工業団地～とから帯広空港・十勝港間のアクセス性、流通の利便性が向上。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道40号 名寄バイパス 北海道開発局	10年継続中	957	1,591	1,088	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市である旭川市と稚内市間のアクセス向上。 ・冬期視程障害時に代替路が形成され、地域住民の生活と円滑な冬期交通が向上。 ・日常活動圏である名寄市へのアクセス向上により、生活利便性向上。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道40号 音威子府バイパス 北海道開発局	再々評価	786	1,015	652	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点都市である旭川市と稚内市間のアクセス向上。 ・雪崩等の自然災害に強い道路路網を形成し、安全性向上。 ・日常活動圏である名寄市へのアクセス向上により、生活利便性向上。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道337号 中樹林道路 北海道開発局	準備計画 5年	204	488	171	2.9	<ul style="list-style-type: none"> ・新千歳空港や苫小牧港・石狩湾新港との物流拠点を連絡する物流ルートとして機能。 ・農産品の道外市場への流通の利便性向上。 ・札幌市における渋滞損失時間の緩和が見込まれる。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道232号 天塩バイパス 北海道開発局	再々評価	53	97	83	1.2	<ul style="list-style-type: none"> ・当該道路への交通量転換により、冬期交通障害区間を解消。 ・農林水産品の道北及び道東方面への流通の利便性向上。 ・稚内市へのアクセス向上により、生活利便性向上。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道241号 帯広北バイパス 北海道開発局	再々評価	311	1,307	584	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・現道(国道241号)における渋滞損失時間の緩和が見込まれる。 ・豆類の道外方面への流通の利便性が向上、生体牛の道内外への流通の利便性が向上。 ・帯広工業団地、音更町IC工業団地等へのアクセス性、流通の利便性が向上。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

一般国道274号 徹別 道路 北海道開発局	再々評価	149	323	【内訳】 走行時間短縮便益：298億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500台/日	279	1.2	・釧路市阿寒町から鶴居村間の通行不能区間を解消する。 ・生乳・飼料の輸送の利便性が向上。地場特産（エソシカ・ダチョウ）の食肉加工工場へのアクセス性が向上。 ・釧路空港から釧路温泉、知床方面の観光地へのアクセスが向上	・現道等における交通不能区間を解消する。 ・平成17年に北海道横断自動車道の本別～釧路間が着工。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。 ・道路の平面・縦断線形の見直しに伴う土工量の縮減によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道275号 幌加 内峠 北海道開発局	再々評価	78	178	【内訳】 走行時間短縮便益：177億円 走行経費減少便益：0.9億円 交通事故減少便益：0.0億円 【主な根拠】 計画交通量 1,800台/日	86	2.1	・日常生活圏である深川市へのアクセス向上 ・峠区間の線形不良解消により冬期交通の安全性向上 ・農産物の札幌及び関東方面への流通の利便性向上	・峠部における冬期交通障害区間を解消する。 ・平成7年度にJR深名線が廃止され、路線バスによる運行が行われている。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代前半の事業完了を予定している。 ・鋼橋上部工における合成床版の採用によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道278号 鹿部 道路 北海道開発局	10年継続中	66	92	【内訳】 走行時間短縮便益：86億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：2.0億円 【主な根拠】 計画交通量 1,900～3,800台/日	77	1.2	・当該道路への交通量転換により、現国道の大型車すれ違い困難区間を解消 ・水産物の函館及び道東方面への流通の利便性向上 ・鹿部町周辺主要観光地へのアクセス向上	・現道等における大型車すれ違い困難区間の解消が見込まれる。 ・H18年当該道路区間にシーニックバイウェイ北海道のルートに指定された。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成20年代中頃の事業完了を予定している。 ・橋梁計画の見直し（ボックスカルバートの採用）や、土配計画の見直しによる縦断線形等の見直しによりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道452号 盤の 沢道路 北海道開発局	再々評価	198	753	【内訳】 走行時間短縮便益：744億円 走行経費減少便益：6.0億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日	442	1.7	・芦別市と美瑛町間の交通不能区間の解消により、道央圏と道北圏を結ぶ新たなネットワークの形成 ・旭川空港へのアクセス向上により空港利用者の利便性向上 ・農産物の札幌及び道外市場への流通の利便性向上	・現道における交通不能区間を解消する。 ・平成18年度に国道38号芦別バイパスが全線供用している。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成30年代前半の事業完了を予定している。 ・橋梁上部工の構造変更（コンクリートウェブを波形鋼板ウェブへ変更）によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道452号 五稜 道路 北海道開発局	再々評価	319	753	【内訳】 走行時間短縮便益：744億円 走行経費減少便益：6.0億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日	442	1.7	・芦別市と美瑛町間の交通不能区間の解消により、道央圏と道北圏を結ぶ新たなネットワークの形成 ・旭川空港へのアクセス向上により空港利用者の利便性向上 ・農産物の札幌及び道外市場への流通の利便性向上	・現道における交通不能区間を解消する。 ・平成18年度に国道38号芦別バイパスが全線供用している。 ・引き続き事業が順調に進んだ場合、平成30年代前半の事業完了を予定している。 ・橋梁上部工の構造変更（コンクリートウェブを波形鋼板ウェブへ変更）によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 高田 道路 東北地方整備局	10年 継続中	251	981	【内訳】 走行時間短縮便益：787億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：53億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台/日	248	4.0	・三陸縦貫自動車道の一部として、高規格幹線道路ネットワークを形成（三陸縦貫自動車道全線開通により仙台市～宮古市 287分→192分） ・旧大東町が第3次医療施設（県立大船渡病院）60分圏域に入る。 ・一般国道45号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 ・通関峠付近の急カーブ（R<150m）が24箇所、急勾配（5%以上）が3km以上続く隘路区間が解消し、交通の円滑化を図る。	・重要港大船渡港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・用地買収の難航箇所があるため、土地収用法に基づく事業認定の準備を行うとともに、任意での用地買収の推進を図る。 ・トンネル断面の見直し（断面縮小）及び、トンネル内型削溝のコンクリート連続打設工法による作業の省力化・工期短縮によるコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道13号 神宮 寺バイパス 東北地方整備局	10年 継続中	230	487	【内訳】 走行時間短縮便益：455億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：5.6億円 【主な根拠】 計画交通量：16,500台/日	246	2.0	・主要渋滞ポイントの解消と現道部における渋滞損失時間の大幅な減少が見込まれる。 ・冬期走行環境の改善が見込まれる。	・交通混雑の解消及び冬期における交通安全の向上が見込まれる。 ・事業進捗に関わる問題はなく円滑な事業進捗が見込まれる。 ・橋台形式の見直し（盛りこぼし橋台）及び、地域に応じた歩道の利用計画見直しにより橋梁歩道幅員を縮小しコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道7号 弘前 バイパス 東北地方整備局	再々評価	170	971	【内訳】 走行時間短縮便益：895億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：36億円 【主な根拠】 計画交通量：32,300台/日	335	2.9	・主要渋滞ポイントの解消と現道部における渋滞損失時間の大幅な減少が見込まれる。 ・冬期走行環境の改善が見込まれる。	・交通混雑の解消及び冬期における交通安全の向上が見込まれる。 ・事業進捗に関わる問題はなく円滑な事業進捗が見込まれる。 ・橋梁形式の決定にあたり、新技術の活用（PC連結プレテンション波形鋼板ウェブT桁）によるコスト縮減を図った。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
地域高規格道路 一般国道45号 菅代 バイパス 東北地方整備局	再々評価	130	210	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日	159	1.3	・地域高規格道路（三陸縦貫道路）の一部を構成する。（三陸縦貫道路全線開通により宮古市～久慈市 約2時間10分） ・一般国道45号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 ・現道において、直角曲がりを含む急カーブ（R<150m）が5箇所、急勾配（6%以上）が約1km存在する隘路区間が解消し、交通の円滑化を図る。	・三陸縦貫自動車道、八戸久慈自動車道等と連結し、三陸地域の交流・連携の促進を図るとともに、高次医療圏の拡大等に大きく寄与する。 ・用地買収の難航箇所があるため、土地収用法に基づく事業認定申請の調整を行うとともに、任意での用地買収の推進を図る。 ・新技術の活用として、10径間連続鋼・コンクリート複合ラーメン橋を採用及び、初期コスト、ライフサイクルコストともに経済的な「耐震性鋼材」を採用しコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)

一般国道47号 仙台 北部道路 東北地方整備局	再々評価	1,184	2,136	【内訳】 走行時間短縮便益：1,916億円 走行経費減少便益：141億円 交通事故減少便益：79億円 【主な根拠】 計画交通量：31,500台/日	1,335	1.6	・常磐自動車道の一部として機能し、仙台都市圏環状自動車専用道路網の一部を形成。 ・仙台都市圏への流入交通を分散、また通過交通の転換による仙台都市圏の交通混雑の緩和を図る。 ・東北縦貫自動車道沿線の工業団地と仙台塩釜港を直結する高速物流ネットワークが構築され、物流の効率化を図る。	・仙台都市圏環状自動車専用道路網の一部を形成するとともに、東北地方の物流拠点である仙台塩釜港の利便性向上、交通混雑緩和に寄与する。 ・事業進捗に関する問題は円滑な事業進捗が見込まれる。 ・高谷ジャンクションランプ構造の見直しや縦断線形・勾配の見直しによるコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道4号 葉館 バイパス 東北地方整備局	再々評価	180	308	【内訳】 走行時間短縮便益：290億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：5.8億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700台/日	189	1.6	・栗原市街地における旅行速度の低下 (Vmin=11.4km/h) の改善と現道部における渋滞損失時間の大幅な減少が見込まれる。 ・現道部における交通混雑を解消することで、農産物(米等)の流通利便性が向上する。	・栗原市葉館伊豆一丁目地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・事業箇所の変換の取り扱いは検討を進めている。それ以外については事業進捗に関する問題は円滑な事業進捗が見込まれる。 ・「耐候性鋼材」を採用し、初期コスト及びライフサイクルコストともに経済的で、維持管理のコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 桃生 登米道路 東北地方整備局	再々評価	570	1,320	【内訳】 走行時間短縮便益：1,118億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：73億円 【主な根拠】 計画交通量：20,200台/日	653	2.0	・三陸縦貫自動車道の一部として、高規格幹線道路ネットワークを形成 (三陸縦貫自動車道全線開通により仙台市～宮古市 287分→192分) ・一般国道45号(現道)の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。	・特定重要港仙台塩釜港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・事業進捗に関する問題は円滑な事業進捗が見込まれる。 ・登米インターチェンジ(仮称)構造の見直しによるコスト縮減を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道17号 本庄 道路 関東地方整備局	準備計画 5年	248	327	【内訳】 走行時間短縮便益：295億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：25,600～31,200台/日	202	1.6	・現道部における渋滞損失額約23億円/年の改善が見込まれる。 ・新幹線駅である本庄早稲田駅へのアクセスが向上する。 ・第三次医療施設である深谷赤十字病院へのアクセスが向上する。 ・CO ₂ の排出削減量900t-00 ₂ /年、NO _x の排出削減量1.6t/年、SPMの排出削減量1.5t/年	・第一次特定緊急輸送道路に指定されている国道17号の老朽橋である神流川橋(S9架橋)架け替え(2車線→4車線)による災害時の信頼性向上が見込まれる。 ・平成16年に新幹線本庄早稲田駅が供用、平成18年度に本庄早稲田駅周辺地区の整理事業が認可されるなど、周辺整備が進んでいる。 ・準備書、都市計画案への意見書が5通のみであり、平成20年内の都市計画決定は滞りなく行える見込み。 ・コスト縮減に資する調達方法の採用や新技術の積極的活用など、コスト縮減に努めるとともに工期短縮を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
地域高規格道路 一般国道246号 厚 木妻野道路 関東地方整備局	10年継続 中	586	1,729	【内訳】 走行時間短縮便益：1,488億円 走行経費減少便益：174億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量：26,000～36,600台	480	3.6	・第三次医療施設(東海大学附属病院)の30分内到達圏の拡大が見込まれる。 ・現道等における渋滞損失時間約301万人・時間/年(県平均の約3倍)の改善が見込まれる。 ・羽田空港(第一種空港)へのアクセスの向上に資する(伊勢原市～羽田空港02分⇒58分)。 ・第一東海自動車道(厚木IC～妻野中井IC)および国道246号の通行止めに伴う代替路を形成する。	・当該区間に並行する国道246号は、厚木市内においては幹線道路合流による交通集中、伊勢原市内においては交差点密度の高さによる速度低下により、慢性的な渋滞が発生しており、早期の整備が必要。 ・当該区間の周辺地域では第二東名及びさがみ縦貫道路の整備が進められており、これらの道路とともに広域的ネットワークを形成するため、連絡施設を中心に用地取得を推進(用地進捗率20%)。 ・盛土構造やICのコンパクト化などコスト縮減策を検討。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道20号 坂室 バイパス 関東地方整備局	10年 継続中	182	492	【内訳】 走行時間短縮便益：464億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 計画交通量：16,400台	183	2.7	・現道部における渋滞損失時間約17.2万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故件数が多い区間(県平均の約5倍)の交通安全の向上が見込まれる。	・国道20号現道における朝夕を中心とした慢性的な渋滞の緩和が見込まれる。 ・車道幅員が狭く、大型車のすれ違いが困難な箇所や歩道未整備区間の回避により、安全・安心な通行が見込まれる。 ・平成19年度末には、国道20号現道から西茅野土地区画整理事業地までの区間が暫定2車線(L=0.9km)で供用する予定。また、平成22年度に全線2車線暫定供用を目指す。 ・周辺環境を保全し、周辺地域の開発計画と連携、調整するとともに、新技術の積極的な採用によりコスト縮減に努める。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)

地域高規格道路 一般国道4号 古河 小山バイパス 関東地方整備局	再々評価	516	4.347	【内訳】 走行時間短縮便益：3,387億円 走行経費減少便益：734億円 交通事故減少便益：227億円 【主な根拠】 計画交通量 57,900～69,000台/日	917	4.7	・新幹線駅への時間短縮が見込まれる（古河市～小山駅 41分⇒35分） ・第3次医療機関への時間短縮が見込まれる（結城市～茨城西南医療センター 42分⇒37分）	・事業中の北関東自動車道、圏央道の高規格幹線道路の道路とともに、当該地域の広域的ネットワークを形成する ・北関東自動車道等周辺道路の整備などが進むことで、新4号国道の交通需要の増加が見込まれ、円滑な交通を確保する必要がある。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道6号 千代 田石岡バイパス 関東地方整備局	再々評価	214	693	【内訳】 走行時間短縮便益：668億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量：35,200～45,600台	216	3.2	・現道部における渋滞損失時間約86万人・時間/年（県平均の10倍）の改善が見込まれる。 ・茨城空港（第1種空港）へのアクセスの向上に資する（千代田石岡IC～茨城空港38分⇒24分など）	・再評価対象区間と並行する国道6号では、石岡市中心部において主要渋滞ポイントが連続し、交通混雑は慢性化しており、早期の整備が必要である。 ・茨城空港（第1種空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・一部地区において古墳群の保護および集落分断に対するバイパス建設への反対行動が生じており、事業への理解を求める対応に時間を要している。 ・埋蔵文化財については、再評価対象区間における調査が進み、記録保存での対応が可能となりつつある。 ・バイパス沿線の住民の大多数は、バイパスの早期整備を要望している。引き続き、事業を理解いただくための話し合いやオープンハウスを開催し、事業を推進していく。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保修）
一般国道4号 氏家 矢板バイパス 関東地方整備局	再々評価	360	1.398	【内訳】 走行時間短縮便益：1,360億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 35,500～48,700台/日	513	2.7	・新幹線駅への時間短縮が見込まれる（矢板市～宇都宮駅 69分⇒61分） ・沿道の土地区画整理事業との連携あり。	・事業中の常総宇都宮東部連絡道路、新4号国道、北関東自動車道、東北自動車道とともに当該地域の広域的ネットワークを形成する。 ・東北地域～関東地域のアクセス性向上が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道17号 上武 道路 関東地方整備局	再々評価	1,800	3.855	【内訳】 走行時間短縮便益：3,685億円 走行経費減少便益：158億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：24,300～48,700台	2,650	1.5	・地域高規格道路の位置づけあり ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 ・地域開発拠点プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する。 ・3次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ・対象区間が、緊急輸送道路としての位置づけあり	・周辺地域では北関東自動車道（高規格幹線道路）の整備が進められており、これらの道路とともに、当該地域の広域的なネットワークを形成。 ・前橋市・高崎市の都市部を中心に渋滞発生箇所が多数点在。 ・今後、北関東自動車道等周辺道路の整備が進むことで、更なる交通需要の増加が見込まれ、より円滑な交通を図ることが必要。 ・起点部から（主）前橋大間々桐生線交差点までは既に用地買収が完了のため、工事の推進が可能。 ・平成17年度から着手している（主）前橋大間々桐生線交差点から終点部についても既に約4割取得しており、H20年度に工事着手出来る見込み。 ・本事業に使用する盛土材については、他事業からの再利用を行いコスト削減に努める。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保修）

一般国道51号 成田 拡幅 関東地方整備局	再々評価	217	1,429	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1386億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：25,600～41,900台</p>	461	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約8.6万人・時間/年・Km（県平均の約2倍）の改善が見込まれる。 ・対象道路の整備により自動車からのCO2、NO2、SPMが削減される。 ・成田空港（第1種空港）へのアクセスの向上に資する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成13年度までに全体の約79%の4車化が完了しており、これまでの用地取得率は約84%となっている。 ・北千葉道路との接続や、成田空港の新滑走路開港に伴う貨物需要の増加を踏まえると早期の整備が必要。 ・第1種空港 成田空港へのアクセシビリティ向上が見込まれる。 	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道6号 新宿 拡幅 関東地方整備局	再々評価	337	827	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：680億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量：52,600～89,200台/日</p>	578	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次医療施設（松戸市立病院・都立豊東病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・現道等における渋滞損失時間約61万人・時間/年（都平均の3倍）の改善が見込まれる。 ・対象道路の整備により自動車からのCO2、NO2、SPMが削減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道6号の中でも自動車交通量が多いことや、連続する区間が拡幅、立体整備される中、当該地区が未整備で残っていることから、慢性的な渋滞が発生しており、早期の整備が必要。 ・平成16年度に用地設計説明会を開催し、現在用地取得率は約29%となっている。 ・立体橋梁形式に新技術の活用、施工期間の短縮に向けた施工方法の検討等、コスト削減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道14号 両国 拡幅 関東地方整備局	再々評価	250	308	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：292億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：50,900～54,200台</p>	184	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・両国拡幅事業区間における渋滞損失額約20億円/年の改善が見込まれる。 ・両国拡幅事業区間に存在する7区間のレッドゾーン（死傷事故率が300件/億台キロを超える区間）の改善が見込まれる。 ・大規模地震時において緊急輸送道路が確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該事業区間は、一般国道14号東京都内区間の中で最後に残った都市計画（6車線）の未整備区間であり、主に朝と夕方を中心に渋滞が発生し、事故率も東京都区部の一般国道の平均値に比べて高い状況にある。 ・東京都の緊急輸送道路として指定されているため、大規模地震時において避難、救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範囲な応急対応活動を担う路線である。 ・平成19年5月に事業計画説明会を計6回開催し、12月までに関係地権者の協力のもと、全線の路線測量を完了している。 ・拡幅事業完成までの暫定的な交通混雑への対策として、バスベ이의設置（計8箇所）のため、協力が得られた関係地権者に対して、平成19年度の用地買収着手に向けて、先行的に用地測量調査を実施中である。 ・施工方法の合理化や新技術の積極導入など、コスト削減に努める。 	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道1号 新湘南 バイパス 関東地方整備局	再々評価	890	2,460	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：2,312億円 走行経費減少便益：99億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量：27,600～44,000台</p>	987	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約268万人・時間/年（県平均の2.4倍）の改善が見込まれる。 ・現道の混雑改善によりバス路線（国道1号平塚駅～大磯駅など）利便性の向上が期待できる。 ・主要な観光地（大磯海水浴場など）へのアクセス向上が見込まれる。 ・災害時の輸送機能強化が図られる。（第1次緊急輸送道路に指定） 	<ul style="list-style-type: none"> ・さがみ縦貫道路、高遠横浜環状線、横浜湘南道路と連絡し、当該地域の広域幹線道路網を形成する。 ・並行する国道1号等の交通混雑の緩和を図る。 ・相模川渡河部においては用地買収の約74%完了。大規模移転物件の代替地確保については、移転先決定。沿道住民の理解を得られるよう地元調整を進める。 ・施工方法の合理化や新技術の導入など、コスト削減に努めて事業を促進する。 	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

