

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【河川事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
柿川床上浸水対策 特別緊急事業 新潟県	その他	110	157	【内訳】 被害防止便益:155億円 残存価値:1.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:115戸 年平均浸水軽減面積:4.7ha	126	【内訳】 建設費 115億円 維持管理費 11億円	1.2	・総事業費が91億円から約110億円に増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・平成24年に、長岡市中心市街地活性化を目指し、交流・行政機能の拠点として複合交流施設がオープン(市役所本庁舎が移転)したため、流域の治水安全度向上の必要性がさらに強まっている。 ②事業の進捗の見込みについて ・平成24年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。 ・当初想定しえなかった支障施設対策や軟弱地盤対策の工法変更が必要となったこと等により、総事業費が増加した。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・柿川放水路の工区毎に現場条件に応じた函体設置工法を比較検討しコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
十二沢川床上浸水 対策特別緊急事業 新潟県	その他	49	95	【内訳】 被害防止便益:94億円 残存価値:1.2億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:26戸 年平均浸水軽減面積:1.5ha	56	【内訳】 建設費 51億円 維持管理費 5.5億円	1.7	・総事業費が40億円から約49億円に増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・一般国道17号 六日町バイパス事業が平成6年に事業着手され、一部供用開始区間の延伸に伴い、周辺開発等による人口・資産等の増加が見込まれ、災害リスク増加の恐れが高まっている。 ②事業の進捗の見込みについて ・平成24年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。 ・当初想定していた以上に改修工事箇所が軟弱地盤であり、周辺地域に与える影響が大きいことが発覚し、地盤改良工範囲の拡大や仮設等の対策が必要となったこと等から総事業費が増加した。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・付帯構造物工事については、工区毎に現場条件に応じた函体、もしくは橋梁形式など比較検討しコスト縮減に努める。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
和田川床上浸水対策特別緊急事業 和歌山県	その他	67	743	【内訳】 被害防止便益:741億円 残存価値:2.4億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:418戸 年平均浸水軽減面積:28ha	74	【内訳】 建設費 67億円 維持管理費 7.6億円	10.0	・総事業費が52億円から約67億円に増加したことから再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・和歌山市の中心市街地を流れる都市河川であり、宅地化による災害リスク増加の恐れが高まっている。 ②事業の進捗の見込みについて ・平成25年度より事業に着手。事業全体として、完成に向けて概ね順調に進捗している。 ・軟弱地盤であることが発覚しことによる工法の見直し等により事業費が増加した。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・リサイクル材等の活用を積極的に取り入れることによりコスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

【ダム事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
厚幌ダム建設事業 北海道	その他	450	900	【内訳】 被害防止便益:508億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 378億円 残存価値:14億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:9戸 年平均浸水軽減面積:42ha 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厚幌 ダムと同じ機能を有するダムを代替え施 設とし、代替法を用いて計上	417	【内訳】 建設費:411億円 維持管理費:6億円	2.2	・厚真川では、近年でも平成4年、平成13年、平成18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56年8月に浸水被害121戸、平成4年8月に浸水被害89戸、平成13年9月に42戸、平成18年8月に2戸の浸水被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの浸水被害及び洪水被害が軽減される。 ①事業の必要性等について ・厚真川では、昭和56年8月に浸水被害121戸、平成13年9月に42戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である厚真町より参画内容の変更の申し出はない。 ・かんがい事業者である勇払東部地区より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・ダム事業の検証を実施したことによる工程の見直しを行った結果、1年の工期延期が不可避となった。 ・総事業費について確認を行った結果、設計条件の見直し等により現計画の事業費から約90億円の増加となった。 ・昭和61年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成29年度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などの可能性について ・「重力式コンクリートダム」から「台形CSGダム」にダム形式を変更することでコスト縮減を図っており、今後も、引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努める。 ・厚幌ダム+河道掘削(現計画)と河道掘削と引堤等による組合せを複数比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
築川ダム建設事業 岩手県	再々評価	530	1,088	【内訳】 被害防止便益:607億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 453億円 残存価値:28億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:91戸 年平均浸水軽減面積:6.8ha 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築川 ダムと同じ機能を有するダムを代替え施 設とし、代替法を用いて計上	674	【内訳】 建設費 664億円 維持管理費 10億円	1.6	・築川流域では、昭和54年8月、平成2年9月の洪水により被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和54年8月に浸水被害44戸、平成2年9月に浸水被害35戸、全半壊1戸の被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの浸水被害及び洪水被害が軽減される。 ①事業の必要性等について ・築川では、昭和54年8月に浸水被害44戸、平成2年9月に35戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である盛岡市、矢巾町より参画内容の変更の申し出はない。 ・新たに岩手県企業局が、発電の参加を表明。 ②事業進捗の見込みについて ・昭和62年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成25年3月には付替国道、平成27年5月には付替県道を供用開始しており、平成32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などの可能性について ・付替道路のルート見直し等により建設コストの縮減に努めている。今後実施する工事においても、積極的に新技術・新工法を採用するなどし、一層のコスト縮減に努めることとしている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
水無瀬生活貯水池 整備事業 岐阜県	再々評価	60 (※1)	28 (※1)	【内訳】 被害防止便益:27億円 残存価値:1億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:15戸 年平均浸水軽減面積:5ha	23 (※1)	【内訳】 建設費 21億円 維持管理費 2億円	1.3 (※1)	・水無瀬川治川では、昭和43年、平成11年の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43年8月に浸水被害142戸、平成11年9月に4戸の浸水被害が発生している。 ・可茂地域では、平成6年、平成7年など、たびたび濁水が発生している。 ・主な濁水被害として、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日の節水が行われている。 ・事業の実施により、これらの浸水被害及び濁水被害が軽減される。	①事業の必要性等について ・水無瀬川では、昭和43年8月に浸水被害142戸、平成11年9月に4戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ②事業進捗の見込みについて ・ダム事業の検証に係る検討を行うまでは、新たな段階には入らず、水文調査等を継続する。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・「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。)	継続 (「河川及びダム事業の再評価実施要領細目」(平成22年4月1日河川局長通知)に基づいて行った再評価結果としては事業を継続することが妥当と考える。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。)	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
吉野瀬川ダム建設 事業 福井県	その他	325	4,645	【内訳】 被害防止便益:4,465億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:173億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:1,914戸 年平均浸水軽減面積:380ha 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吉野瀬川ダムと同じ機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	413	【内訳】 建設費: 402億円 維持管理費:11億円	11.2	吉野瀬川ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・吉野瀬川では、昭和40年9月に浸水被害1,800戸、平成10年9月に14戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ②事業進捗の見込みについて ・事業用地取得の遅れにより工程の見直しを行った結果、5年の工期延期が不可避となった。 ・昭和61年度に実施計画調査に着手している。現在、付替道路工事を延伸しているところであり、平成37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などの可能性について ・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年度に実施した吉野瀬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」に基づき現計画案(吉野瀬川ダムと河道改修の組合せ)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
与布土生活貯水池 整備事業 兵庫県	その他	147	464	【内訳】 被害防止便益:321億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 137億円 残存価値:6億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:103戸 年平均浸水軽減面積:19.2ha 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与布 土ダムと同じ機能を有するダムを代替え 施設とし、代替法を用いて計上	193	【内訳】 建設費 188億円 維持管理費 5億円	2.4	・与布土川流域では、昭和62年10月、 平成2年9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16 年10月、平成23年9月の洪水により浸 水被害等が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和62年10月 に浸水被害19戸、平成16年10月に12 戸の浸水被害が発生している。 ・主な漏水被害として、近年では平成4 年11月～12月、平成6年7月～8月、平 成7年10月～12月に漏水被害に見舞 われている。特に、平成6年7月からの 漏水においては、水源の取水不能や 公立学校のプールへの給水停止、公 的施設への給水の一部をカットする等 の漏水被害に見舞われている。 ・事業の実施により、これらの浸水被 害及び漏水被害が軽減される。	