一般国道357号 東京湾岸道路(神奈川県区間) 関東地方整備局	再々評価	1,800	4,869	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：3,912億円 走行経費減少便益：699億円 交通事故減少便益：258億円 【主な根拠】 計画交通量：31,200～61,800台</p>	2,227	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・現道等における渋滞損失時間約1000万人・時間/年(県平均の約2.5倍)の改善が見込まれる。 ・羽田空港(第一種空港)へのアクセスの向上に資する(羽田空港～本牧分頭78分⇒20分)。 ・国道357号は、神奈川県緊急輸送道路ネットワークにおける緊急輸送路第一次路線として位置づけられている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の需要が多い横浜・川崎都心地区などの国道357号に並行する主要路線では渋滞が発生している。 ・また、国道357号沿線には物流施設等の大型車の発生源が多く、今後も都市再生プロジェクト等により大型車の増加が見込まれることから早期の整備が必要。 ・磯子区・夏島区間の地元及び関係機関協議、用地買収を推進する。 ・施工方法の合理化や新技術の積極的な導入などによりコスト削減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)
一般国道20号 大月バイパス 関東地方整備局	再々評価	280	743	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：645億円 走行経費減少便益：78億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量：10,100～15,300台</p>	365	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約28万人・時間/年(県平均の約15倍)の改善が見込まれる。 ・現道には死傷事故率が300件/億台kmを越える区間が存在するが、通過交通を転換することで改善が期待できる。 ・第2次医療施設(大月市立病院)への搬送時間の短縮が期待できる。 ・市内からの大月ICへのアクセス性の向上が期待できる。 ・大月市内の路線バスの定時性の向上が期待できる。 ・CO2、NOx、SPMの排出量が削減され、沿道環境への負荷の軽減が期待できる。 ・現道の道路空間を有効活用でき、地域が主体の道活用が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道20号は、東西方向の交通を担う唯一の幹線道路であり、南北方向の幹線道路である国道139号と重複する大月市中心部では慢性的な渋滞が発生しており、早期の整備が必要。 ・国道20号は、狭小な道路幅員、歩道の未整備区間があるなど構造的な問題があり、交通安全等の対策が必要。 ・大月市中心市街地部の、交通渋滞、交通安全、沿道環境の改善等を図るためには、国道20号に集中する交通を分散させるバイパス整備が必要不可欠。 ・駅前通線から国道139号までを平成18年7月に部分開通、起点から駅前通線までを平成19年10月に暫定形状で部分開通。 ・引き続き、残る用地残件については、土地収用法を活用して用地を取得し、完成形状での開通を目指す。 ・国道139号から終点までの区間については、地権者等から事業への理解が得られ、用地取得及び準備工事を推進。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)
一般国道19号 塩尻北拡幅 関東地方整備局	再々評価	201	499	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：458億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：37,900台</p>	280	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約0.2万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・広丘駅周辺地区の移動円滑化基本構想の特定経路を形成し、交通安全および移動円滑性が確保される。 ・塩尻市広吉田地区における騒音レベルが環境基準を超過している箇所の騒音環境の改善が見込まれる。 ・広域幹線道路網を形成し、地域連携プロジェクトを支援する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道19号現道における当該地域の慢性的な渋滞の緩和が見込まれる。 ・長野自動車道塩尻北ICとともに、当該地域の広域ネットワークを形成する。 ・平成19年度末には残工区約600mが供用予定である。また、広丘駅前整備事業に合わせ、平成21年度に全線4車線供用(L=1.5km)を目指す。 ・構造物のプレキャスト化等によって、コスト削減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)
一般国道19号 松本拡幅 関東地方整備局	再々評価	162	374	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：371億円 走行経費減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：59,700台</p>	133	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約23.8万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故件数が多い区間(県平均の約13倍)の交通安全が確保される。 ・松本市交通バリアフリー基本構想における準特定経路に指定され、バリアフリー化された移動経路のネットワークを形成する。 ・現道に架設の必要のある老朽橋梁(落合橋)が整備され、緊急輸送道路としての信頼性、安全性が確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国道19号現道における当該地域の慢性的な渋滞の緩和が見込まれる。 ・松本都心環状道路の一部を担う路線であり、関連する県道や市道においても松本拡幅事業を前提とした整備計画が進行している。 ・今後とも地元の理解を得ながら、まずは早期に整備効果を実現すべく、平面4車線の暫定型で事業の推進を図る。 ・構造物のプレキャスト化等によって、コスト削減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)
中部縦貫自動車道 一般国道158号 松本波田道路 関東地方整備局	再々評価	264	417	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：17,600台</p>	226	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・松本波田道路を含む中部縦貫自動車道は、中央自動車道、東海北陸自動車道、北陸自動車道の3本の高規格道路を結び、広域ネットワークを形成する。 ・現道部における渋滞損失時間約32万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・通過交通が松本波田道路へ転換され、交通安全の向上が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道158号は、松本市と福井市を直接結ぶ唯一の幹線道路であり、日常生活・観光・産業交通は本路線のみに頼っている。 ・松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部として広域ネットワークの形成し、また市街地の慢性的な交通渋滞の緩和が見込まれる。 ・松本波田道路のアクセス道路である長野県事業波田北大妻豊利線の整備計画が決定し、(地元促進団体の要望も強く)平成20年度に説明会が実施出来れば、早期に用地買収に着手出来る見込みである。 ・コスト削減に資する調達方法の採用や新技術の積極的な活用など、コスト削減に努めるとともに工期短縮を図る。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)
一般国道17号 鯉沢バイパス 関東地方整備局	再々評価	300	862	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：802億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：23,100～33,800台</p>	430	2.0	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり ・対象区間が、緊急輸送道路として位置づけあり 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域では、上信自動車道(地域高規格道路)の整備が予定されており、これらの道路とともに、当該地域の広域的なネットワークを形成。 ・暫定2車線供用後も、現道において渋滞が発生。 ・今後、上信自動車道の整備が進むことにより、交通需要の増加が見込まれ、より円滑な交通を図ることが必要。 ・用地取得率は100%完了(4車線)のため、工事の推進が可能。 ・本事業に使用する盛土材については、他事業からの再利用を行いコスト削減に努める。 	継続	道路局 国道・防災課(課長 下 保修)

能越自動車道 一般国道470号 七尾水見道路 北陸地方整備局	10年継続 中	1,472	2,155	【内訳】 走行時間短縮便益：2,108億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900～16,200台/日	1,361	1.6	・高規格幹線道路である「能越自動車道」の一部区間を構成し、高速交通ネットワークを形成する。 ・三次医療施設（能登総合病院、厚生連高岡病院）へのアクセス向上が見込まれる。 （大泊地区→能登総合病院：約21分短縮、勝方地区→厚生連高岡病院：約7分短縮） ・石川県・富山県地域防災計画の第1次緊急通行道路確保路線として信頼性向上。	・高規格幹線道路ネットワークを形成し、能登地域・富山西部地域と三大都市圏との時間を大幅に短縮する。 ・並行道路である国道160号の雨量規制や土砂災害等による全面通行止め時の迂回路が確保され集落の孤立化の解消が期待される。 ・平成20年代の暫定2車線供用を目指し事業を推進している。 ・新技術、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャスト製品の積極的な活用により、コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道7号 万代橋下流橋 北陸地方整備局	再々評価	570	1,322	【内訳】 走行時間短縮便益：1,142億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：64億円 【主な根拠】 計画交通量：24,600～49,600台/日	654	2.0	・現道等の混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の改善 ・バス路線の利便性向上（現道のバス路線 43路線（100系統）） ・信濃川により一体的発展が阻害されている地区を解消 ・市街地再開発事業の支援	・現道等の混雑時旅行速度の改善や、中心市街地へのアクセス向上による中心市街地の活性化が期待される。 ・当該事業の周辺では、環日本海交流に向けた交流拠点整備として万代島再開発（朱置メッセ）などの開発が行われている。 ・平成20年代前半の完成4車線供用を目的に整備を推進している。 ・柳町大橋基礎ケーソンの無人化施工により約0.2億円のコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)
一般国道8号 柏崎ハイパス 北陸地方整備局	再々評価	740	1,337	【内訳】 走行時間短縮便益：1,260億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：26,200～47,300台/日	795	1.7	・並行区間の現道8号の渋滞損失時間の削減（現況110万人時間を約8割削減） ・刈羽村から日常生活圏中心都市である柏崎市とのアクセス向上。（柏崎市役所～刈羽村役場 整備なし 30分一整備あり 15分） ・第三次医療施設（長岡赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。（鮎波海岸～長岡赤十字病院 整備なし 46分 → 整備あり 35分）	・通勤・通学、通院、買い物等の日常生活活動の利便性向上、地域開発への支援、新市の一体化促進、第三次医療施設へのアクセス強化等を図る。 ・城東～鮎波間(L=3.65km)の用地取得は99%完了しており、平成20年代中期の暫定2車線供用を目指し事業を推進する。 ・トンネル掘削を東原町～茨目間の路体盛土に有効活用することにより建設コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)
一般国道148号 小谷道路 北陸地方整備局	再々評価	225	341	【内訳】 走行時間短縮便益：321億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量：6,000台	300	1.1	・事前通行規制区間、冬期交通障害区間の解消 ・大型車のすれ違い困難区間の解消 ・総重量25t車両不通区間（橋三橋）の解消	・当該路線は、劣悪な道路構造に起因する大型車のすれ違い困難区間や事前通行規制区間、冬期の通行障害区間などが存在している。 ・用地買収は平成19年度で全区間完了する予定であり、平成20年代中期の全線完成供用を目指して事業を推進している。 ・新技術（軽量盛土工法等）、コンクリート構造物の大型化（長尺化）、プレキャストの積極的な活用により、コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路I期 中部地方整備局	再々評価	260	364	【内訳】 走行時間短縮便益：327億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：7.2億円 【主な根拠】 計画交通量：12,400台	123	3.0	・現道部における渋滞損失時間約70千人・時間/km年（県平均の約2倍）の改善が見込まれる。 ・第4次渋滞ポイントの中島橋交差点の渋滞緩和が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される	・南伊豆地域における観光への支援が見込まれる。 ・道路構造の見直し（橋梁区間を盛土区間に変更）により約2.0億円のコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)
一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) 中部地方整備局	その他	4,000	6,246	【内訳】 走行時間短縮便益：5,903億円 走行経費減少便益：197億円 交通事故減少便益：145億円 【主な根拠】 計画交通量：26,300台	3,761	1.7	・並行路線の渋滞損失時間を約23%削減。 ・並行する一般道の死傷事故率の低減効果が期待できる。 ・沿線地域の開発ポテンシャルの向上が期待できる。 ・完成4車整備により、拠点都市間のさらなる約10～20分程度の時間短縮効果が期待できる。 ・東海環状（土岐～関）の整備（4車整備）により、代替機能の向上が期待できる。 ・暫定供用により、沿線の観光資源の90分圏人口の拡大や周遊観光圏の形成が期待できる。 ・環状内のCO2排出量、NOx排出量の削減効果が期待できる。	・並行路線の渋滞損失時間削減が見込まれる。 ・並行路線の死傷事故率の低減が見込まれる。 ・沿線地域の開発ポテンシャルの向上が見込まれる。 ・拠点都市間の時間短縮が見込まれる。 ・代替機能の向上が見込まれる。 ・観光資源の活用促進、周遊観光圏の形成が見込まれる。 ・用地取得率は100%、全体の事業進捗率は約73%（平成19年度末見込み） ・土岐南多治見IC～土岐JCTは4車完成供用済。土岐JCT～美濃関JCTは暫定2車線供用済。 ・美濃関JCT～西関1C間（L=2.9km）は、平成20年度暫定2車線供用予定。 ・橋梁の橋梁形式の見直し及び新工法、新技術の採用等により、約14億円のコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道防災課 (課長 下保 修)

<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>5,100</p>	<p>4,949</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：4,718億円 走行経費減少便益：129億円 交通事故減少便益：102億円 【主な根拠】 計画交通量：25,600台</p>	<p>3,091</p>	<p>1.6</p>	<p>・並行する国道21号では、約48%の渋滞損失時間削減効果が期待できる。 ・中部の製造業を支える名古屋港・四日市港からの時間圏が大幅に拡大される。 ・暫定整備区間同様に、東海環状の整備合わせ工場立地が期待できる。 ・東海環状（関～養老）の整備により、周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間が短縮され、地域医療サービス水準の向上が期待できる。 ・暫定供用により、沿線の観光資源の商圏拡大が期待できる。 ・東海環状（関～養老）の整備により、高速道路全体の代替機能の向上が期待できる。 ・環状内のCO2排出量、NOx排出量の削減効果が期待できる。</p>	<p>・並行路線の渋滞損失時間削減が見込まれる。 ・並行路線の死傷事故率の低減が見込まれる。 ・名古屋港・四日市港からの時間圏拡大が見込まれる。 ・沿線地域の開発ポテンシャルの向上が見込まれる。 ・周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間が短縮される。 ・高速道路全体の代替機能向上が見込まれる。 ・観光資源の活用促進、周辺観光圏の形成が見込まれる。 ・用地取得率は約10%、全体の事業進捗率は約4%（平成19年度末見込み） ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。 ・橋梁の橋梁形式の見直し及び新工法、新技術の採用等により、約56億円のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局国道防災課 (課長： 下保 修)</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢) 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>1,500</p>	<p>1,615</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,527億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量：15,000台</p>	<p>869</p>	<p>1.9</p>	<p>・並行する国道258号では、約27%の渋滞損失時間削減効果が期待できる。 ・IC30分圏が西濃地域・北勢地域で大幅に拡大。東海環状の整備合わせ工場立地が期待できる。 ・中部の製造業を支える名古屋港・四日市港からの時間圏が大幅に拡大される。 ・西濃地域・北勢地域において高次医療施設へのアクセス時間が短縮され、地域医療サービス水準の向上が期待できる。 ・東海環状（養老～北勢）の整備により、国際コンテナ通行支障区間が解消され、代替機能の向上が期待できる。 ・暫定供用により、沿線の沿線に立地する観光資源の商圏拡大が期待できる。 ・環状内のCO2排出量、NOx排出量の削減効果が期待できる。</p>	<p>・並行路線の渋滞損失時間削減が見込まれる。 ・並行路線の死傷事故率の低減が見込まれる。 ・名古屋港・四日市港からの時間圏拡大が見込まれる。 ・沿線地域の開発ポテンシャルの向上が見込まれる。 ・周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間が短縮される。 ・国際コンテナ通行支障区間の解消が見込まれる。 ・代替機能の向上が見込まれる。 ・観光資源の活用促進、周辺観光圏の形成が見込まれる。 ・用地取得率は0%、全体の事業進捗率は約1%（平成19年度末見込み） ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。 ・橋梁の橋梁形式の見直し及び新工法、新技術の採用等により、約6億円のコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局国道防災課 (課長： 下保 修)</p>
<p>一般国道475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市) 中部地方整備局</p>	<p>その他</p>	<p>1,300</p>	<p>1,480</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,381億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：30億円 【主な根拠】 計画交通量：20,100台</p>	<p>941</p>	<p>1.6</p>	<p>・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・第一種空港へのアクセシビリティ向上に資する。（大垣市～中部国際空港94分⇒74分） ・都市再生プロジェクト（名古屋圏）に位置付けられている。 ・拠点都市間のアクセシビリティ向上に資する。（大垣市～四日市市92分⇒59分） ・緊急輸送道路として位置付けられている。 ・冬期交通障害区間（主要地方道南濃北勢線）の代替路を形成する。 ・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。</p>	<p>・環状道路機能の発揮により、交通の円滑化が見込まれる。 ・現道における渋滞損失時間約87.5万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・四日市港へのアクセシビリティ向上が見込まれる。 ・第三次医療施設へのアクセシビリティ向上が見込まれる。 ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用を予定。 ・新技術及び新工法の適用によりコスト削減を図っている。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局国道防災課 (課長： 下保 修)</p>
<p>一般国道41号 美濃加茂バイパス 中部地方整備局</p>	<p>再々評価</p>	<p>500</p>	<p>1,628</p>	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,516億円 走行経費減少便益：79億円 交通事故減少便益：34億円 【主な根拠】 計画交通量：17,000～43,000台</p>	<p>586</p>	<p>2.8</p>	<p>・現道における渋滞損失時間約125.0万人・時間/年のうち約5割の改善が見込まれる。 ・現道における混雑度の改善が見込まれる（1.48→0.70） ・美濃加茂市の南北軸として骨格を形成し、地域づくりの基盤として重要な役割を担う。 ・下呂温泉、日本昭和村、中山道太田宿などの観光地のネットワーク化が図られる。 ・加茂郡白川町内で第3次医療施設（厚生中濃病院）の60分圏が拡大。 ・中川辺地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。</p>	<p>・慢性的な渋滞の緩和 ・地域づくりの支援（産業、観光等） ・沿道環境の改善 ・県道山之上古井線～国道41号現道取付L=3.5kmについては、平成20年度に暫定2車線供用予定。 ・用地買収をほぼ完了して工事に全面展開していることから、計画変更は困難。 ・高架橋の上部構造の見直しにより、約1.1億円のコスト削減を図る。</p>	<p>継続</p>	<p>道路局国道防災課 (課長： 下保 修)</p>