与布土生活貯水池整備事業の全体計画の変更にあ たって、再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・与布土川では、昭和62年10月に浸水被害19戸、平成 16年10月に12戸の浸水被害等が発生しており、治水安 全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である朝来市より参画内容の変更の申し 出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・貯水池内の法面崩壊が発生したことにより、対策が必要 となったことから約6.5億円の増加となった。また、1年 間の工期延期が不可避となった。 ・平成3年度に建設事業に着手している。ダムは平成26 年6月より供用開始しており、付替道路とその法面対策 を施工中であり、平成28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などの可能性について ・仮設ヤードの造成に現場発生土を流用するなど建設 コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減 に努めることとしている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)
和食ダム建設事業 高知県	その他	128	455	【内訳】 被害防止便益:355億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 95億円 残存価値:5億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:10戸 年平均浸水軽減面積:30ha 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和食 ダムと同じ機能を有するダムを代替え施 設とし、代替法を用いて計上	141	【内訳】 建設費 136億円 維持管理費 5億円	3.2	・和食川流域では、平成元年8月の洪 水により甚大な被害が発生しており、 近年でも平成16年10月の洪水におい て被害が発生している。 ・主な洪水被害として、平成元年8月に 浸水被害73戸、平成10年6月に浸水被 害7戸、平成16年10月に33戸の浸水被 害が発生している。 ・主な漏水被害として、昭和59年2月に 夜間断水37日間、昭和60年1月に夜間 断水27日間、昭和63年2月に夜間断水 14日間、平成8年1月に10日間の夜間 断水が行われている。 ・事業の実施により、これらの浸水被 害及び漏水被害が軽減される。	和食ダム建設事業の全体計画の変更にあって、再評 価を実施。 ①事業の必要性等について ・和食川では、平成元年8月に浸水被害73戸、平成16 年10月に33戸の浸水被害等が発生しており、治水安全 度の向上が望まれている。 ・水道事業者である芸西村より参画内容の変更の申し 出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・平成26年出水による仮設備等の被災により工程の見 直しを行った結果、3年の工期延期が不可避となった。 ・平成4年度に実施計画調査に着手している。平成25年 度よりダム本体工事に着手し、平成27年7月からは堤 体コンクリート打設を行っており、平成30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などの可能性について ・仮設備ヤード造成計画の見直しや漏水処理設備の見 直しなどにより建設コストの縮減に努めている。今後も 引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した和食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」に基づき現計画案(和食ダム)と現計画以外 の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は 現計画案と評価されている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
五ヶ山ダム建設事業 福岡県	再々評価	1,050	2,735	【内訳】 被害防止便益:1,820億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:881億円 残存価値:34億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:2,293戸 年平均浸水軽減面積:32ha 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五ヶ山ダムと同じ機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	808	【内訳】 建設費 750億円 維持管理費 58億円	3.4	①事業の必要性等について ・那珂川では、昭和38年6月に浸水被害7,533戸、平成21年7月に301戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である福岡地区水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。 ・洪水対策事業者である福岡市、福岡地区水道企業団、春日那珂川水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・昭和58年度に実施計画調査に着手している。平成26年2月からダム本体コンクリート打設を開始し、平成27年度内に打設完了する見込みである。また、付替道路7路線のうち5路線については既に完成し、残る2路線については、平成28年度内に完了する見込みであり、平成29年度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などの可能性について ・付替道路の橋梁工事や法面工事において、新技術・新工法を採用し、建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した五ヶ山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」に基づき現計画案(五ヶ山ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	