一般国道41号 高山国府バイパス 中部地方整備局	再々評価	380	1,352	369	3.7	<p>・現道等において、渋滞損失時間が137万人・時間/年の削減が見込まれる。</p> <p>・飛騨市から第3次医療施設（高山赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・高山市国府町から特急停車駅であるJR高山駅へのアクセス向上が見込まれる。</p>	<p>・渋滞の緩和（現道等における年間渋滞損失時間の軽減）が図られる。</p> <p>・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・高規格幹線道路である高山清見道路の供用など高速ネットワークの整備により重要性がますます高まっている。</p> <p>・交通需要の増加と微増する交通混雑。</p> <p>・市街地における生活環境が悪化（夜間騒音要請限度の超過）している。</p> <p>・未開通区間については、平成20年代前半までに完成2車線で供用する見込み。</p> <p>・事業進捗率は56%、用地取得率は99.96%（平成19年度末見込み）</p> <p>・トンネル内空断面の縮小、補強土壁工法の採用、高風速型ジェットファンの採用、大型プレキャスト製品の採用などにより約6億円のコスト削減を図っている。</p>	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
一般国道156号 小屋名改良 中部地方整備局	再々評価	57	163	66	2.5	<p>・小屋名改良により渋滞損失時間約40.8万人・時間/年のうち約5割の改善が見込まれる。</p> <p>・小屋名改良により混雑度の改善が見込まれる（1.45→0.90）。</p> <p>・小屋名交差点付近に集中するバス路線の定時性向上が見込まれる。</p> <p>・交差点のシンプル化・整流化により交通事故が約40%減少することが見込まれる。</p> <p>・関市と日常生活圏中心都市である岐阜市へのアクセスや関市内各地区相互間のアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・百年公園、日本昭和村等の観光施設へのアクセスが向上が見込まれる。</p> <p>・関市西部、西南部地区から第3次医療施設（中津病院）へのアクセス強化による救急医療サービス向上が見込まれる。</p>	<p>・現道交通の混雑緩和</p> <p>・事故危険箇所における安全性の向上</p> <p>・沿道環境の改善</p> <p>・4車線幅幅と交差点改良事業で、用地買収もほぼ完了しているため計画の変更は困難</p> <p>・平成20年代前半を目標に、全区間暫定2車線供用並びに交差点集約（交差点改良）完成予定。</p> <p>・排水施設の見直しによりコスト削減を図る。</p>	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
一般国道139号 富士改良 中部地方整備局	再々評価	110	282	91	3.1	<p>・南北方向の交通容量の不連続性が改善される。</p> <p>・渋滞損失時間約42万人・時間/年の改善が見込まれる。</p> <p>・現道における交通事故が削減される。</p> <p>・南北方向の所要時間が約4分改善されるなど通勤や物流効率化が図られる。</p> <p>・自動車排出ガスの削減を図る。（CO2排出削減量：約7千トン/年NOx排出削減量：約9トン/年 SPM排出削減量：約0.8トン/年）</p>	<p>・踏切除却に関して富士市、地元地区、JR東海等と合意が得られる見込み</p> <p>・平成20年代半ば終点から（都）津田夢原線までの区間供用予定</p> <p>・平成20年代後半全線供用</p> <p>・合理化橋梁の採用や現場打ち擁壁を補強土壁やプレキャスト擁壁にすることで約3億円のコスト削減を目指す</p> <p>・酒井川渡河橋梁の工事工程の短縮を目指す</p>	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
地域高規格道路 一般国道23号 豊橋バイパス 中部地方整備局	再々評価	1,390	6,332	1,696	3.7	<p>・バス路線（名鉄バス等の3路線）の利便性の向上が見込まれる。</p> <p>・第一種空港へのアクセス向上に資する。（湖西市～中部国際空港148分⇒99分）</p> <p>・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。</p> <p>・地域高規格道路に位置づけられている。</p> <p>・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</p> <p>・地域連携プロジェクト「国際自動車コンプレックス」、「国際自動車産業交流都市計画」を支援する。</p> <p>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</p> <p>・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。</p>	<p>・現道部における渋滞損失時間約42.7万人・時間/年の改善が見込まれる。</p> <p>・三河港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・盛土構造の見直し及びランプ線形の見直しによりコスト削減を図っている。</p> <p>・概ね10年後に全線4車線化供用が見込まれる。</p>	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
地域高規格道路 一般国道23号 岡崎バイパス 中部地方整備局	再々評価	860	3,419	1,148	3.0	<p>・バス路線（名鉄バス3路線）の利便性の向上が見込まれる。</p> <p>・第一種空港へのアクセス向上に資する。（蒲都市～中部国際空港80分⇒60分）</p> <p>・地域高規格道路に位置づけられている。</p> <p>・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。</p> <p>・総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」を支援する。</p> <p>・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。</p> <p>・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。</p>	<p>・現道部における渋滞損失時間約31万人・時間/年の改善が見込まれる。</p> <p>・三河港へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・主要な観光施設へのアクセス向上が見込まれる。</p> <p>・構造形式の見直しによりコスト削減を図っている。</p> <p>・概ね10年後に全線4車線化供用が見込まれる。</p>	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）

一般国道153号 足助バイパス 中部地方整備局	再々評価	160	207	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900台	167	1.2	・バス路線（名鉄バス等の5路線）の利便性の向上が見込まれる。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・自動車交通量が多く、かつ歩行者交通量が多い区間における、狭小な歩道空間を解消し歩行者交通の安全確保が期待できる。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。	・沿道まちづくりと連携し、安全な道路空間を形成する。 ・現道部における渋滞損失時間約82万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道における雨量規制区間（L=1.8km・120mm通行注意、150mm通行止）の解消に資する。 ・既設道路区間を有効利用することにより、橋梁建設費のコスト縮減を図っている。 ・平成19年度末に足助町～富岡町区間の供用が見込まれる。	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
一般国道155号 豊田南バイパス 中部地方整備局	再々評価	790	2,283	【内訳】 走行時間短縮便益：2,240億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量：47,900台	976	2.3	・バス路線（名鉄バスの3路線）の利便性の向上が見込まれる。 ・第一種空港へのアクセス向上に資する。（豊田市～中部国際空港101分→92分） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 ・地域高規格道路に位置づけられている。 ・現道における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。	・現道部における渋滞損失時間約102万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・当該地域におけるCO2、NOx、SPM等の削減に資する。 ・衣浦港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・現道供用部におけるアンダーボックス先行施工の採用及び仮設構造物の本体利用の採用によりコスト縮減を図っている。 ・平成20年代前半に（主）豊田安城線～153号豊田西バイパス間の供用が見込まれる。	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
一般国道1号 桑名東部拡幅 中部地方整備局	再々評価	490	514	【内訳】 走行時間短縮便益：489億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：0.82億円 【主な根拠】 計画交通量：33,500台	336	1.5	・現道部における渋滞損失時間約18.9万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道等における、総重量25tの車両もしくは150規格者高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。 ・緊急輸送道路に位置づけられている。 ・架設の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される。	・幹線道路の交通混雑緩和・解消が見込まれる。 ・伊勢大橋の架替により、耐震性、治水安全性が向上し、安全な生活環境の確保が見込まれる。 ・主要な観光施設へのアクセス性向上が見込まれる。 ・平成20年代中頃に、伊勢大橋架替関連区間において暫定2車線供用を予定。 ・構造形式の見直しによりコスト縮減を図っている。	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
一般国道25号 名阪道路 中部地方整備局	再々評価	400	495	【内訳】 走行時間短縮便益：424億円 走行経費減少便益：72億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：60,500台	430	1.2	○現道部における渋滞損失時間約229.5万人・時間/年の約4割削減が見込まれる ○名古屋上野高速バス（三重交通）の利便性の向上が期待される ○三重県策定「バレー構想」、亀山、関テクノヒルズ、夢ボリスを支援する ○緊急輸送道路として位置づけられている ○並行する国道1号（緊急輸送道路）の代替路を形成する ○並行する名神高速道路の代替路を形成する	○路肩拡幅、IC改良等が約75%進捗し、事故率は減少傾向にある。 ○従来の対策により事故は減少傾向にあるが、依然特定箇所事故が集中 ○これまでに実施した交通安全対策の効果としてはIC改良、ソフト対策による事故低減効果 ○懇談会を実施し、地域住民や利用者の方の声を対策に反映 ○今後は、IC改良等のハード対策とソフト対策を併せて交通安全対策を推進 ○用地買収を伴わないで路肩を拡幅できる擁壁構造の採用によりコスト縮減を図る ○コスト縮減を含めた事業内容の再検討を実施する。	継続	道路局国道防災課 （課長： 下保 修）
地域高規格道路 一般国道175号 西 脇北バイパス 近畿地方整備局	10年 継続中	400	541	【内訳】 走行時間短縮便益：518億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：6.2億円 【主な根拠】 計画交通量：27,900台/日	360	1.5	・現道（国道175号）の渋滞の緩和が見込まれる ・地域高規格道路（東播丹波連絡道路）の一部を構成する ・二酸化炭素排出量の削減 （CO2：37,236t/年） ・排出ガス削減（NO2：3割削減、SPM：3割削減） ・兵庫県地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている	・交通の円滑化、交通安全の確保、沿線地域の活性化及び道路ネットワークの強化が見込まれる ・用地取得が8%完了し、平成24年の全線暫定供用を目指し工事を進めている。 ・建設発生土の有効利用等によりコスト縮減を図っている。	継続	国道・防災課 （課長 下保修）
京奈和自動車道 一般国道24号 紀北 東道路 近畿地方整備局	10年 継続中	1,200	3,770	【内訳】 走行時間短縮便益：3528億円 走行経費減少便益：170億円 交通事故減少便益：72億円 【主な根拠】 計画交通量：16,900～34,700台/日	1,133	3.3	・現道（国道26号）の渋滞の緩和が見込まれる ・高規格幹線道路（京奈和自動車道）の一部を構成する ・第3次医療施設（日本赤十字和歌山病院）へのアクセス向上が見込まれる ・第1種空港（関西国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減 （CO2：37,236t/年） ・排出ガス削減（NO2：3割削減、SPM：3割削減）	・広域連携強化、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域の活性化及び災害時の交通確保が見込まれる ・用地取得が90%完了し、概ね5年での暫定供用を目指し工事を進めている ・PCコンボ橋や少数主桁構造の採用等新技术・新工法によりコスト縮減を図っている	継続	国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道1号 第二 京阪道路 近畿地方整備局	再々評価	10,550	19,704	【内訳】 走行時間短縮便益：17,525億円 走行経費減少便益：1,514億円 交通事故減少便益：665億円 【主な根拠】 計画交通量：32,700～67,000台/日	12,408	1.6	・現道（国道1号）の渋滞の緩和が見込まれる ・第1種空港（関西国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ・第3次医療施設（京都府：京都第一赤十字病院他、大阪府：大阪赤十字病院他）へのアクセス向上が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減 （CO2：103,553t/年） ・排出ガス削減（NO2：1割削減、SPM：1割削減）	・交通渋滞緩和による交通の円滑化、交通安全の確保及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が90%完了し、平成21年度全線供用を目指し工事を進めている。 ・鋼管ソールセメント杭工法等新技术・新工法の採用によりコスト縮減を図っている。	継続	国道・防災課 （課長 下保修）

地域高規格道路 一般国道1号 水口 道路 近畿地方整備局	再々評価	400	2,421	523	4.6	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道1号）における渋滞損失時間約83.0万人・時間/年の改善が見込まれる ・第3次医療施設（済生会滋賀県病院）へのアクセス向上が見込まれる ・地域高規格道路（甲賀湖南道路）の一部を構成する ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：25,376t/年） ・滋賀県地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、安全な歩行空間の確保及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が96%完了し、2工区については概ね5年以内の供用を目指し工事を進めている ・プレキャスト製品の活用等によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
一般国道8号 米原 バイパス 近畿地方整備局	再々評価	700	1,312	795	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道8号）の渋滞の緩和が見込まれる ・第3次医療施設（長浜赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：13,271t/年） ・排出ガス削減（NO2：1.5割削減、SPM：1.5割削減） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保及び冬季交通の円滑化が見込まれる ・用地取得が87%完了し、20年代半ばの暫定2車線での供用を目指し工事を進めている ・橋台への土圧軽減工法や軟弱地盤対策工法等の新工法・新技術採用によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
地域高規格道路 一般国道161号 湖 北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	300	724	499	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道161号）の渋滞の緩和が見込まれる ・第3次医療施設（大津赤十字病院）へのアクセス向上が見込まれる ・地域高規格道路（琵琶湖西縦貫道路）の一部を構成する ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：12,970t/年） ・排出ガス削減（NO2：3割削減、SPM：3割削減） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善、冬季交通の円滑化及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が88%完了し、概ね5年以内の暫定2車線での供用を目指し工事を進めている ・盛土幅幅においてプレキャスト製品の活用や新工法・新技術採用によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
一般国道9号 福知 山道路 近畿地方整備局	再々評価	660	2,528	849	3.0	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道9号）の渋滞の緩和が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：3,515t/年） ・排出ガス削減（NO2：3割削減、SPM：3割削減） ・京都府緊急輸送道路ネットワークで第1次緊急輸送道路として位置づけられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、快適で安全な歩道空間の確保及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が83%完了し、平成20年代半ばの全線供用を目指し工事を進めている ・高架橋の伸縮装置に表面アルミ合金鋳物製伸縮装置を採用する等、新技術・新工法の採用によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
京都縦貫自動車道 一般国道478号 丹 波線部道路 近畿地方整備局	再々評価	2,100	4,157	1,974	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道175号）の渋滞の緩和が見込まれる ・高規格幹線道路（京都縦貫自動車道）の一部を構成する ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：46,456t/年） ・排出ガス削減（NO2：4割削減、SPM：5割削減） ・京都府地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の活性化、物流の効率化及びリダンダンシー確保が見込まれる ・用地取得が51%完了し、平成26年度の中線暫定供用を目指し工事を進めている ・道路橋に少本数主桁を採用する等新技術の活用等によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
地域高規格道路 一般国道26号 第二 阪和国道 近畿地方整備局	再々評価	1,020	1,722	1,086	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道26号）の渋滞の緩和が見込まれる ・第3次医療施設（大阪府立泉州救命救急センター）へのアクセス向上が見込まれる ・第1種空港（関西国際空港）へのアクセス向上が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：15,748t/年） ・排出ガス削減（NO2：5割削減、SPM：5割削減） ・大阪府地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が63%完了し、早期の全線供用を目指し工事を進めている ・建設発生土の有効利用や新技術・新工法の採用によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
地域高規格道路 一般国道2号 神戸 西バイパス 近畿地方整備局	再々評価	1,900	4,056	2,559	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道2号）の渋滞の緩和が見込まれる ・第3次医療施設（神戸市立中央市民病院）へのアクセス向上が見込まれる ・地域高規格道路（神戸西バイパス）の一部を構成する ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：10,063t/年） ・排出ガス削減（NO2：2割削減、SPM：3割削減） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、地域の活性化及びリダンダンシーの確保が見込まれる ・用地取得が86%完了し、概ね5年以内の一般部の暫定供用を目指し工事を進めている ・新技術の積極的な活用、建設発生土の有効活用等によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）
一般国道175号 平 野幅橋 近畿地方整備局	再々評価	130	341	182	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・現道（国道175号）の渋滞の緩和が見込まれる ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：10,830t/年） ・騒音の夜間要請限度超過地区（現況夜間騒音：71db）の騒音環境の改善が見込まれる ・兵庫県地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿道環境の改善及び地域の活性化が見込まれる ・用地取得が99%完了し、平成20年代半ばの全線供用を目指し工事を進めている ・建設発生土の有効利用及びプレキャスト製品の活用等によりコスト削減を図っている 	継続	国道・防災課 （課長 下 保修）

地域高規格道路 一般国道165号 大 和高田バイパス 近畿地方整備局	再々評価	930	7,222	【内訳】 走行時間短縮便益：6,841億円 走行経費減少便益：311億円 交通事故減少便益：71億円 【主な根拠】 計画交通量：40,100台/日	1,779	4.1	・現道（国道165号）の渋滞の緩和が見込まれる。 ・地域高規格道路（南阪奈道路）の一部を構成する。 ・第3次医療施設（県立医科大学附属病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第1種空港（関西国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：2,685t/年）	・交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保及び地域の活性化が見込まれる。 ・用地取得が92%完了し、平成20年代半ばの全線供用を目指し工事を進めている。 ・プレキャスト製品の活用等新技术・新工法の活用によりコスト削減を図っている。	継続	国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道26号 和歌 山北バイパス 近畿地方整備局	再々評価	470	1,046	【内訳】 走行時間短縮便益：893億円 走行経費減少便益：111億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量：33,900台/日	599	1.7	・現道（国道26号）の渋滞の緩和が見込まれる。 ・地域高規格道路（第二阪和国道）の一部を構成する。 ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：4,941t/年） ・排出ガス削減（NO2：5割削減、SPM：5割削減） ・和歌山県地域防災計画で第1次緊急輸送道路として位置づけられている	・交通混雑の緩和、交通安全の確保及び地域の活性化が見込まれる。 ・用地取得は完了しており、平成21年度の完成供用を目指し工事を進めている。 ・プレキャスト製品の活用等によりコスト削減を図っている	継続	国道・防災課 （課長 下保修）
一般国道1号 桜宮 拡幅 近畿地方整備局	再々評価	280	583	【内訳】 走行時間短縮便益：564億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：5.8億円 【主な根拠】 計画交通量：49,300台/日	388	1.5	・現道（国道1号）の渋滞の緩和が見込まれる。 ・第3次医療施設（大阪市立総合医療センター病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・二酸化炭素排出量の削減（CO2：839.6t/年）	・交通混雑の緩和、快適で安全な歩行空間の確保及び地域の活性化が見込まれる。 ・用地取得は完了しており、平成21年度の完成供用を目指し工事を進めている。 ・最も経済的なアーチ橋を採用してコスト削減を図った	継続	国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道9号 駒山バイパス 中国地方整備局	10年 継続中	609	674	【内訳】 走行時間短縮便益：548億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：44億円 【主な根拠】 計画交通量：11,300～16,400台	541	1.2	・現道部における渋滞損失時間約55,3千人・時間/年の改善が見込まれる。（97%削減） ・岩美町から鳥取駅、鳥取空港や重要港湾である境港へのアクセス向上が見込まれる。 ・集客力のある鳥取砂丘と岩美町の浦富海岸を始めとする観光地の連携強化により、観光客の増加が期待される。 ・岩美町から第三次医療施設への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。	・国道9号の渋滞緩和、第三次医療施設（鳥取中央病院）へのアクセス向上、主要観光施設へのアクセス向上などが見込まれる。 ・鳥取市福部町海士地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は90%が完了した。現在は、H20年代中盤の全線暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 ・新技术の活用（橋梁：F0B工法、トンネル：高風速ジェットファン、薄型卵形側溝）等によりコスト削減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 下保修）
地域高規格道路 一般国道9号 出雲バイパス 中国地方整備局	再々評価	970	1,496	【内訳】 走行時間短縮便益：1,417億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量：22,600～31,600台	967	1.5	・現道部における渋滞損失時間約1,000千人・時間/年の改善が見込まれる。（49%削減） ・第三次医療施設（県立中央病院）への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。 ・出雲大社（年間観光客数：208万人）、鳥取のイナリ（105万人）、日御碕（102万人）へのアクセス向上が見込まれる。	・現道等の渋滞緩和や、第三次医療施設（県立中央病院）への緊急搬送時間の短縮などが見込まれる。 ・平成18年度末時点で用地買収は約95%が完了し、平成15年度3月末までにバイパスの一部（2.8km）を供用した。現在は、平成19年度末の暫定2車線でのバイパス部の供用を目指し事業を進めている。 ・新工法を設計時に導入（鋼管ソイルセメント杭を使用）することによりコスト削減を行っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 下保修）
一般国道54号 三刀屋拡幅 中国地方整備局	再々評価	156	246	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行経費減少便益：0.60億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200～18,200台	166	1.5	・対象区間における渋滞損失時間約516千人・時間/年の改善が見込まれる。（54%削減） ・雲南市三刀屋町三刀屋から出雲空港へのアクセス向上が見込まれる。 ・雲南市三刀屋町三刀屋から第三次医療施設（県立中央病院）への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。 ・第一次緊急輸送道路である当該道路において、震災点検対策箇所（里熊大橋）が解消される。	・国道54号の主要渋滞ポイント「里方交差点」の渋滞緩和や、雲南市三刀屋町から出雲空港へのアクセス向上などが見込まれる。 ・平成16年度末時点で0.7kmが供用し、平成18年度末時点で、用地買収は30%が完了した。現在は、引き続き全線供用を目指し事業を進めている。 ・建設副産物の発生抑制や再生利用等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 下保修）
一般国道30号 児島・玉野拡幅 中国地方整備局	再々評価	357	1,357	【内訳】 走行時間短縮便益：1,311億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量：21,500～52,000台	677	2.0	・現道部における渋滞損失時間約165千人・時間/年の改善が見込まれる。（14%削減） ・玉野市街地（市役所）から岡山空港へのアクセス向上が見込まれる。（118分→100分） ・岡山市灘崎町～岡山市街地（市役所）のアクセス向上が見込まれる。（64分→46分） ・玉野市街地（市役所）から第三次医療施設（岡山赤十字病院）への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。（61分→43分）	・岡山市当新田の渋滞緩和や、重要港湾である宇野港へのアクセス改善による利便性の向上などが見込まれる。 ・平成18年度末時点で用地買収は84%が完了し、残る岡山市当新田地区約0.7kmは、平成19年度より用地買収を進めている。また、H17.8に4車線化区間である14.3kmを供用し、残る岡山市当新田地区拡幅工事の約0.7kmについて、事業を推進している。 ・耐候性鋼材を使用し、維持管理コストの低減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 下保修）

地域高規格道路 一般国道2号 三原バイパス 中国地方整備局	再々評価	1,392	4,439	【内訳】 走行時間短縮便益：3,863億円 走行経費減少便益：445億円 交通事故減少便益：131億円 【主な根拠】 計画交通量：40,700～45,500台	1,542	2.9	・現道部における渋滞損失時間約691千人・時間/年の改善が見込まれる。(86%削減) ・三原市から第三次医療施設(福山市民病院)への搬送時間の短縮が見込まれる。(79分-59分) ・尾道市から広島空港へのアクセス性向上が見込まれる。(98分-56分)	・現道部の渋滞緩和や、第三次医療施設(福山市民病院)への搬送時間短縮などが見込まれる。 ・三原市糸崎6丁目地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は約99%が完了し、平成19年5月末までにバイパスの一部(L=6.9km)を供用した。現在は、平成20年代前半半線暫定2車供用を目指し、事業を進めている。 ・新技術の活用(TBMの導入)等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道2号 安芸バイパス 中国地方整備局	その他	550	1,247	【内訳】 走行時間短縮便益：902億円 走行経費減少便益：278億円 交通事故減少便益：66億円 【主な根拠】 計画交通量：46,000～48,200台	499	2.5	・現道部における渋滞損失時間約2,460千人・時間/年の改善が見込まれる。(93%削減) ・広島～瀬野～西条線の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・広島市内方面から広島空港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・東広島市から特定重要港湾(広島港)へのアクセス性向上が見込まれる。(67分-33分) ・東広島市から第三次医療施設(県立広島病院)への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。(72分-38分)	・国道2号の慢性的な渋滞を緩和するとともに、西条駅から広島バスセンター等、バス路線の定時制が確保されるなど、路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・安芸区上瀬野地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は54%が完了した。現在は、全線暫定2車供用を目指し、事業を進めている。 ・新技術の活用(PCコンボ橋、鋼管ソイルセメント杭の導入)等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道2号 東広島バイパス 中国地方整備局	その他	1,160	2,821	【内訳】 走行時間短縮便益：2,094億円 走行経費減少便益：520億円 交通事故減少便益：206億円 【主な根拠】 計画交通量：47,300～53,100台	1,316	2.1	・現道部における渋滞損失時間約4,400千人・時間/年の改善が見込まれる。(78%削減) ・広島市内方面から広島空港へのアクセス性向上が見込まれる。(68分-49分) ・日常活動圏中心都市である東広島市と広島市を最短で連絡する。 ・東広島市から特定重要港湾(広島港)へのアクセス性向上が見込まれる。(67分-33分) ・東広島市から第三次医療施設(県立広島病院)への緊急搬送時間が短縮される。(72分-38分)	・広島市内方面から広島空港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・海田町国信地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は96%が完了し、平成18年度末までに、中野IC～海田東10における専用部2.7km、海田町内における一般部1.7km、ランプ部0.6kmを供用した。現在は、暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 ・新技術の活用(PCコンボ橋、鋼管ソイルセメント杭の導入)等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
東広島・呉自動車道 一般国道375号 東広島・呉道路 中国地方整備局	再々評価	1,925	3,780	【内訳】 走行時間短縮便益：3,464億円 走行経費減少便益：215億円 交通事故減少便益：100億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700～24,700台	2,010	1.9	・現道部における渋滞損失時間約2,170千人・時間/年の改善が見込まれる。(63%削減) ・呉市(RJ駅)から広島空港へのリムジンバス所要時間の短縮が見込まれる。(90分-50分) ・西条ICから重要港湾である呉港(国際コンテナ航路の発着港)へのアクセス性向上が見込まれる。(95分-45分) ・日常活動圏中心都市である呉市と東広島市を最短で連絡する。(85分-45分) ・東広島市から第三次医療施設(呉医療センター)への緊急搬送時間が短縮される。(90分-50分)	・呉市から広島空港へのリムジンバス所要時間の短縮や、重要港湾である呉港から山陽自動車道へのアクセス向上などが見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は92%が完了し、平成19年11月に、上三永10～庵木10間7.3kmを供用した。現在は、平成20年代半ばの暫定2車線供用を目指し、事業を進めている。 ・新技術の活用(アフターボンド工法、PCコンボ橋の導入)等によりコスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道9号 小郡改良 中国地方整備局	再々評価	310	693	【内訳】 走行時間短縮便益：640億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：30,100～41,400台	402	1.7	・現道部における渋滞損失時間約141千人・時間/年の改善が見込まれる。(65%削減) ・小郡ICから山口宇部空港へのアクセス性向上が見込まれる。 ・新山口駅～山口市街地の路線バスの利便性向上が見込まれる。 ・山口市街から新山口駅へのアクセス性向上が見込まれる。 ・無電柱化推進基本計画の対象地域である小郡都市計画区域域内において、新たにL=4.2kmの無電柱化が達成される。	・国道9号の渋滞緩和や、小郡ICから山口宇部空港へのアクセス性向上などが見込まれる。 ・平成18年度末時点で、用地買収は約87.2%が完了し、段階的な整備を進め平成13年度までに暫定2車線の区間を含め延長1.7km(完成延長0.3km)を供用した。現在は、長谷交差点の立体化及び現道拡幅(4車線)の完成を目指し、事業を進めている。 ・鋼橋に耐候性鋼材を採用し、塗替え費用や足場費用の削減を図る等コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)

地域高規格道路 一般国道188号 岩国南バイパス 中国地方整備局	再々評価	580	996	【内訳】 走行時間短縮便益：934億円 走行経費減少便益：36億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：19,200～33,500台	656	1.5	・現道部における渋滞損失時間約794千人・時間/年の改善が見込まれる。(80%削減) ・岩国市中央消防署付近から第三次医療施設(岩国医療センター)への緊急搬送時間の短縮が見込まれる。(10分～7分) ・柳井市、周防大島町方面への観光ルートと岩国市(錦帯橋)との周遊の可能性が広がる。(岩国市麻里布町～周防大島町の所要時間：40分～33分) ・国道188号の渋滞緩和、第三次医療施設(岩国医療センター)へのアクセス性向上、主要な観光施設へのアクセス性向上などが見込まれる。 ・平成12年度に岩国大竹道路が都市計画に決定され、平成18年度末時点で、用地買収は約99%が完了している。また、平成11年3月末までに山中10(仮称)から海士路10(仮称)までの1.8kmを供用した。現在は、山中10(仮称)から山中10(仮称)までの3.1kmの側道、街路、暫定2車供用を目指し、事業を進めている。 ・橋樑に耐性鋼材を採用し塗装塗り替え費用や足場費用の削減を図る等コスト削減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道11号 川 之江三島バイパス 四国地方整備局	再々評価	690	4,014	【内訳】 走行時間短縮便益：3,733億円 走行経費減少便益：223億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700～33,600台	841	4.8	・現道部における渋滞損失時間のうち、約940千人・時間/年(約5割削減)の改善が見込まれる。 ・三島川之江港(重要港湾)へのアクセス向上に資する。 ・(三島川之江港(東部地区)～三島川之江IC14分～9分) ・CO2排出削減量約8,600t/年、NO2排出削減量約24t/年、SPM排出削減量約2t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・現道区間の交通量減少に伴い、道路利用者の安全性の向上が見込まれる。 ・3次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が見込まれる。 ・必要性が高い区間から、順次残事業区間6.6kmの用地買収・工事を推進する。 ・道路用プレキャストL型擁壁の採用により、コスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道11号 新 居浜バイパス 四国地方整備局	再々評価	609	1,874	【内訳】 走行時間短縮便益：1,773億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：13,200～31,200台	552	3.4	・現道部における渋滞損失時間のうち、約2,000千人・時間/年(約9割削減)の改善が見込まれる。 ・新居浜市駅前土地区画整理事業を支援する。 ・CO2排出削減量約11,000t/年、NO2排出削減量約67t/年、SPM排出削減量約6t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・現道区間の騒音レベルの低減により、沿道住民の生活環境の改善が見込まれる。 ・3次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が見込まれる。 ・必要性が高い区間から、順次残事業区間7.4kmの用地買収・工事を推進する。 ・プレキャストセグメント工法を採用し、コスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道32号 綾 南・綾歌・満濃バイ パス 四国地方整備局	再々評価	665	2,289	【内訳】 走行時間短縮便益：2,211億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量：14,900～40,200台	960	2.4	・現道部における渋滞損失時間のうち、約130千人・時間/年(約4割削減)の改善が見込まれる。 ・地場農産品(にんにく、レタス、なばな)の高松、大阪、東京など各市場への流通を支援している。 ・金刀比羅宮、国営讃岐まんのう講堂、ニューレオワールドなどの香川の主要観光地へのアクセス向上に寄与する。 ・CO2排出削減量約4,300t/年、NO2排出削減量約30t/年、SPM排出削減量約3t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・3次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が見込まれる。 ・用地買収は既に完了しており、残事業区間は順次供用を行っていく予定。 ・プレキャスト・アーチカルバート工法(テクスパン工法)採用により、工事期間の短縮による工事コストの削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道55号 阿 南道路 四国地方整備局	再々評価	1124	3,656	【内訳】 走行時間短縮便益：3,472億円 走行経費減少便益：116億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量：6,400～23,600台	1,445	2.5	・現道部における渋滞損失時間約1,800千人・時間/年(約4割削減)の改善が見込まれる。 ・県南部健康運動公園、わじき工業団地などの拠点プロジェクトを支援する。 ・CO2排出削減量約5,500t/年、NO2排出削減量約6t/年、SPM排出削減量約0.6t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・現道のバス路線における走行性の改善が見込まれる。 ・3次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が見込まれる。 ・必要性が高い区間から、順次残事業区間6.0kmの用地買収・工事を推進する。 ・構造物のプレキャスト化による工事期間の短縮、また建設副産物等のリサイクルを行い、工事におけるコスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道56号 土 佐市バイパス 四国地方整備局	再々評価	387	613	【内訳】 走行時間短縮便益：564億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：7.3億円 【主な根拠】 計画交通量：17,000～28,200台	420	1.5	・現道部における渋滞損失時間のうち、約240千人・時間/年(約8割削減)の改善が見込まれる。 ・農林水産品の流通性向上に資する。 ・CO2排出削減量約3,400t/年、NO2排出削減量約12t/年、SPM排出削減量約1t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・3次医療施設へのアクセス向上に伴い、救急患者の生存率の向上が見込まれる。 ・並行する旧道の交通事故が大幅に減少し、安全性の向上が見込まれる。 ・必要性が高い区間から、順次残事業区間1.9kmの用地買収・工事を推進する。 ・プレキャスト製品の利用により、コスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道56号 五 十崎内子拡幅 四国地方整備局	再々評価	154	423	【内訳】 走行時間短縮便益：402億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量：9,800～15,100台	200	2.1	・現道部における渋滞損失時間のうち、約164千人・時間/年(約1割削減)の改善が見込まれる。 ・主要な観光地へのアクセス向上により、地域活性化を支援する。 ・CO2排出削減量1,300t/年、NO2排出削減量約3t/年、SPM排出削減量約0.3t/年が見込まれ、環境の改善に寄与する。 ・現道区間の交通量減少に伴い、道路利用者の安全性が向上が見込まれる。 ・残事業区間の用地買収・工事を推進する。 ・橋梁、用壁等プレキャスト製品を積極的に採用することにより、コスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

地域高規格道路 一般国道208号 有 明海沿岸道路 (大牟田高田道路、 高田大和バイパス、 大川バイパス) 九州地方整備局	10年 継続中	2,380	7,188	【内訳】 走行時間短縮便益：6,729億円 走行経費減少便益：286億円 交通事故減少便益：174億円 【主な根拠】 計画交通量： 17,600～40,900台/日	2,201	3.3	・現道における渋滞損失時間の削減が見込まれる。(約183.7→約49.6万人時間/年) ・国際コンテナ航路を有する三池港(運送港)へのアクセス向上が見込まれる。(大川市～三池港：70分～32分) ・三次医療施設(佐賀県立病院好生館)までの時間短縮が見込まれる。(大牟田市～佐賀県立病院好生館：58分～39分)	・みやま市高田地区における騒音の夜間要請限度超過地区の騒音環境の改善が見込まれる。 ・用地取得率は約8割に達していること、さらに地域の協力体制が整っていることから円滑な事業進捗が見込まれる。 ・軟弱地盤対策として検討委員会を設立し、試験盛土結果やコスト削減の観点から適切な工法を選定している。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道10号 古国 府拡幅 九州地方整備局	10年 継続中	97	151	【内訳】 走行時間短縮便益：131億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量： 34,100～35,100台/日	93	1.6	・大分駅付近連続立体交差事業と一体整備により、大分都市部の交通円滑化が見込まれる。 ・現在の事業進捗率は既に約8割に達しており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・主要渋滞ポイント(1箇所)が解消される。	・大分駅付近連続立体交差事業との一体整備により、大分都市部の交通円滑化が見込まれる。 ・現在の事業進捗率は既に約8割に達しており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・跨線橋と鉄道との立体交差切替の調整を行い、コスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道210号 浮 羽バイパス 九州地方整備局	再々評価	274	667	【内訳】 走行時間短縮便益：547億円 走行経費減少便益：71億円 交通事故減少便益：49億円 【主な根拠】 計画交通量： 8,400～28,200台/日	427	1.6	・現道における渋滞損失時間の削減が見込まれる。(約60.1→約17.1万人時間/年) ・三次医療施設(久留米大学病院高度救命救急センター、聖マリア病院救命救急センター)へのアクセス向上が見込まれる。(うきは市～久留米市：約70分～約60分)	・CO2排出量の削減が見込まれる。 ・事業進捗率は事業費ベースで約7割、また用地取得率は約9割に達しており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・事業の実施にあたっては、新技術・新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト削減等を図ることとしている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道203号 巖 木バイパス 九州地方整備局	再々評価	422	707	【内訳】 走行時間短縮便益：610億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量： 31,000～32,100台/日	515	1.4	・現道における渋滞損失時間の削減が見込まれる。(約24.4→約1.8万人時間/年) ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。(唐津市～佐賀大学医学部付属病院：82分～62分) ・CO2排出量の削減が見込まれる。(2,380t-CO2/年)	・現道(国道203号)における渋滞解消を図る。 ・用地取得率が9割を超えており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・橋梁から盛土構造への変更や橋長縮小などによるコスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道10号 別大 拡幅 九州地方整備局	再々評価	833	11,319	【内訳】 走行時間短縮便益：11,090億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：72億円 【主な根拠】 計画交通量： 26,900～69,500台/日	1,771	6.4	・越波による特殊通行規制区間(L=4.9km)の解消に資する。 ・日出地域が三次医療施設(アルメイダ病院)60分圏域に入る。 ・歩道の狭小区間が解消され、歩行者、自転車の安全性が向上する。	・全線6車線化により交通混雑の緩和が図られ、走行性の向上が見込まれる。 ・濃霧や降雪の影響を受けやすい大分自動車道の代替ルートが確保される。 ・現在の事業進捗率は既に8割を超えており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・非越波型護岸の採用などでコスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道225号 川 辺改良 九州地方整備局	再々評価	157	301	【内訳】 走行時間短縮便益：287億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：-0.30億円 【主な根拠】 計画交通量： 4,900～9,600台/日	223	1.3	・異常気象時事前通行規制区間(L=3.8km；連続雨量200mm)が解除され、日常生活をはじめ緊急医療活動などに寄与する。 ・渋滞ポイントである原交差地点の渋滞が緩和される。 ・CO2排出量の削減が見込まれる。(1,527t-CO2/年)	・異常気象時事前通行規制区間が解消される。 ・用地取得率は7割を超えており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・橋梁の仮設規模縮小によりコスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道220号 早 崎防災 九州地方整備局	再々評価	321	525	【内訳】 走行時間短縮便益：441億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量： 9,000～12,800台/日	406	1.3	・牛根地区の異常気象時事前通行規制区間(連続雨量150mm以上；L=2.6km)の解消により、農畜水産物の出荷、輸送コストの改善が見込まれる。 ・CO2排出量の削減が見込まれる。(540t-CO2/年)	・異常気象時事前通行規制区間の解消が図られ、全国有数の食糧基地である大隅地域の農水産物輸送性の向上が図られる。 ・残事業区間においても、地元や関係機関との協力体制を確立しており、円滑な事業進捗が見込まれる。 ・新技術、新工法の積極的活用及び建設副産物対策によりコスト削減を図っている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道203号 多 久佐賀道路(1期) 九州地方整備局	準備計画 5年	280	693	【内訳】 走行時間短縮便益：605億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：42億円 【主な根拠】 計画交通量： 34,600～34,900台/日	202	3.4	・現道における渋滞損失時間の削減が見込まれる。(約53.0万人時間/年→約11.9万人時間/年) ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。(小城市、多久市～佐賀大学医学部付属病院：82分～61分) ・CO2排出量の削減が見込まれる。(1,466t-CO2/年)	・現道(国道203号)における渋滞解消を図る。 ・今後は、都市計画決定に向けて環境影響評価等事業に必要な手続きを進め、事業着手後概ね10年を目途に全線2車線暫定供用を目指し進めていく。 ・事業実施にあたっては、新技術、新工法の積極的活用、建設副産物対策により、着実なコスト削減を図ることとしている。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