伊良原ダム建設事業 福岡県	再々評価	758	2,209	【内訳】 被害防止便益:1,632億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:555億円 残存価値:22億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益: 年平均浸水軽減戸数:242戸 年平均浸水軽減面積:69ha 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伊良原ダムと同じ機能を有するダムを代替え施設とし、代替法を用いて計上	718	【内訳】 建設費 663億円 維持管理費 55億円	3.1	・祓川流域では、昭和54年6月、平成55年8月の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月の洪水により甚大な被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和54年6月に浸水被害307戸、昭和55年8月に浸水被害34戸、平成24年7月に9戸の浸水被害が発生している。 ・昭和53年及び平成6年の大洪水をはじめ、近年においても平成14年、平成17年、平成19年、平成21年と、たびたび水不足に見舞われている。 ・主な洪水被害として、昭和53年には70日間の時間断水、平成8年には最大16日間の時間断水、平成14年には262日間の減圧給水が行われている。 ・事業の実施により、これらの浸水被害及び洪水被害が軽減される。	①事業の必要性等について ・祓川では、昭和54年6月に浸水被害307戸、平成24年7月に9戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ・水道事業者である田川・京築地区水道企業団より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・平成22年度以降の残工事に對し、工事の数量及び内容変更の必要が生じたことから、678億円を758億円へ全体事業費の変更を行ったもの。 ・昭和49年度に実施計画調査に着手している。平成26年度よりダム本体工事に着手し、平成27年7月よりダム本体コンクリート打設を開始している。また、国道496号については全体計画約7.0kmのうち、約1.3kmを供用開始しており、町道については全体計画約6.5km(5路線)のうち、約1.6kmを供用開始済みであり、平成29年度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などの可能性について ・付替道路の橋梁工事や道路改良工事において、新技術・新工法を採用し、建設コストの縮減に努めている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・河道改修等の代替案と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
石木ダム建設事業 長崎県	その他	285	342	【内訳】 被害防止便益:114億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 215億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:83戸 年平均浸水軽減面積:10.2ha 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石木 ダムと同じ機能を有するダムを代替施設 とし、代替法を用いて計上	273	【内訳】 建設費 258億円 維持管理費 15億円	1.3	石木ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評 価を実施。 ①事業の必要性等について ・川棚川では、昭和23年9月に浸水被害2,000戸、平成2 年7月に384戸の浸水被害等が発生しており、治水安全 度の向上が望まれている。 ・水道事業者である佐世保市より参画内容の変更の申 し出はない。 ②事業進捗の見込みについて ・石木ダム建設事業の付替県道工事の着工時期が遅 れ、また、現地状況を勘案し本体工事工程に見直し が生じたことから、平成28年度末の完成工期を平成34 年度末予定に変更する。 ・総事業費について確認を行った結果、現事業費から 変更はない。 ・昭和48年度実施計画調査に着手し、現在、付替道路 工事等を実施しているところであり、平成34年度完成に 向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・ダム本体発注段階や工事施工においても工法の工夫 や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努め る。 ・平成24年度に実施した石木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」に基づき現計画案(石木ダム)と現計画以外 の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は 現計画案と評価されている。 ・今回の再評価においても、現時点での評価を行い、石 木ダムを建設する現行計画が優位と評価されている。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
竹田水害緊急治水 ダム建設事業(玉来 ダム) 大分県	その他	240	2,965	【内訳】 被害防止便益:2,952億円 残存価値:13億円 【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	353	【内訳】 建設費 337億円 維持管理費 16億円	8.4	竹田水害緊急治水ダム建設事業の全体計画の変更にあたって、再評価を実施。 ①事業の必要性等について ・玉来川では、平成2年7月に浸水被害342戸、平成24年7月に161戸の浸水被害等が発生しており、治水安全度の向上が望まれている。 ②事業進捗の見込みについて ・総事業費について、現地条件が異なることに伴う設計・施工の見直し等により、約45億円の増額となった。また、設計、施工の見直しにより、必要な工程の見直しを行った結果、5年の工事延期が不可避となった。(要因:複雑な地質に対応したコンクリート工の増工、複雑な地質に対応した止水対策の変更等) ・平成3年度に建設事業に着手している。現在、ダム本体工事着手に向けて転流工事、工事用道路工事等を実施しており、平成34年度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などの可能性について ・コンクリート骨材を工場から購入することによりコスト縮減(材料費10%節減)を図っている。また新工法や他ダムでのコスト縮減策を積極的に採用している。 ・放水路/中上流堤防嵩上げ複合案など複数案と現計画を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。	継続	水管理・国土保全局 治水課 (課長 大西 亘)	

※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る。なお、今後行う「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」(平成27年10月28日水管理・国土保全局長通知)に基づく検証においては、総事業費及び工期等の点検を行ったうえで、その後の検討を行うこととしている。

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

【道路・街路事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