地域高規格道路 一般国道331号 豊見城道路 沖縄総合事務局	10年 継続中	405	1,388	442	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部（名嘉地～真栄里）における渋滞損失時間約18.7万人時間/km・年（県平均の約4倍）の改善が見込まれる。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所～那覇空港21分⇒11分） ・那覇港（重要港湾）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所～那覇港24分⇒14分） ・豊見城中央病院（第二次救急医療施設）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所付近～豊見城中央病院20分⇒10分） 	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港（第二種空港）や那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる。 ・糸満市から那覇市へのアクセス向上が見込まれる（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上）。 ・第二次緊急輸送道路である国道331号の迂回路としての機能が見込まれる。 ・平成18年度末に全線暫定供用し、平成23年度には豊崎交差点立体化の予定である。 ・橋梁構造の見直し（PG少主桁の採用）によりコスト削減を図っている。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)
地域高規格道路 一般国道331号 糸満道路 沖縄総合事務局	10年 継続中	550	846	568	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部（名嘉地～真栄里）における渋滞損失時間約18.7万人時間/km・年（県平均の約4倍）の改善が見込まれる。 ・那覇空港（第二種空港）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所～那覇空港21分⇒11分） ・那覇港（重要港湾）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所～那覇港24分⇒14分） ・豊見城中央病院（第二次救急医療施設）へのアクセスの向上に資する（糸満市役所付近～豊見城中央病院20分⇒10分） 	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇空港（第二種空港）や那覇港（重要港湾）へのアクセス向上が見込まれる（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上）。 ・糸満市から那覇市へのアクセス向上が見込まれる（日常活動圏の中心都市へのアクセス向上）。 ・第二次緊急輸送道路である国道331号の迂回路としての機能が見込まれる。 ・平成14年度に部分供用し、平成23年度には全線暫定供用の予定である。 ・橋梁構造の見直し（上下部工形式の見直し）によりコスト削減を図っている。 	継続	道路局 国道・防災課 (課長 下保 修)

【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	対応方針	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)	B/C			
一般国道349号 梁川大橋 福島県	10年 継続中	41	118	46	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・現梁川大橋の大型車すれ違い困難が解消され、バス等の交通の円滑化が図れる。 ・H8道路防災点検による要架替橋梁の解消に資する。 ・歩行者や自動車の中心市街地への安全なアクセス向上に資する。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道398号 石巻バイパス 宮城県	10年 継続中	98	185	114	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約93万人・時間/年（約19.8万人・時間/年/km=県平均の約12倍）の改善が見込まれる。 ・石巻地方拠点都市地域計画への支援が期待される。 ・第三種漁港女川漁港から三陸縦貫自動車道へのアクセス性向上が見込まれる。 ・女川原子力発電所非常時における避難路が確保される。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道397号 石潮道路 岩手県	再々評価	32	75	56	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・奥州市胆沢区林尻～谷子沢地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・防災点検要対策箇所21箇所が解消される。 ・胆沢ダム建設事業と連携して事業を進めている。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道400号 田島バイパス 福島県	再々評価	78	116	106	1.1	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和村、金山町から県立南会津病院までの時間が通常期で11分、冬期で45分短縮される。 ・舟形峠のすれ違い困難な隘路が解消され、交通の円滑化が図れる。 ・冬期通行不能区間L=7.6kmの解消に資する。 ・異常気象時通行規制区間L=13.2kmの縮減に資する。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道108号 前杉バイパス 秋田県	その他	40	51	37	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・平面(Rmin=40m)・縦断(imax=8%)線形不良区間の解消、前杉地区(スノーシェット区間)におけるのすれ違い困難箇所を解消し、交通の円滑化を図る。 ・由利高原鉄道交差点における高さ不足(H=4.1m)の解消を図る。 ・島海園定公園へのアクセス向上が期待される。 	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

一般国道461号 船生バイパス 栃木県	10年 継続中	40	134	【内訳】 走行時間短縮便益：132億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：0.05億円 【主な根拠】 計画交通量：6,700台	51	2.6	・バイパス整備により、市街地における地域住民の安全確保を図る。 ・現道における大型車のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・現道における渋滞箇所、事故危険箇所の解消を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道122号 昭和橋 群馬県	10年 継続中	149	918	【内訳】 走行時間短縮便益：899億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：27,700台	151	6.1	・自転車歩行者道の設置によって通行者の安全が確保される。 ・4車線化によって交通渋滞が解消されるとともに、埼玉県と群馬県の経済、文化の更なる交流を促し、両県の発展に寄与することが期待される。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道122号 昭和橋 埼玉県	10年 継続中	149	918	【内訳】 走行時間短縮便益：899億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：27,700台	151	6.1	・自転車歩行者道の設置によって通行者の安全が確保される。 ・4車線化によって交通渋滞が解消されるとともに、埼玉県と群馬県の経済、文化の更なる交流を促し、両県の発展に寄与することが期待される。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道140号 三富道路 山梨県	10年 継続中	53	70	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：4,000台	62	1.1	・大型車両が交通量の約3割をしめる中で、交通の円滑化を図る。 ・隣接する県の二次生活圏構成都市間のアクセス向上が見込まれる。 ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道152号 和田バイパス 長野県	10年 継続中	61	94	【内訳】 走行時間短縮便益：78億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：-0.01億円 【主な根拠】 計画交通量：2700台	66	1.4	・飯田市南信濃地区が第3次医療施設（飯田市立病院）60分圏域に入る。 ・三遠南信自動車道へのアクセス向上 ・災害に対する悪条件を解消し災害耐性を向上。 ・飯田市南信濃地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る	見直し継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道293号 常陸太田東バイパス 茨城県	再々評価	160	297	【内訳】 走行時間短縮便益：293億円 走行経費減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700台	165	1.8	・県北地域における東西方向の主要幹線道路機能の向上 ・常陸太田市内の交通混雑緩和による円滑な交通の確保 ・常磐自動車道日立南太田ICへのアクセス向上	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道354号 高崎玉村バイパス 群馬県	再々評価	190	860	【内訳】 走行時間短縮便益：841億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：21,300台	219	3.9	・佐波地域が第3次医療施設（国立高崎病院）30分圏域に入る ・環道部における渋滞損失時間約5.9万人・時間/年（県内上位2割区間）の改善が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道407号 日高バイパス 埼玉県	再々評価	125	382	【内訳】 走行時間短縮便益：422億円 走行経費減少便益：-28億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量：17,400台	65	5.8	・バイパス整備により、現道部の沿道環境も改善され、歩行者、自転車などの交通弱者の安全確保も図られる。 ・また、平成8年に供用された首都圏中央連絡自動車道へのアクセスが強化され、本県の産業経済活動が活性化される。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道134号 湘南大橋 神奈川県	再々評価	83	226	【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：29億円 【主な根拠】 計画交通量：41,700台	95	2.4	・湘南海岸を初めとする観光、レジャー施設へのアクセスが向上される。 ・湘南地域の物流や業務移動など産業活動の支援に資する。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道463号 越谷～浦和バイパス さいたま市	再々評価	277	207	【内訳】 走行時間短縮便益：184億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量：38,700台/日	41	5.0	・渋滞損失削減時間：286人・時間/年（さいたま市緑区大門） ・さいたま市地域防災計画緊急輸送道路に指定されている。 ・埼玉県第三次渋滞プログラムに位置付けられている大門交差点の渋滞解消が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道352号 松波菰 新潟県	10年 継続中	54	63	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：7,900台	59	1.1	・渋滞損失削減時間約7万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・主要な観光施設（柏崎湖温泉14万人/年、柏崎アークパーク18万人/年）へのアクセスが向上する。 ・JR信越本線 柏崎駅へのアクセスが向上する。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修

地域高規格道路 一般国道404号 長岡東西道路 新潟県	10年 継続中	120	603	【内訳】 走行時間短縮便益：535億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量：17,000台	202	3.0	・渋滞損失時間約34万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・主要観光施設（国営越後丘陵公園）へのアクセスが向上する（長岡駅～国営越後丘陵公園26分⇒18分）。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道292号 横橋拡幅 新潟県	再々評価	47	66	【内訳】 走行時間短縮便益：64億円 走行経費減少便益：2.3億円 交通事故減少便益：0.09億円 【主な根拠】 計画交通量：2,000台	51	1.3	・第2次医療施設（厚生連けいなん総合病院）へのアクセスが向上（長沢地区～けいなん総合病院31分⇒23分）。 ・落石危険箇所による通行規制の解消に資する。 ・大型車のすれ違い困難箇所の解消により、交通の円滑化を図る。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道345号 声谷拡幅 新潟県	再々評価	94	334	【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：5.7億円 【主な根拠】 計画交通量：5,600台	112	3.0	・落石・岩石危険箇所の解消に資する。 ・幅員狭小区間の改善により、大型車通行規制が解消される。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道405号 高士拡幅 新潟県	再々評価	40	72	【内訳】 走行時間短縮便益：71億円 走行経費減少便益：1.4億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台	55	1.3	・幅員狭小区間の改善により、交通の円滑化を図る。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道472号 正間～若ヶ島道路 富山県	再々評価	49	59	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：1,200台	49	1.2	・沿道集落における唯一のバイパスであるほか、岐阜県及び南砺市利賀村との連携を強化する。 ・国道471号（利賀村）の災害や交通事故による通行止めに伴うリフト機能を実現するほか、緊急物資輸送路の強化を図る。 ・近隣へのルートが少ないほか、大型車のすれ違いが困難な区間を解消して交通の円滑化を図る。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道289号 大江道路 新潟県	再々評価	33	1,044	【内訳】 走行時間短縮便益：980億円 走行経費減少便益：82億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台	730	1.4	・新潟・福島県境の交通不能区間の解消および、大型車のすれ違い困難箇所の解消により、交通の円滑化を図る。 ・隣接する日常活動圏中心城市へのアクセス性が向上する（福島県只見町役場～新潟県三条市役所 129分⇒72分）。	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道460号 巻南バイパス 新潟市	再々評価	85	370	【内訳】 走行時間短縮便益：319億円 走行経費減少便益：32億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：8,500台	164	2.3	・西蒲区福井地域が第2次医療施設（白根健生病院）までの所用時間が、6分の短縮が見込まれる。 ・西蒲区中心部のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る	継続	道路局 国道・防災課 課長 下保修
一般国道256号 タラガバイパス 岐阜県	10年 継続中	93	169	【内訳】 走行時間短縮便益：125億円 走行経費減少便益：42億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：800台	111	1.5	・郡上市八幡町那比地区が第3次医療施設（中濃厚生病院）60分圏域に入る。 ・タラガ峠の事前通行規制及び冬期閉鎖区間の解消に資する。 ・タラガ峠の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 ・現道のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	継続	道路局 国道防災課 （課長： 下保修）
一般国道248号 豊田南拡幅 愛知県	10年 継続中	143	719	【内訳】 走行時間短縮便益：692億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：4.2億円 【主な根拠】 計画交通量：40,400台	148	4.9	・現道部における渋滞損失時間約59.1万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道における混雑時旅行速度の改善が期待される（15km/h⇒29km/h）	継続	道路局 国道防災課 （課長： 下保修）

一般国道418号 丸山バイパス 岐阜県	再々評価	95	260	【内訳】 走行時間短縮便益：154億円 走行経費減少便益：104億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：4,000台	108	2.4	・八百津町湖南地区が第3次医療施設（中濃厚生病院）60分圏域に入る。 ・八百津町南戸～恵那市飯地町の不通区間の解消に資する。 ・八百津町南戸地内の事前通行規制区間の解消に資する。 ・現道のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道169号 高 取バイパス 奈良県	10年 継続中	145	189	【内訳】 走行時間短縮便益：156億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：5.2億円 【主な根拠】 計画交通量：14,900～15,800台	140	1.4	・日常生活圏の中心都市へのアクセス向上に資する。（大淀町～橿原市40分⇄32分など） ・現道部（国道169号）における渋滞損失時間約12万人・時間/年の改善が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道170号 西 石切立体交差 大阪府	10年 継続中	160	194	【内訳】 走行時間短縮便益：186億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量：37,500台	146	1.3	・主要渋滞ポイント、事故危険箇所である被服団地前交差点の渋滞解消、事故多発の解消が見込まれる	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
地域高規格道路 一般国道168号 越 路道路 和歌山県	10年 継続中	63	110	【内訳】 走行時間短縮便益：113億円 走行経費減少便益：-2.7億円 交通事故減少便益：-0.53億円 【主な根拠】 計画交通量：11,600台	72	1.5	・新宮市南盤盾～新宮市・田辺市境界の事前通行規制区間（L=30.7km、連続雨量200mm）の解消に資する。 ・新宮市南檜杖地内の越路隧道（現道）のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	見直し継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道158号 奈良瀬～境寺バイパス 福井県	再々評価	148	398	【内訳】 走行時間短縮便益：381億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：9,000台	192	2.1	・大野市域が第3次医療施設（福井県立病院）が40分圏域にはいる。 ・現道部における渋滞損失時間約24.5万人・時間/年（県上位2割以上）の改善が見込まれる。 ・福井市小和清水、同市場寺町の事前通行規制区間の解消に資する。 ・福井市と旧美山町の合併支線道路であり、地域間連携に資する。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道号181号 岸本バイパス 鳥取県	10年 継続中	93	164	【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行経費減少便益：0.53億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量：8,100台	100	1.6	・現道部における渋滞損失時間約44万人・時間/年（県平均の2.2倍）の改善が見込まれる。 ・主要な観光地（大山隠岐国立公園、県立フラワーパーク「とっとり花回廊」）へのアクセス向上に資する。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道313号 井原拡幅 岡山県	10年 継続中	67	231	【内訳】 走行時間短縮便益：226億円 走行経費減少便益：0.21億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量：20,300台	77	3.0	・年間渋滞損失時間の削減 ・井原市、福山市間のアクセス向上	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道487号 小用バイパス 広島県	10年 継続中	68	109	【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行経費減少便益：8.5億円 交通事故減少便益：0.94億円 【主な根拠】 計画交通量：5,800～3,700台	69	1.6	・江能倉橋島半島振興地域の地域連携。 ・バス路線の利便性の向上。 ・主要な観光地（海上自衛隊第一術科学校）へのアクセス向上。 ・第1次緊急輸送道路ネットワークの確保。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道376号 須々方バイパス 山口県	10年 継続中	38	147	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：10,500台	49	3.0	・緊急輸送道路の確保。 ・バイパス沿線開発の促進。 ・地域産業の振興。 ・都市部と中山間地域の連携。	継続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

地域高規格道路 一般国道374号 湯郷勝央道路 岡山県	再々評価	140	163	【内訳】 走行時間短縮便益：128億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：19億円 【主な根拠】 計画交通量：10,700台	151	1.1	・年間渋滞損失時間の削減 ・美作市、津山間のアクセス向上	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道487号 藤籠バイパス 広島県	再々評価	44	116	【内訳】 走行時間短縮便益：112億円 走行経費減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.77億円 【主な根拠】 計画交通量：7,500台	56	2.1	・江能倉橋島半島振興地域の地域連携 ・バス路線の利便性の向上。 ・第1次緊急輸送道路ネットワークの確保。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道262号 萩バイパス 山口県	再々評価	119	281	【内訳】 走行時間短縮便益：227億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：4.2億円 【主な根拠】 計画交通量：19,400台	155	1.8	・渋滞の緩和。 ・高規格幹線道路へのアクセス性の向上。 ・バイパス沿線開発の促進。 ・地域産業・観光産業の振興。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道490号 宇部広幅 山口県	再々評価	175	589	【内訳】 走行時間短縮便益：505億円 走行経費減少便益：62億円 交通事故減少便益：22億円 【主な根拠】 計画交通量：28,300台	216	2.7	・渋滞の緩和。 ・高規格幹線道路へのアクセス性の向上。 ・バイパス沿線開発の促進。 ・地域産業・観光産業の振興。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道491号 上小月バイパス 山口県	再々評価	26	72	【内訳】 走行時間短縮便益：63億円 走行経費減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台	34	2.1	・渋滞の緩和。 ・高規格幹線道路へのアクセス性の向上。 ・バイパス沿線開発の促進。 ・地域産業・観光産業の振興。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
地域高規格道路 一般国道431号 東林木バイパス 島根県	再々評価	204	196	【内訳】 走行時間短縮便益：163億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：8.5億円 【主な根拠】 計画交通量：21,900～22,700台	179	1.1	・三次医療施設（島根県立中央病院等）へのアクセス向上が見込まれる ・第1次緊急輸送道路ネットワークに位置付けられており、大規模災害時の緊急輸送確保が図られる	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道378号 俵 津バイパス 愛媛県	10年 継続中	69	75	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：5.2億円 交通事故減少便益：0.80億円 【主な根拠】 計画交通量：3,400台	72	1.0	・俵津地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・宇和島地域と八幡浜地域を結ぶ連絡道路として、高速道路及び国道56号の代替道路としての役割が確保される。 ・現道は落石危険箇所となっており、それらの解消により、歩行者、通行車輛の安全が図られる。 ・工区内にある2級河川東川の豪雨時の水防活動及び台風の際の波浪時、南海地震における津波からの避難経路の整備等の防災対策が確保される。 ・緊急輸送道路ネットワークに位置付けられており、道路の防災対策・危機管理の充実が図られる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道195号 高 知バイパス 高知県	再々 評価	200	460	【内訳】 走行時間短縮便益：435億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：9.6億円 【主な根拠】 計画交通量：21,400～22,100台	244	1.9	・現道部における渋滞損失時間約244万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ・日常生活圏の中心都市（南国市、香美市一高知市）へのアクセス向上が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)
一般国道195号 南 国バイパス 高知県	その他	174	942	【内訳】 走行時間短縮便益：888億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量：15,200～25,700台	253	3.7	・現道部における渋滞損失時間約396万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・三次医療施設（高知医療センター）へのアクセス向上が見込まれる。 ・日常生活圏の中心都市（南国市、香美市一高知市）へのアクセス向上が見込まれる。	継続	道路局国道・防災課 (課長 下保修)

一般国道439号 杵子バイパス第二工区 高知県	10年 継続中	96	87	【内訳】 走行時間短縮便益：80億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：0.90億円 【主な根拠】 計画交通量：1,300台	76	1.1	・四万十町井津井谷～四万十市住次郎の事前通行規制区間の解消に資する。 ・四万十町井津井谷～四万十市住次郎地区の普通車のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	継続	道路局国道・防災課 (課長下保修)
一般国道200号 片島交差点 福岡県	10年 継続中	80	137	【内訳】 走行時間短縮便益：116億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量：46,000台/日	89	1.5	・福岡県新渋滞対策計画において、主要渋滞ポイントに位置づけられている。 （片島200号バypass交差点） ・現道部における渋滞損失時間約17.2万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・中心市街地で行う事業であり、立体化により渋滞解消が図られる。 ・第1次緊急輸送道路に位置づけられている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)
一般国道495号 竹並バイパス 北九州市	10年 継続中	76	256	【内訳】 走行時間短縮便益：205億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：28億円 【主な根拠】 計画交通量：24,700台	98	2.6	・周辺に豊瀬臨海開発や、北九州学術研究都市整備事業が進捗しており、これらの拠点開発を支援する道路となる。 ・現況2車線からカーブ区間が多く見通しが悪い道路を4車線の安全な道路となる。	継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)
一般国道207号 原田跨線橋 佐賀県	10年 継続中	34	66	【内訳】 走行時間短縮便益：63億円 走行経費減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：0.68億円 【主な根拠】 計画交通量：12,000～15,100台/日	33	2.0	・踏切の解消による渋滞の解消及び交通安全の確保。 ・通学路指定されており、小学校や中学校への通学時の安全を確保する。 ・第1次緊急輸送道路に位置づけられており、大規模災害時に市町庁舎を結ぶ緊急輸送動線確保を図る。 ・隣接している主要な観光都市である鹿島市の祐徳稲荷神社（年間観光客数260万人）等へのアクセス向上。	継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)
一般国道325号 台板橋 熊本県	10年 継続中	25	58	【内訳】 走行時間短縮便益：56億円 走行経費減少便益：0.57億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：23,100台	30	1.9	・山鹿鹿本地域からの阿蘇くまもと空港（第2種空港）へのアクセスの向上に資する。 ・平成23年春全線開通予定の九州新幹線新玉名駅への菊池地域からのアクセスの向上に資する。 ・台板における幅員狭小、耐荷重不足、耐震性能不足及び歩道未整備などを解消し、交通の円滑化を図る。 ・国際物流基幹ネットワーク通行支障箇所が解消される。 ・緊急輸送道路（第1次）に位置付けられており、大規模災害時の緊急輸送確保に資する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)
一般国道443号 三橋瀬高バイパス 福岡県	再々評価	121	268	【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：4.7億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量：17,200台/日	143	1.9	・関連する道路事業と一体に整備する必要がある。 （有明海沿岸道路） （仮称：瀬高IC） ・現道部における渋滞損失時間約6.1万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 （満足シティー構想） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。 （福岡県35.9万人/年） （御花23.1万人/年） （北原白秋記念館0.2万人/年）	継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)
一般国道445号 五家荘バイパス 熊本県	再々評価	78	133	【内訳】 走行時間短縮便益：128億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：0.08億円 【主な根拠】 計画交通量：900台	105	1.3	・事業箇所周辺で主体となっている農林業の農林産品の輸送路となっており、流通利便性向上に資する。 ・八代市泉町葉木～樺木地区の事前通行規制区間の短縮に資する。 ・葉木～樺木地区の線形不良及びすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・緊急輸送道路（第2次）に位置付けられており、大規模災害時の緊急輸送確保に資する。 ・平成8年度防災拠点核要対策箇所の対策実施により、防災性向上に資する。 ・事業箇所周辺地域の第2次医療施設へのアクセス向上	見直し 継続	道路局 国道・防災課 (課長下保修)

一般国道388号 畑の浦～橋本バイパス 大分県	再々評価	160	159	【内訳】 走行時間短縮便益：149億円 走行経費減少便益：8.9億円 交通事故減少便益：0.69億円 【主な根拠】 計画交通量：2,800台	153	1.0	・佐伯市中心部へのへのアクセスの向上に資する（旧蒲江町中心部～佐伯市中心部⇒16分短縮） ・現道部における死傷事故率75件/徳台和（県平均の1.2倍）の改善が見込まれる。 ・計画区間内にある小学校（3校）や中学校への通学時の安全が確保される。 ・熊本、竹野浦地区のすれ違いが困難な箇所や線形不良箇所などの隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・災害時（防災点検対策箇所3箇所）の通行規制の解消が図られる。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
一般国道226号 笠沙道路 鹿児島県	再々評価	93	133	【内訳】 走行時間短縮便益：128億円 走行経費減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：0.50億円 【主な根拠】 計画交通量：2,400台	116	1.1	・バス路線であり、利便性の向上が期待できる。 ・野間池漁港から鹿児島市街地へのアクセス向上が図られ、水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ・高崎山地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・坊野間池県立公園へのアクセスの向上に資する。 ・防災点検対策箇所1箇所の解消に資する。 ・交通遮断予想箇所指定区間の解消に資する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
一般国道226号 坊ノ津道路 鹿児島県	再々評価	99	133	【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.12億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台	122	1.1	・バス路線であり、利便性の向上が期待できる。 ・坊ノ津地域から鹿児島市街地へのアクセス向上が図られ、水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ・泊地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・防災点検対策箇所2箇所の解消に資する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
一般国道448号 内之浦道路 鹿児島県	再々評価	76	100	【内訳】 走行時間短縮便益：96億円 走行経費減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：0.32億円 【主な根拠】 計画交通量：3,900台	95	1.1	・バス路線であり、利便性の向上が期待できる。 ・内之浦地区からJA内之浦集荷場・内之浦漁協へのアクセス向上が図られ、水産品の流通の利便性の向上が見込まれる。 ・すれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。 ・内之浦宇宙空間観測所へのアクセスの向上に資する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
一般国道331号 二見バイパス 沖縄県	再々評価	100	135	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：7.0億円 交通事故減少便益：2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：4,900台	127	1.1	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在。 ・現道等の異常気象時通行規制区間を解消する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
一般国道507号 津嘉山バイパス 沖縄県	再々評価	396	2,394	【内訳】 走行時間短縮便益：2,277億円 走行経費減少便益：91億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量：40,500台	495	4.8	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在。 ・観光地へのアクセス向上（平和祈念公園、玉泉洞他） ・第2次緊急輸送道路ネットワークとして位置付け。	継続	道路局 国道・防災課 （課長下保修）
主要地方道 釧路環状線 北海道	10年 継続中	77	159	【内訳】 走行時間短縮便益：136億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量：6,000～7,000台/日	80	2.0	・三次医療施設である市立釧路総合病院への釧路市以東地域からの搬送時間の短縮（8分）による救急医療活動の支援	継続	北海道開発局 建設部地方整備課 （課長 渋谷 元）
地域高規格道路 新山梨環状道路 主要地方道 重崎南アルプス中央線 田富・玉穂工区 山梨県	10年 継続中	380	1,657	【内訳】 走行時間短縮便益：1494億円 走行経費減少便益：108億円 交通事故減少便益：55億円 【主な根拠】 計画交通量：33100台/日	438	3.8	・甲府市内に集中する交通の分散導入や通過交通を迂回させるバイパスの役割を果たし、都市圏の均衡ある発展を促進する。	継続	道路局地方道・環境課 （課長 徳山 日出男）

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 兵庫県	10年 継続中	601 (2車)	664	【内訳】 走行時間短縮便益：612億円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量：33,100台/日(4/4) 12,900台/日(2/4)	615	1.1	・3次救急医療施設として開院する県立加古川病院へのアクセス向上が見込まれ、救急医療活動を支援。	道路局地方道・環境課 (課長 徳山 日出男)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 熊山IC～瀬戸JCT 岡山県	10年 継続中	200	478	走行時間短縮便益：381億円 走行経費減少便益：67億円 交通事故減少便益：30億円 【主な根拠】 計画交通量：12,900台/日	181	2.6	・日常活動圏の中心城市へのアクセス向上、岡山空港（第三種空港）へのアクセス向上が見込まれ、地域産業・経済の活性化を支援する。	道路局地方道・環境課 (課長 徳山 日出男)
一般県道 倉敷総社線 岡山県	10年 継続中	47	151	【内訳】 走行時間短縮便益：142億円 走行経費減少便益：8.9億円 交通事故減少便益：0.66億円 【主な根拠】 計画交通量：4,100台/日	52	2.9	・3次医療施設（川崎医科大学付属病院高度救命救急センター）へのアクセス向上による救急医療活動の支援。 ・主要な観光地（倉敷）へのアクセス向上が見込まれるなど、観光振興に資する。 ・大型車のすれ違い困難区間を解消する。	中国地方整備局 道路部地域道路課 (課長 高橋 広幸)
一般県道 中ノ開港線 植松～大崎 山口県	5年 未着工	25	65	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：9.5億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,300台/日	22	2.9	・緊急輸送道路・避難路を形成。 ・既設橋梁架替えによる耐震性能の向上。	中国地方整備局 道路部地域道路課 高橋 広幸
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 国府工区 徳島県	再々評価	240	485	【内訳】 走行時間短縮便益：387億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：20,100台/日(自専部) 計画交通量：6,200台/日(一般部)	242	2.0	・踏切除去（観音寺第2踏切）による踏切事故削減。 ・信頼性のある第2次緊急輸送道路の確保。	道路局地方道・環境課 (課長 徳山 日出男)
主要地方道 丸亀詫間豊浜線 三野・詫間工区 香川県	再々評価	80	384	【内訳】 走行時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量：17,200台/日	109	3.5	・国際コンテナ航路の発着港湾である詫間港へのアクセス向上（多度津町～詫間港 25～20分）による物流効率化。 ・鉄道と立体交差したことにより、安全で円滑な交通と鉄道により分断されていた地域の活性化を支援。 ・信頼性の高い、緊急輸送道路ネットワークの確保。	道路局地方道・環境課 (課長 徳山 日出男)
市道 佐保田線 長崎県対馬市	10年 継続中	22	41	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：0.25億円 【主な根拠】 計画交通量：1,000台/日	25	1.6	・対馬等中心部へのアクセスの向上（国道302号まで11分⇒4分など）による観光・産業の活性化。 ・道路狭小区間の解消により、交通の円滑化を図る。	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 春田 義信)
市道 尾浦線 長崎県対馬市	10年 継続中	14	16	【内訳】 走行時間短縮便益：16億円 走行経費減少便益：0.38億円 交通事故減少便益：0.01億円 【主な根拠】 計画交通量：500台/日	15	1.1	・対馬等中心部へのアクセスの向上（20分⇒14分など）による観光・産業の活性化。 ・すれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 春田 義信)
主要地方道 西之表南種子線 鹿児島県	10年 継続中	73	105	【内訳】 走行時間短縮便益：101億円 走行経費減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：0.26億円 【主な根拠】 計画交通量：1,000台/日	94	1.1	・歩道設置により、通学児童等歩行者の安全が確保される。 ・緊急車両等の円滑で安全な走行が可能。	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 春田 義信)

市道 赤木名笠利線 (奄美市) 鹿児島県	10年 継続中	21	26	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：0.75億円 交通事故減少便益：0.08億円 【主な根拠】 計画交通量：800台/日	25	1.0	・奄美市北部において笠利地区から総合支所等のある赤木名地区への時間短縮（7分）及び安全な走行が確保され、地域間の交流を促進する。 ・農林水産物の流通の効率化を支援。	継続	九州地方整備局 道路部地域道路課 (課長 春日 義信)
一般県道 東風平壺 見城線 沖縄県	10年 継続中	183	576	【内訳】 走行時間短縮便益：555億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量：23,800台/日	194	3.0	・当該道路の整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制し交通安全に寄与する。 ・置見城地先開発事業を支援することで経済波及効果が期待できる。 ・沿線に文教施設、大型病院があるため、歩道のバリアフリー化により安全・快適な歩行空間を形成する。	継続	内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部道路建設課 (課長 金城 博)
市道 阿波根潮平線 沖縄県糸満市	10年 継続中	17	18	【内訳】 走行時間短縮便益：18億円 走行経費減少便益：0.42億円 交通事故減少便益：0.02億円 【主な根拠】 計画交通量：2,000台/日	18	1.0	・大型車のすれ違いが困難な隘路区間を解消し、交通の円滑化を図る。 ・通勤通学路であり、歩道の整備等により安全・快適な歩行空間を形成する。	継続	内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部道路建設課 (課長 金城 博)
地域高規格道路 福岡市道 福岡高速5号線 福岡北九州高速道路公社	10年 継続中	2,403	8,297	【内訳】 走行時間短縮便益：7,800億円 走行経費減少便益：363億円 交通事故減少便益：134億円 【主な根拠】 計画交通量：19,300台～47,200台	3,169	2.6	・福岡都市圏における円滑な交通確保が見込まれる。 ・第三次医療施設（福岡大学病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ・福岡都市圏において高規格幹線道路と連携した放射環状型の自動車専用道路網を形成し、地域間の連携強化が図られる。	継続	道路局 有料道路課 (課長 廣瀬輝)
都市計画道路 3.4.103本通富岡通 北海道	10年継続 中	32	243	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：5.6億円 【主な根拠】 計画交通量：9,700台/日	35	7.0	・現道等における旅行速度の改善が期待される。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が見込まれる。	継続	北海道開発局都市 住宅課 (課長 小田島 聖)
都市計画道路 3.4.103跡生新道(1 工区)外1 北海道	再々評価	58	248	【内訳】 走行時間短縮便益：176億円 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：27,100台/日	61	4.1	・広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する。 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある。	継続	北海道開発局都市 住宅課 (課長 小田島 聖)

都市計画道路 3.4.7本町大通外2 北海道	再々評価	60	93	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.75億円 【主な根拠】 計画交通量：6,100台/日	74	1.3	・特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・中心市街地内で行う事業である。 ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけのある路線である。	継続	北海道開発局都市 住宅課 (課長 小田島 聖)
都市計画道路 3.4.104本通中央通 函館市	再々評価	56	110	【内訳】 走行時間短縮便益：105億円 走行経費減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：2.1億円 【主な根拠】 計画交通量：7,400台/日	62	1.8	・現道等における旅行速度の改善が期待される。 ・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・通学路である狭小な歩道が拡幅される。	継続	北海道開発局都市 住宅課 (課長 小田島 聖)
都市計画道路 3.4.104号北8条通 札幌市	10年 継続中	57	149	【内訳】 走行時間短縮便益：145億円 走行経費減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：25,100台/日	66	2.3	・都市再生プロジェクトを支援する事業である。 ・交通バリアフリー法による道路特定事業に該当し、ユニバーサル社会の実現に資する事業である。	継続	北海道開発局都市 住宅課 (課長 小田島 聖)
都市計画道路 中央町金矢線 青森県	再々評価	106	200	【内訳】 走行時間短縮便益：172億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台/日	109	1.8	・駅周辺アクセス向上、主要な物流拠点へのアクセス向上、踏切除却による円滑な交通の確保に資する。 ・周辺開発計画との連携により都市の再生に寄与する。 ・アメリカ科計画の支援、周辺観光地へのアクセス向上による個性ある地域の形成に資する。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 十日町双葉町線 (幸町工区) 山形市	10年 継続中	153	529	【内訳】 走行時間短縮便益：520億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：-1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：13,900台/日	172	3.1	・駅周辺のアクセス向上が見込まれる。 ・隣接する土地区画整理事業との連携により駅周辺の活性化が見込まれる。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 中大野中河内線 (千歳工区) 茨城県	10年 継続中	36	91	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：1.9億円 交通事故減少便益：-0.58億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台/日	36	2.5	・新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる。 ・特別立法に基づく事業である。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 赤星 健 太郎)

都市計画道路 中大野中河内線 (松ヶ丘工区) 水戸市	10年 継続中	61	396	【内訳】 走行時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量：20,800台/日	60	6.6	・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。 ・鉄道や河川等により一体的 発展が阻害されている地区を 解消する。	継続	関東地方整備局 都市整備課 (課長 赤星 健 太郎)
JR南武線連続立体 交差事業 (福田堤駅～府中本 町駅間) 東京都	再々評価	503	1,246	【内訳】 移動時間短縮便益：1,198億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：248,900台時/ 日	584	2.1	・ボトルネック踏切2箇所を 含む合計15箇所の踏切の除 却がされ交通改善が期待され る。 ・対象となる3駅周辺土地区 画整理事業による沿道まちづ くりとの連携があり、総合的 なまちづくりが期待される。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 保谷北荒屋敷線 西東京市	10年 継続中	38	54	【内訳】 走行時間短縮便益：52億円 走行経費減少便益：2.1億円 交通事故減少便益：0.15億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	36	1.5	・地区の交通拠点である保谷 駅を中心に生活圏の向上が図 れる。 ・無電柱化の促進により景観 等の向上が図られる。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 補助第30号線 東京都品川区・目黒 区	10年 継続中	55	89	【内訳】 走行時間短縮便益：86億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.13億円 【主な根拠】 計画交通量：7,500台/日	55	1.6	・立体交差事業と併せて駅前 広場・補助30号線を整備する ことにより円滑な交通処理が 行なわれるとともにまちの活 性化が図られる。 ・災害時の避難路及び延焼遮 断帯を形成し防災性の向上を 図られる。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 河原口勝瀬線 (限度額立体交差) 海老名市	その他	26	105	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行経費減少便益：2.8億円 交通事故減少便益：-1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：13,000台/日	31	3.4	・交差する小田急線の限度額 立体事業と共に整備する事に より中心市街地の交通渋滞を 解消する。 ・さがみ縦貫道路海老名北1 Cへの円滑なアクセスを確保 する。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
京浜急行電鉄大師線 連続立体交差事業 (京急川崎駅～小島 新駅間) 川崎市	再々評価	1,470	1,439	【内訳】 移動時間短縮便益：1,355億円 走行経費減少便益：80億円 交通事故減少便益：4.1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：393,900台時/ 日	1,241	1.2	・踏切の除却により混雑時旅 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。 ・踏切の除却により交通流の 円滑化及び交通渋滞等に起因 する騒音や大気汚染などの環 境改善が図られる。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)