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	190	199	【内訳】 走行時間短縮便益:155億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 14億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	178	【内訳】 事業費 : 172億円 維持管理費: 6. 2億円	1. 1	①地域防災の支援 ・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を図る。 ②地域医療の支援 ・第三次救急医療施設（青森県立中央病院）への搬送時間の短縮により、下北地域における救急医療体制の強化を図る。 ③地域間連携の強化 ・下北地方生活圏と県内外の地方生活圏との交流・連携の促進が期待される。 ④観光産業の振興 ・下北半島国定公園へのアクセス向上により、下北地域の観光産業の活性化が期待される。	【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る。 ・一般国道279号むつ南バイパスは下北半島縦貫道路の一部を形成し、代替路の確保による緊急輸送機能の強化、現道における交通混雑の緩和等を目的とする延長8.7mの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率41%(うち、用地進捗率98%) ・総事業費増及び事業期間延長により再評価を実施【コスト縮減等】 ・現場内外からの建設発生土の有効利用によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
一般国道287号 米沢長井道路 山形県 (米沢北バイパス)	再々評価	279	136	【内訳】 走行時間短縮便益: 125億円 走行経費減少便益: 6. 3億円 交通事故減少便益: 4. 6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,300台/日	50	【内訳】 事業費 : 47億円 維持管理費: 3. 3億円	2. 7	①国土・地域ネットワークの構築 ・川西町から置賜地域の日常活動圏中心城市である米沢市中心部までの所要時間が約15分短縮される。 ・置賜地域の骨格をなす道路として、長井・川西と米沢の地域間交流が促進される。 ②安全で安心できるくらしの確保 ・公立置賜病院(第三次救急医療施設)へのアクセス向上が見込まれ、搬送時間が16分短縮される。 ③安全な生活環境の確保 ・当該区間において、死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間(3箇所)の解消、交通量の減少、線形不良区間の解消等により安全性の向上が期待出来る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道287号は米沢市と長井市を結ぶ重要な幹線道路であるが、米沢～長井間は、幅員狭小・線形不良により慢性的な渋滞、交通事故の発生等、必要な機能を有していないため、H5年に「米沢長井道路」として新たな広域道路を計画したところであり、本事業は米沢市～長井市道路を結び、東北中央自動車道米沢北ICに直結するルートとして、また梨郷道路川西ICへのアクセス機能を強化するものとして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9年度 ・事業進捗率63%(うち、用地進捗率74%) 【コスト縮減等】 ・総コストの縮減等、総コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
(米沢川西バイパス)			150	【内訳】 走行時間短縮便益:98億円 走行経費減少便益: 50億円 交通事故減少便益: 2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 11,600台/日	41	【内訳】 事業費 : 39億円 維持管理費: 2. 4億円	3. 6				
(川西バイパス)			194	【内訳】 走行時間短縮便益:178億円 走行経費減少便益: 4.0億円 交通事故減少便益: 12億円 【主な根拠】 計画交通量 14,300台/日	52	【内訳】 事業費 : 50億円 維持管理費: 2. 4億円	3. 7				
(長井南バイパス)			312	【内訳】 走行時間短縮便益:290億円 走行経費減少便益: 16億円 交通事故減少便益: 7.3億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	136	【内訳】 事業費 : 132億円 維持管理費: 3. 7億円	2. 3				

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道458号 本合海バイパス 山形県	その他	103	133	【内訳】 走行時間短縮便益: 97億円 走行経費減少便益: 26億円 交通事故減少便益: 10億円 【主な根拠】 計画交通量 2,890台/日	127	【内訳】 事業費 : 124億円 維持管理費 : 2.5億円	1.1	①国土・地域ネットワークの構築 村中心部における渋滞発生箇所において、新たなバイパス整備により渋滞が緩和幅員狭小や線形不良箇所の解消により、交通の円滑化 地域高規格道路「新庄酒田道路」へのアクセス機能が強化され、産業振興、地域活性化を促進 二次生活圏中心都市である新庄市への利便性向上により交流・連携が促進 ②災害への備え 緊急輸送道路に指定されているが、現道部には脆弱区間(線形不良)を抱えており、これを回避することにより機能を強化	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道458号は大蔵村において、最上地域の二次生活圏中心都市である新庄市へ通じる重要な生活道路であるが、車道(橋梁)幅員が狭く歩道もないため、歩行者が危険な状況であるほか、線形不良等による渋滞の発生、更には大蔵橋の老朽化等の課題を有していることから、本事業は大蔵橋を架け替え、橋梁前後の線形不良箇所を解消するほか、歩道の設置により歩行者の安全と円滑な交通を確保するとともに新庄酒田道路升形ICへのアクセス機能を強化するものとして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7年度 ・事業進捗率89%(うち、用地進捗率99%) ・総事業費増及び事業期間延長により再評価を実施【コスト縮減等】 ・工事コストの縮減等、総コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 川島バイパス 群馬県	その他	64	144	【内訳】 走行時間短縮便益: 135億円 走行経費減少便益: 0.90億円 交通事故減少便益: 7.5億円 【主な根拠】 計画交通量: 16,600台/日	65	【内訳】 事業費 : 63億円 維持管理費 : 2.2億円	2.2	①地域間交通の利便性向上 ・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。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・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、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成21年度 ・事業進捗率50%(うち、用地進捗率83%) ・総事業費増及び事業期間見直しにより再評価を実施 ・平成31年度までに全線開通予定 【コスト縮減等】 ・近接工区との土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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						