都市計画道路 田富町敷高線（立 体） 山梨県	再々評価	62	158	【内訳】 走行時間短縮便益：141億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.5億円 【主な根拠】 計画交通量：11,000台/日	75	2.1	・混雑時旅行速度20km/h未満の区間が改善される。 ・竜王駅周辺整備事業（甲斐市）を支援することで甲斐市の拠点性を向上が図られる。	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星 健太郎）
都市計画道路 丹波島村山線 長野県	10年 継続中	43	72	【内訳】 走行時間短縮便益：63.2億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：25,400台/日	46	1.6	・長野市内の渋滞損失時間の削減に大きく貢献する事業である。 ・小学校の通学路の歩道が設置され歩行者の安全性の向上する	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星 健太郎）
都市計画道路 根上小松線 石川県	10年 継続中	62	418	【内訳】 走行時間短縮便益：367億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：9.6億円 【主な根拠】 計画交通量：12,100台/日	61	6.9	・小松大橋の大型車両化への対応、耐震性の向上により安全で安心な道路機能の確保。 ・国土交通省が施行する梯川改修事業との同時施行であり、治水安全性の向上に寄与する。	継続	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 細重英也）
遠州鉄道鉄道線連続 立体交差事業 （助信駅～上島駅 間） 浜松市	再々 評価	157	302	【内訳】 移動時間短縮便益：294.6億円 走行経費減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：6.3億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：124,500台時/日	196	1.5	・踏切が21箇所除却され、踏切事故・交通渋滞の削減が図られる。 ・鉄道による地域分断が解消され、市街地の発展を促進させる。	継続	都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 瀬戸川プロムナード 線 愛知県	10年 継続中	29	41	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量：9,600台/日	33	1.3	・特色あるまちづくりに資する事業である。 ・無電柱化推進計画に位置づけがあり、快適な歩行空間が創出される。	継続	都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 名古屋半田線 （東海・東浦工区） 愛知県	10年 継続中	60	171	【内訳】 走行時間短縮便益：167億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：-0.19億円 【主な根拠】 計画交通量：9,600台/日	58	3.0	・混雑時旅行速度20km/h未満である区間の旅行速度の大幅な改善が図られる。 ・区画整理等の沿道まちづくりとの連携により、良好な市街地環境の向上が図られる。	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 中西 賢也）
名古屋鉄道常滑線・ 河和線 連続立体交差事業 （太田川駅付近） 愛知県	10年 継続中	336	379	【内訳】 移動時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益：9.3億円 交通事故減少便益：-3.2億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：87,600台時/日	292	1.3	・土地区画整理事業、市街地再開発事業との連携により、中心市街地の発展、駅の利便性向上に寄与する。 ・名鉄常滑線等の高架化により太田川駅地区の一体的市街地の形成に寄与する。	継続	都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 万場藤前線 （長須賀架道橋） 名古屋市	再々評価	100	96	【内訳】 走行時間短縮便益：87億円 走行経費減少便益：6.9億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量：9,700台/日	92	1.1	・鉄道部の通り抜けが出来ないため、鉄道北側のみで運行しているバス路線の利便性向上が期待できる。 ・鉄道により分断された都市計画道路万場藤前線が開通することにより地域分断の解消が期待できる。	継続	都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 3・3・30号桜井 駅前線 安城市	再々評価	84	111	【内訳】 走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：1.0億円 交通事故減少便益：-1.4億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：19,600台時/日	87	1.3	・土地区画整理事業との連携により、駅周辺市街地の発展、駅の利便性向上に寄与する。 ・名鉄西尾線の高架化により、碧海桜井駅周辺の一体的市街地形成に寄与する。	継続	都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）

J R山陰本線等 連続立体交差事業 (福知山駅付近) 京都府	再々評価	314	406	【内訳】 移動時間短縮便益：316億円 走行経費減少便益：85億円 交通事故減少便益：4.8億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：77,700台時/日	378	1.1	・踏切の除却により洪水損失時間の削減が見込まれる。 ・区画整理事業と連携し、良好なまちづくりが見込まれる。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
都市計画道路 福井縦貫線(幸橋) 福井県	再々評価	110	196	【内訳】 走行時間短縮便益：182億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：36,100台/日	68	2.9	・福井市中心市街地においての交通循環の改善が図られる。 ・足羽川の河川断面の確保による洪水被害の防止に寄与する。 ・福井駅周辺土地区画整理事業や市街地再開発事業とともに駅周辺部を一体的に整備することにより、中心市街地の賑わいを取り戻し、都市機能の一層の充実強化を図る。	継続	都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
都市計画道路 富石北線 大阪府	再々評価	32	79	【内訳】 走行時間短縮便益：74億円 走行経費減少便益：5億円 交通事故減少便益：-0.11億円 【主な根拠】 計画交通量：4,200台/日	43	1.8	・災害発生時の緊急輸送路、避難路の確保による防災性が向上する。 ・十分な幅員が確保された歩道による快適性が向上する。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
大阪外環状線連続 立体交差事業 (仮称 柏田駅付 近) 大阪府	再々評価	197	275	【内訳】 移動時間短縮便益：185億円 走行経費減少便益：90億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：52,600台時/日	129	2.1	・鉄道高架化が完了後、踏切が除却され踏切事故の解消、踏切遮断時間が解消され交通渋滞の緩和が図られる。 ・鉄道高架化することにより、市街地の分断が解消される。 ・駅の高架化にあわせて、駅前などの周辺の街づくりを一体的に進めることにより、駅前広場や駅周辺の道	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
阪急京都線・千里線 連続立体交差事業 (淡路駅付近) 大阪府	再々評価	1,450	2,266	【内訳】 移動時間短縮便益：2,219億円 走行経費減少便益：45億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：312,700台時/日	1,141	2.0	・ボトルネック踏切の除却が見込まれ、道路交通の円滑化が図られる。 ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消する。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
大阪外環状線連続立 体交差事業 (東大阪市域界～加 美駅付近) 大阪府	再々評価	93	212	【内訳】 移動時間短縮便益：205億円 走行経費減少便益：5.5億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：23,400台時/日	119	1.8	・踏切除却によりバス利用者の利便性向上が期待される。 ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消する	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
都市計画道路 御影山手線(深田 池) 神戸市	再々評価	36	61	【内訳】 走行時間短縮便益：60億円 走行経費減少便益：0.61億円 交通事故減少便益：0.74億円 【主な根拠】 計画交通量：9,000台/日	37	1.7	・対象区間が現在阪急御影駅から連絡道路がない御影山手地への連絡道路となる。 ・二次医療施設(甲南病院、六甲病院)へのアクセス向上が見込まれる。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)
広島市東部地区 連続立体交差事業 (海田市駅～向洋駅 付近) 広島県	再々評価	962	1,062	【内訳】 移動時間短縮便益：1,016億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：340,800台時/日	685	1.6	・ボトルネック踏切の除却による交通環境改善が期待される。 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携により、都市の核づくりの推進が図られる。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春敏)

広島市東部地区 連続立体交差事業 (海田市駅～向洋駅 付近) 広島市	再々評価	962	1,062	【内訳】 移動時間短縮便益：1,016億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：340,800台時/日	685	1.6	・踏切交通遮断量が10,000台時/日以上を踏切14箇所を除却により、渋滞の解消が図られる。 ・船越地区、青崎地区の地域分断が解消され、良好な市街地形成が図られる。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
J R山陽本線等連続 立体交差事業 (倉敷駅 付近) 岡山県	再々評価	600	955	【内訳】 移動時間短縮便益：924億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：141,000台時/日	570	1.7	・鉄道により分断されている南北市街地の一体的発展と駅周辺の交通混雑の解消が図られる。 ・周辺まちづくり事業と一体となった都市基盤整備及び中心市街地の機能が強化される。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
JR佐世保線連続立体 交差事業 (武雄温泉 駅付近) 佐賀県	再々評価	100	170	【内訳】 移動時間短縮便益：165億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：40,000台時/日	138	1.2	・中心市街地の活性化、都市圏の交通円滑化の推進に寄与する。 ・通行車両及び歩行者の安全が確保され周辺地域の発展が図られる。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
都市計画道路 飯原豆段美津島線 長崎県	10年 継続中	28	31.38	【内訳】 走行時間短縮便益：30.73億円 走行経費減少便益：0.65億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：15,900台/日	29.58	1.1	・中心市街地の交通混雑が改善される。 ・通行車両及び歩行者の安全が確保され周辺地域の発展が図られる。	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 福本 仁 志)
地域高規格道路 大分中央幹線道路 都市計画道路 庄の原野線 大分県	再々評価	359	522	【内訳】 走行時間短縮便益：504億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：0.16億円 【主な根拠】 計画交通量：20,300台/日	412	1.3	・公共交通機関の利便性が向上し、都市活動に資する。 ・地域高規格道路として整備され、地域ネットワークの都市軸として機能する。 ・おおいた団体の各会場の輸送ルートとして大会を支援する。	継続	本省都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷 春 敏)
日豊本線連続立体交 差事業 (日向市駅付近) 宮崎県	10年 継続中	80	585	【内訳】 移動時間短縮便益：342億円 走行経費減少便益：243億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：49,100台時/日	87	6.7	・踏切除去による安全性向上が図られる。 ・鉄道利用者の利便性向上が図られる。 ・市街地の一体化による地域活性化が図られる。 ・都市の拠点整備に資する。 ・都市景観に配慮した地域のシンボリック整備となる。	継続	本省 都市・地域整備局 街路課 (課長 松谷春 敏)
都市計画道路 真地久茂地線外1線 (トンネル工区) 沖縄県	10年 継続中	67	536	【内訳】 走行時間短縮便益：515億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：22,200台/日	350	1.5	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・特別立法(沖縄振興特別措置法)に基づく事業である。 ・三次医療施設(南部医療センター)こども医療センター)へのアクセス向上が見込まれる。	継続	沖縄総合事務局開 発建設部建設産 業・地方整備課 (課長 竹富信 也)
都市計画道路 新都心牧志線外1線 沖縄県	10年 継続中	95	526	【内訳】 走行時間短縮便益：482億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量：40,200台/日	109	4.8	・土地区画整理事業(那覇新都心土地区画整理事業)と連携しまちづくりに寄与する。 ・特別立法(沖縄振興特別措置法)に基づく事業である。 ・対象区画が電線類無電柱化5ヶ年計画(無電柱化推進計画)に位置づけが有り、美しい町並みの形成に寄与する。	継続	沖縄総合事務局開 発建設部建設産 業・地方整備課 (課長 竹富信 也)
都市計画道路 真地久茂地線外1線 (真地工区) 沖縄県	再々評価	35	536	【内訳】 走行時間短縮便益：515億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：22,200台/日	350	1.5	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・特別立法(沖縄振興特別措置法)に基づく事業である。 ・三次医療施設(南部医療センター)こども医療センター)へのアクセス向上が見込まれる。	継続	沖縄総合事務局開 発建設部建設産 業・地方整備課 (課長 竹富信 也)

都市計画道路 石嶺福祉センター線 (1工区) 那覇市	10年 継続中	23	44	【内訳】 走行時間短縮便益：48億円 走行経費減少便益：-1.0億円 交通事故減少便益：-2.7億円 【主な根拠】 計画交通量：13,300台/日	24	1.8	・現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・那覇市都市内幹線道路網整備プログラムに位置づけられている。	継続	沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)
都市計画道路 県道153号線外1線 沖縄県	10年 継続中	77	96	【内訳】 走行時間短縮便益：95億円 走行経費減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：15,000台/日	82	1.2	・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する。 ・特別立法(沖縄振興特別措置法)に基づく事業である。 ・対象区間が電線類無電柱化5ヶ年計画(無電柱化推進計画)に位置づけが有り、美しい町並みの形成に寄与する。	継続	沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)
都市計画道路 外廓線 名護市	10年 継続中	51	99	【内訳】 走行時間短縮便益：81億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：5,400台/日	65	1.5	・市街地の骨格を形成するほか、区画整理事業との連携により、良好な市街地の形成に資する。	継続	沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課 (課長 竹富信也)

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C			
			便益の内訳及び主な根拠						
仙台港背後地土地区画整理事業 仙台市・多賀城市	10年 継続中	626	343	【内訳】 走行時間短縮便益：309億円 走行費用減少便益：35億円 交通事故減少便益：-0.7億円 【主な根拠】 計画交通量：54,500台/日	166	2.1	・物流の効率化の支援(仙台塩釜港と仙台東部道路までのアクセスが改善される(6.2km→3.8km)) ・地域づくりの支援(商業文化レクリエーション施設等の大規模施設の大規模イベント誘致を支援) ・良好な環境の保全・形成(地区計画により宅地側の良好な環境形成を図る) ・道路の防災対策・危機管理の充実(公園整備により避難拠点が整備される)	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
秋田駅西北地区土地区画整理事業 秋田市	再々評価	131	144	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行費用減少便益：2.8億円 交通事故減少便益：0.5億円 【主な根拠】 計画交通量：58,831台/日	92	1.6	・中心市街地の活性化(街区の再編、未利用地の入れ替え・集約を行う) ・地域・都市の基盤の形成(電線類の地中化) ・安全な生活環境の確保(通学路等における幅員が狭い歩道の解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消防活動困難地区1.5haの解消)	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 堂園洋昭)
蔵王みはらしの丘土地区画整理事業 都市再生機構	10年 継続中	254	198	【内訳】 走行時間短縮便益：193億円 走行費用短縮便益：5.5億円 交通事故減少便益：-0.55億円 【主な根拠】 計画交通量：7,500台/日	105	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進(広域都市圏道路ネットワーク整備による都市内交通問題の緩和) ・良好な環境の保全・形成(地区計画等による宅地側の良好な環境の形成) ・土地区画整理事業効果 B/C=1.1	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
伊賀河原土地区画整理事業 郡山市	再々評価	114	158	【内訳】 走行時間短縮便益：142億円 走行費用短縮便益：12億円 交通事故減少便益：4.0億円 【主な根拠】 計画交通量：14,588台/日	49	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進(広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路) ・安全な生活環境の確保(通学路等における幅員が狭い歩道の解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実(消火活動が困難な地区の解消)	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 堂園洋昭)

富田東土地区画整理事業 富田東土地区画整理組合	再々評価	123	129	【内訳】 走行時間短縮便益：127億円 走行費用短縮便益：1.5億円 交通事故減少便益：0.42億円 【主な根拠】 計画交通量：15,000台/日	70	1.8	・都市圏交通の円滑化の推進（バス停設置による公共交通機関の利用促進） ・安全な生活環境の確保（幅員が狭い歩道の解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区20.0haの解消）	継続	東北地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 堂園洋昭）
仙台市富沢駅周辺土地区画整理事業 仙台市	再々評価	302	984	【内訳】 走行時間短縮便益：964億円 走行費用短縮便益：21億円 交通事故減少便益：-0.7億円 【主な根拠】 計画交通量：62,885台/日	119	8.3	・中心市街地の活性化（低未利用地17.5haの入れ替え・集約を行う。） ・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する。） ・安全な生活環境の確保（住居系の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行可能にする）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
取手駅北土地区画整理事業 取手市	再々評価	173	183	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行費用短縮便益：7.6億円 交通事故減少便益：-2.21億円 【主な根拠】 計画交通量：46,000台/日	110	1.6	・安全な生活環境の確保（地区内の通学路で現況歩道幅員無しの箇所が0m→247mとなる） ・無電柱化による美しい町並みの形成（都市計画道路において新たに無電柱化の箇所が0m→837mとなる） ・都市の再生（区画整理事業の基盤整備と地区計画における計画的なまちづくりの推進（0ha→6.5ha）） ・歩行者・自転車のための生活空間の形成（交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される（0m→837m））	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
宇都宮大学東南部第1土地区画整理事業 宇都宮市	10年 継続中	222	124	【内訳】 走行時間短縮便益：83億円 走行費用短縮便益：39億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：16,027台/日	70	1.8	・物流の効率化の支援（産業通りの整備により宇都宮工業団地から東北縦貫自動車道へのアクセスが改善される。） ・安全な生活環境の確保（地区内の通学路に2.171mの歩道等が整備されることで、安全な歩行空間が確保される。） ・道路の防災対策・危機管理の充実（地区内に13.6haある消防活動困難地区が解消される。）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
松並木区画整理事業 前橋市	再々評価	224	365	【内訳】 走行時間短縮便益：292億円 走行費用短縮便益：42億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量：30,100台/日	70	5.2	・安全な生活環境の確保（安全な歩行者空間の歩道確保1200m→4948m） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動が困難な地区の解消）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
太田駅周辺土地区画整理事業 太田市	再々評価	240	224	【内訳】 走行時間短縮便益：224億円 走行費用短縮便益：5.7億円 交通事故減少便益：-6.3億円 【主な根拠】 計画交通量：34,672台/日	63	3.6	・中心市街地の活性化（中心市街地へのアクセスの改善、南北に分断された市街地の一体化） ・都市圏の交通円滑化の促進（公共交通機関の利用の促進に資する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
沼田市中心市街地土地区画整理事業 沼田市	10年 継続中	148	170	【内訳】 走行時間短縮便益：165億円 走行費用短縮便益：4.3億円 交通事故減少便益：0.70億円 【主な根拠】 計画交通量：16,000台/日	59	2.9	・中心市街地の活性化（駐車車両が走行の支障となっている。道路幅員と個店への出入りをし易くすることにより、中心市街地の混雑度の緩和を図る） ・安全な生活環境の確保（歩道の整備により、歩行者や車椅子の安全を確保する） ・良好な環境の保全・形成（沿道まちづくりと連携し、商業の振興と環境改善を図る） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動が困難な地区の解消）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）

鶴土地区画整理事業 邑楽町	10年 継続中	70	104	【内訳】 走行時間短縮便益：104億円 走行費用短縮便益：1.5億円 交通事故減少便益：-1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：25,125台/日	25	4.1	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用促進に資する） ・安全な生活環境の確保（歩道の整備により、歩行者、自転車の安全を確保する） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動が困難な地区の解消）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
入間市駅北口土地区画整理事業 入間市	再々評価	144	116	【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行費用短縮便益：5.0億円 交通事故減少便益：0.65億円 【主な根拠】 計画交通量：18,000台/日	48	2.4	・中心市街地の活性化（市中心拠点を形成するため、商業・業務機能の集積を図る。） ・都市圏の交通円滑化の推進（広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路整備） ・安全な生活環境の確保（住居系・商業系地区内の2車線以上道路で、歩道等を車椅子が通行できるよう整備）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
中央第一土地区画整理事業 蕨市	10年 継続中	111	191	【内訳】 走行時間短縮便益：184億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：0.71億円 【計画交通量】 計画交通量：8,500台	67	2.9	・道路の防災対策・危機管理の充実（6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する。） ・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業である。）	見直し継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
戸塚東部特定土地区画整理事業 川口市戸塚東部特定土地区画整理組合	再々評価	148	539	【内訳】 走行時間短縮便益：507億円 走行費用減少便益：27億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量：23,209台/日	45	12.1	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の推進に資する） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給を実施する） ・防災上安全な市街地を形成（幅員6m以上の道路がないため消火活動ができない地区が存在する。）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
里土地区画整理事業 鳩ヶ谷市	再々評価	376	443	【内訳】 走行時間短縮便益：378億円 走行費用短縮便益：64億円 交通事故減少便益：0.91億円 【主な根拠】 計画交通量：23,000台/日	126	3.5	・地域・都市の基盤の形成（鉄道新駅や道路整備とあわせて、秩序ある住宅地を供給する） ・地域の競争条件確保のための鉄線道路網の構築（都市間の高規格道路は早期に整備する） ・中心市街地の活性化（中心市街地に位置づけされており、商業・業務施設の誘導を図る。）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業 千葉県	10年 継続中	742	1,140	【内訳】 走行時間短縮便益：1175億円 走行費用短縮便益：-6.8億円 交通事故減少便益：-28億円 【主な根拠】 計画交通量：61,373台/日	209	5.4	・地域・都市整備基盤の形成（鉄道新線や新駅整備と一体となった事業、大都市法に基づく重点供給地域内の事業、道路整備と一体となった住宅地供給138ha） ・良好な環境の保全・形成（地区計画による宅地側の良好な環境の形成）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
木地区一体型特定土地区画整理事業 千葉県	10年 継続中	298	105	【内訳】 走行時間短縮便益：109億円 走行費用短縮便益：-1.8億円 交通事故減少便益：-2.5億円 【主な根拠】 計画交通量：21,016台/日	55	1.9	・地域・都市整備基盤の形成（鉄道新線整備と一体となった事業、大都市法に基づく重点供給地域内の事業、道路整備と一体となった住宅地供給49ha） ・道路の防災対策・危機管理の充実（第3次地震防災緊急事業5箇年計画に避難路として位置づけ）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
金田西特定土地区画整理事業 千葉県	10年 継続中	344	186	【内訳】 走行時間短縮便益：197億円 走行費用短縮便益：-6.7億円 交通事故減少便益：-4.8億円 【主な根拠】 計画交通量：25,000台/日	78	2.4	・防災上安全な市街地を形成（消防活動困難地区の解消、公園整備による災害拠点施設の確保） ・活力ある地域の実現、生活利便性の向上（地区内への商業施設等の誘致） ・良好な生活環境の向上（公園整備、下水道整備等による地域住民の生活環境の向上）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

西平井・猪ヶ崎地区 一体型特定土地 区画整理事業 流山市	10年 継続中	174	90	【内訳】 走行時間短縮便益：119億円 走行費用短縮便益：-13億円 交通事故減少便益：-16億円 【主な根拠】 計画交通量：28,821台/日	35	2.6	・地域・都市整備基盤の形成（鉄道新線整備と一体となった事業、大都市法に基づく重点供給地域内の事業、道路整備と一体となった住宅地供給34ha） ・良好な環境の保全・形成（地区計画による宅地側の良好な環境の形成）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
八幡宿駅東口土地 区画整理事業 市原市	再々評価	149	85	【内訳】 走行時間短縮便益：84億円 走行費用短縮便益：2.2億円 交通事故減少便益：-1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：22,000台/日	43	2.0	・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・安全な生活環境の確保（地区内の通学路で現況歩道幅員≦1mの箇所を減少） ・防災上安全な市街地を形成（消防活動困難地区の解消）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
宇津木土地区画整理事業 八王子市	再々評価	253	48	【内訳】 走行時間短縮便益：49億円 走行費用短縮便益：-0.58億円 交通事故減少便益：0.05億円 【主な根拠】 計画交通量：10,000台/日	27	1.7	・防災上安全な市街地を形成（消防活動困難地区の解消、公園整備による災害拠点施設の確保） ・地域・都市基盤の形成（広域交通結節地域の良好な都市基盤の形成） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による良好な環境の形成）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
渋谷（南部地区）土地 区画整理事業 大和市	再々評価	354	177	【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行費用減少便益：6.7億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量：42,163台/日	101	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進（駅前広場等の整備により、公共交通機関の利用の促進に資する） ・地域・都市の基盤の形成（対象区間が電線類地中化5カ年計画に位置づけられており、大都市法に基づく重点供給地域内の事業である） ・良好な環境の保全・形成（地区計画による良好な環境の形成） ・他プロジェクトとの関連（住居系との合併施行）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
南足柄市ままだる田 特定土地区画整理事業 ままだる田特定 土地区画整理組合	再々評価	53	77	【内訳】 走行時間短縮便益：77億円 走行費用減少便益：0.87億円 交通事故減少便益：-0.84億円 【主な根拠】 計画交通量：7,686台/日	30	2.5	・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給を実施） ・安全な生活環境の確保（住居系の2車線以上の道路で歩道等を車椅子が通行できない） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境形成）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
風波野南特定土地 区画整理事業 風波野南特定土地 区画整理組合	再々評価	41	54	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行費用短縮便益：1.5億円 交通事故減少便益：-0.18億円 【主な根拠】 計画交通量：85,326台/日	18	3.0	・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業） ・良好な住環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
蓮沼下特定土地 区画整理事業 蓮沼下特定土地 区画整理組合	再々評価	66	60	【内訳】 走行時間短縮便益：51億円 走行費用短縮便益：5.1億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量：47,526台/日	19	3.2	・中心市街地の活性化（中心市街地への至る現道の混雑度が緩和） ・交通円滑化の推進（公共交通機関の利用促進） ・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内の事業）	継続	関東地方整備局 都市整備課 （課長 赤星健太郎）
金沢市野田土地 区画整理事業 野田土地区画整理 組合	10年 継続中	143	383	【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行費用短縮便益：15億円 交通事故減少便益：-0.45億円 【主な根拠】 計画交通量：26,800台/日	126	3.0	・幹線道路網の整備（地域高規格道路の位置づけのある金沢外環状道路の整備） ・地域・都市の基盤形成（道路整備と一体となった宅地供給） ・道路の防災対策（緊急輸送道路ネットワークの計画の位置づけのある幹線道路の整備）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

鷺山・下土居土地区画整理事業 鷺山・下土居土地区画整理組合	10年 継続中	61	171	【内訳】 走行時間短縮便益：163億円 走行費用短縮便益：4.2億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：55,487台/日	31	5.6	・安全な生活環境の確保（地区内の歩道を確保） ・地域づくりの支援（地区内に拠点保育所を整備） ・都市圏の交通円滑化の推進（バイパス機能の確保による渋滞の解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	中部地方整備局 都市整備課 （課長 中西賢也）
名古屋市長志段味特定土地区画整理事業 上志段味特定土地区画整理組合	再々評価	418	2,367	【内訳】 走行時間短縮便益：2,280億円 走行費用短縮便益：87億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量：43,079台/日（上志段味線）	103	23.1	・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用増進） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給） ・地域づくりの支援（拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
三山木地区特定土地区画整理事業 京田辺市	再々評価	255	369	【内訳】 走行時間短縮便益：363億円 走行費用短縮便益：8.2億円 交通事故減少便益：-2.0億円 【主な根拠】 計画交通量：27,249台/日	167	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進（鉄道2線の踏切遮断時間が7時間を超える踏切が、鉄道高架化により解消される） ・安全な生活環境の確保（地区内通学路の歩行環境が大幅に改善される） ・鉄道2線により一体的発展が阻害されている地区が解消される。	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
海南駅東土地区画整理事業 海南市	10年 継続中	114	188	【内訳】 走行時間短縮便益：100億円 走行費用短縮便益：19億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量：7,000台/日	54	3.5	・安全な生活環境の確保（地区内狭小道路の解消、視距改善） ・道路の防災対策・危機管理の充実（緊急車両による活動困難地区の解消） ・都市圏の交通円滑化（公共交通機関の利用促進）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
洛北第三地区土地区画整理事業 洛北第三地区土地区画整理組合	再々評価	77	177	【内訳】 走行時間短縮便益：172億円 走行費用短縮便益：5.6億円 交通事故減少便益：-0.68億円 【主な根拠】 計画交通量：8,900台/日	28	6.3	・地域・都市の基盤の形成（都市内定住人口の増加に大きく寄与） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動・緊急活動が困難な区域の解消） ・安全な生活環境の確保（通学路等における歩道整備による安全性の確保）	継続	近畿地方整備局 都市整備課 （課長 奥田諒夫）
富田西部第一土地区画整理事業 周南市	再々評価	104	181	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行費用短縮便益：8.9億円 交通事故減少便益：-5.6億円 【主な根拠】 計画交通量：43,934台/日	91	2.0	・地域・都市基盤施設の形成（道路整備と一体となった住宅地供給（460戸）） ・安全な生活環境の確保（地区内の通学路で現況歩道なしの解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員6m以上の道路整備による消防活動困難地区の解消）	継続	中国地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 松井康治）
新居浜駅前土地区画整理事業 新居浜市	10年 継続中	300	224	【内訳】 走行時間短縮便益：219億円 走行費用短縮便益：5.3億円 交通事故減少便益：0.13億円 【主な根拠】 計画交通量：9,018台/日	128	1.8	・中心市街地の活性化（市中心部への現道の混雑緩和1.03→0.91、街区の再編により、商業業務機能の集積、土地の有効利用を促進） ・安全な生活環境の確保（地区内通学路で現況歩道幅員≤1mの箇所1450mが解消される。） ・道路の防災対策・危機管理の充実（全ての宅地が幅員6m以上の道路に面するため、消防活動困難地区7haが解消する。公園整備により、災害時の一時避難地4カ所0.8haが確保される。）	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
兵庫北土地区画整理事業 兵庫北土地区画整理組合	10年 継続中	166	278	【内訳】 走行時間短縮便益：253億円 走行費用短縮便益：27億円 交通事故減少便益：-1.3億円 【主な根拠】 計画交通量：14,100台/日	74	3.8	・地域づくりの支援（地区内への商業施設等の誘致） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消（14.7ha→0.0ha）、公園整備による避難拠点の確保（6.35ha））	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 福本仁志）

八千把地区土地区画整理事業 八代市	再々評価	50	43	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行費用短縮便益：2.7億円 交通事故減少便益：0.91億円 【主な根拠】 計画交通量：63,037台/日</p>	27	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化（中心市街地へのアクセス強化（八代線2車線→北部幹線4車線）） ・安全な生活環境の確保（歩道設置道路0m→2.913m） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消（41戸→0戸）） 	継続	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 福本仁志）
東部第二土地区画整理事業 宮崎市	10年 継続中	224	185	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：184億円 走行費用短縮便益：17億円 交通事故減少便益：-16億円 【主な根拠】 計画交通量：12,600台/日</p>	79	2.3	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な生活環境の確保（通学路等の歩道の整備） ・良好な環境の保全・形成（公園、河川沿いの歩行者専用道路整備によりゆとりある良好な市街地環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消（30ha→0ha）。公園の整備（0→8箇所）） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
飯田土地区画整理事業 宮崎市	再々評価	55	52	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行費用短縮便益：2.4億円 交通事故減少便益：-3.6億円 【主な根拠】 計画交通量：20,192台/日</p>	30	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・安全な生活環境の確保（通学路等の歩道の整備） ・良好な環境の保全・形成（公園、緑地整備等によりゆとりある良好な市街地環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消（6.4ha→0ha）） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
財光寺南土地区画整理事業 日向市	再々評価	220	410	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：377億円 走行費用短縮便益：25億円 交通事故減少便益：7.6億円 【主な根拠】 計画交通量：7,300台/日</p>	155	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化の支援（東九州自動車道16関連アクセス道路整備W=30m、L=373m） ・安全な生活環境の確保（歩道幅員3.5～5.5m、L=1.2kmを整備） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消（40.2ha→0ha）、公園整備による災害拠点施設の確保（3.2ha）） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
日向市駅周辺土地区画整理事業 日向市	10年 継続中	267	203	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：197億円 走行費用短縮便益：5.3億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量：23,200台/日</p>	135	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化（街区の再編、集約化による商業施設の再生） ・地域づくりの支援（交流拠点広場整備等） ・安全な生活環境の確保（幹線道路整備における歩道幅員の拡幅W=0⇒W=4.5m L=438m） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
吉野地区土地区画整理事業 鹿児島市	再々評価	528	514	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：514億円 走行費用短縮便益：11億円 交通事故減少便益：-11億円 【主な根拠】 計画交通量：19,900台/日</p>	277	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化（中心市街地への現道の混雑度1.65を0.51に改善） ・安全な生活環境の確保（4.5m歩道設置） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消）（緊急輸送道路ネットワークに位置づけられた25m道路設置） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
十町土地区画整理事業 指宿市	再々評価	77	34	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行費用短縮便益：0.52億円 交通事故減少便益：1.6億円 【主な根拠】 計画交通量：6,150台/日</p>	19	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給（20ha）） ・良好な環境の保全・形成（浸水被害のない良好な宅地の形成（浸水被害地域4ha→0ha）） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動困難地区の解消（26ha→0ha）） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
麓第一土地区画整理事業 霧島市	再々評価	82	52	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：52億円 走行費用短縮便益：0.68億円 交通事故減少便益：-0.63億円 【主な根拠】 計画交通量：3,200台/日</p>	34	1.5	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給（24ha）） ・安全な生活環境の確保（通学路に歩道新設（0m→7.382m）） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消防活動困難地区の解消（5ha→0ha）） ・道路の防災対策・危機管理の充実（公園整備による避難拠点の整備（0ha→1.3ha）） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

浦添南第一土地区画整理事業 浦添市	再々評価	303	696	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：690億円 走行費用短縮便益：25億円 交通事故減少便益：-19億円 【主な根拠】 計画交通量：76,000台/日</p>	174	4.0	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の交通円滑化の推進（近傍地のモノレール駅へのアクセス及び出勤時の既存住宅地への通過交通の改善） ・良好な環境の保全・形成（景観法に基づく景観区域に含まれかつ、地区計画等による良好な住環境の形成） ・良好な環境の保全・形成（地区内敷在する1,200基余の墳墓の墓地街区へ集約による住環境の整備、大部分の墳墓（近世墓）に対し文化財の調査・保全） ・道路の防災対策・危機管理の充実（公園や公共施設等による防災安全街区等の避難拠点が整備される） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
浦添南第二土地区画整理事業 浦添市	再々評価	273	498	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：480億円 走行費用短縮便益：14億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量：33,000台/日</p>	125	4.0	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の交通円滑化の推進（国道330号へのアクセスの改善） ・良好な環境の保全・形成（景観法に基づく景観区域に含まれ、かつ地区計画（予定）等による住環境の形成） ・安全な生活環境の確保（学校教育施設（4校）の周辺整備） ・地域・都市の基盤の形成（地区内の緑地は市の骨格的な緑地であり、緑の基本計画による都市緑地としての整備を行う） ・道路の防災対策・危機管理の充実（公園などによる防災安全街区等の避難拠点が整備される） 	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 （課長 竹富信也）
伊勢土地区画整理事業 八重瀬町	再々評価	111	64	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：31億円 走行費用短縮便益：27億円 交通事故減少便益：6.1億円 【主な根拠】 計画交通量：22,000台/日</p>	36	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路の位置付け有り） ・中心市街地の活性化（街区の再編、低未利用地の入れ替え、集約を行う） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地の良好な環境の形成） ・道路の防災対策・危機管理の充実 	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 （課長 竹富信也）
津嘉山北土地区画整理事業 南風原町	再々評価	265	659	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：651億円 走行費用短縮便益：15億円 交通事故減少便益：-7.3億円 【主な根拠】 計画交通量：23,000台/日</p>	134	4.9	<ul style="list-style-type: none"> ・地域づくりの支援（地区内への商業施設等の誘致による、生活利便性の向上） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地における良好な環境の形成） ・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築（地域高規格道路の位置付け有り） ・地域・都市の基盤の形成（道路整備と一体となった住宅地供給を実施） 	継続	沖縄総合事務局 建設産業・地方整備課 （課長 竹富信也）
新市街地地区一体型土地区画整理事業 都市再生機構	10年 継続中	1,020	166	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：162億円 走行費用短縮便益：3.6億円 交通事故減少便益：0.3億円 【主な根拠】 計画交通量：37,320台/日</p>	97	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成（大都市法に基づく重点供給地域内で鉄道新線や新駅整備と一体となった事業。当該道路の整備によりつくばエクスプレス及び東武野田線の地区内新駅へのアクセスが向上） ・安全な生活環境の確保（広域ネットワークにより、既存道路の交通渋滞が緩和されるとともに歩道の整備により児童の通学路も安全に確保される。） ・良好な環境の保全・形成（当該道路の整備と併せ地区計画等による宅地側の良好な環境も形成） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
真田・北金目特定土地区画整理事業 都市再生機構	再々評価	502	371	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：359億円 走行費用短縮便益：8.5億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台/日</p>	75	4.9	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備と一体となった住宅地供給（住宅用地48.2ha） ・地区計画等による宅地側の良好な環境の形成（H18.12地区計画決定） ・中心市街地の活性化（中心市街地に至る現道（一般国道246号【伊勢原市神戸521】・平塚野線【秦野市下大槻763】/ともに地区外）の混雑度が1.0以上であり、渋滞解消に寄与する。） 	継続	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

【住宅市街地総合整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	貨幣換算が困難な効果等による評価		対応方針	担当課 (担当課長名)
川口駅周辺地区住宅市街地総合整備事業 埼玉県川口市	再々評価	チェックリストによる評価を実施。 交通円滑化等による周辺地区の活性化をもたらし、災害時には緊急避難路としても位置づけられている道路整備について、毎年着実に用地交渉を進めた結果、未買収地も限られてきたこと、また暫定整備による歩道の不連続を解消するために早急に事業完了させる必要があることから継続と判断した。		継続	関東地方整備局 建設部住宅整備課 (課長 高木直人)

【住宅市街地基盤整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C (億円)	B/C			
			便益の内訳及び主な根拠					
シーアイタウン利府東部								
町道浜田駅前赤沼線 (地方道) 利府町	10年継続 中	52	128	51	2.5	住宅地事業・施設整備の進捗状況	継続	東北地方整備局 建設部 都市・住宅整備課 (課長 堂園洋昭)
町道大具香ヶ森線 (地方道) 利府町	その他	6.3	9.5	5.8	1.6	住宅地事業・施設整備の進捗状況	継続	
コモンシティ十王・城の丘								
県道日立いわき線 (地方道) 茨城県	10年継続 中	33	127	35	3.6	団地へのアクセス向上や整備に伴う交通分散による既存道路の安全性の向上	継続	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
伊奈谷和原丘陵部土地区画整理								
県道つくば野田線 (地方道) 茨城県	再々評価	76	162	86	1.9	つくばエクスプレス沿線で進められているまちづくりの促進及び歩行者(学童等)の安全性の向上	継続	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
県道野田牛久線 (地方道) 茨城県	再々評価	66	216	74	2.9	つくばエクスプレス沿線で進められているまちづくりの促進及び市役所等の公共施設へのアクセス向上。また、緊急輸送路の代替機能の確保	継続	
東楯戸・台線他4路線 (区画) 茨城県	再々評価	91	3,004	1,256	2.4	6m以上の道路や公園の配置など公共空間の増加による防災性の向上等	継続	
古河駅東部土地区画整理								
旭町・今泉線 (区画) 古河市	10年継続 中	6.1	100	43	2.3	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・中心市街地の活性化 ・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
飯能笠縫土地区画整理他3								
川寺岩沢線他1 (区画) 飯能市	10年継続 中	-	-	-	-	-	評価手続き中	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
東濃研究学園都市								
県道肥田下石線 (地方道) 岐阜県	10年継続 中	41	269	139	1.9	住宅地事業・施設整備の進捗状況 等	継続	中部地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 中崎ふじの)