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 祖母島～箱島バイパス 群馬県	その他	91	164	【内訳】 走行時間短縮便益： 158億円 走行経費減少便益： 5.7億円 交通事故減少便益： 0.11億円 【主な根拠】 計画交通量：12,700台/日	97	【内訳】 事業費： 93億円 維持管理費： 4.1億円	1.7	①地域間交通の利便性向上 ・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。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・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、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・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。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセシビリティ向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率54%（うち、用地進捗率93%） ・事業期間見直しにより再評価実施 ・平成31年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・近接工区との土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 西関東連絡道路 一般国道140号 皆野～秩父バイパス 埼玉県	その他	188	275	【内訳】 走行時間短縮便益： 240億円 走行経費減少便益： 29億円 交通事故減少便益： 5.9億円 【主な根拠】 計画交通量：7,200台	249	【内訳】 事業費： 222億円 維持管理費： 27億円	1.1	①地域間連携の強化 ・現道や周辺道路の交通渋滞が緩和され、現道において運行されている路線バスの定時性が向上する。 ②産業・観光分野の発展支援 ・高速道路インターチェンジとのアクセシビリティが向上することにより、観光客の増加が期待され、秩父地域の活性化に寄与する。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第一次特定緊急輸送道路に指定されることが見込まれ、災害時の効率的な緊急輸送が可能となる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路として、広域的な地域間交流の根幹を担う道路であり、現道における慢性的渋滞の緩和や災害時の緊急輸送機能の向上、観光産業への寄与などが見込まれる。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率は88%（うち、用地進捗率：約100%） ・総事業費増及び事業期間見直しにより再評価実施 ・平成29年度までに全線開通予定 【コスト縮減等】 ・地域高規格道の構造要件緩和（H15）に伴い、構造規格（幅員縮小・設計速度の低減）やルート、縦断線形等を変更し、工事費及び用地補償費についてコスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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						
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 新潟県	その他	130	321	【内訳】 走行時間短縮便益：238億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：25億円 【主な根拠】 計画交通量 13,200～17,700台/日	259	【内訳】 事業費：256億円 維持管理費：3.1億円	1.2	・信濃川架橋部の旅行速度向上 ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上 ・開発拠点間及び主要観光地へのアクセス向上 ・第3次医療施設等へのアクセス向上 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道404号は、新潟県長岡市を起点とし新潟県上越市に至る幹線道路であり、地域高規格道路である長岡東西道路はその一部を構成し、長岡市中心市街地と長岡ニュータウン等の開発拠点との連携強化及び物流効率化に資する重要な路線である。 ・長岡東西道路は、信濃川に新たな橋梁を整備することで、長岡市街地の交通渋滞を解消し、アクセス向上、連携強化及び物流効率化を目的とした延長約3.3km（全線約10km）の地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成10年度 ・事業進捗率89%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の転用等により、資源の有効利用とコスト縮減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	
一般国道304号 清水谷バイパス 石川県	その他	22	21	【内訳】 走行時間短縮便益：18億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 2,800台/日	19	【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：1.0億円	1.1	①地域間交通の利便性向上 ・北陸自動車道金沢森本ICや金沢外環状道路月浦ICへのアクセス向上 ・北陸自動車道の代替路線を形成 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道304号は、金沢市と富山県南砺市を結ぶ幹線道路であり、地域高規格道路金沢外環状道路（山側環状）の月浦ICと金沢テクノパーク・金沢森本工業団地・物流センターを結ぶ一次アクセス道路である。 当該区間において、バイパス整備による狭隘箇所・急カーブといった交通のネックを解消し、ICアクセス向上により物流の効率化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・用地進捗率－ ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
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 静岡県	長期間 継続中	160	318	【内訳】 走行時間短縮便益： 306億円 走行経費減少便益： 12億円 交通事故減少便益： 0.00億円 【主な根拠】 計画交通量 12,100台/日	142	【内訳】 建設投資額： 140億円 維持管理費： 1.3億円	2.3	①主要交通拠点間のアクセス向上 「陸・海・空のアクセス向上」 ・新東名島田金谷IC、東名相良牧之原IC、富士山静岡空港へのアクセス向上 ②産業・観光活性化への寄与 ・金谷御前崎連絡道路の整備促進により周辺工業団地の新規進出が活発化 ・富士山静岡空港の利用促進 ③防災力の強化 ・金谷御前崎連絡道路の整備により、災害リスクの高い現道部を回避 【投資効果等の事業の必要性】 ・金谷相良道路Ⅱは、地域高規格道路金谷御前崎連絡道路の一部を構成する道路であり、新東名、東名、御前崎港、富士山静岡空港を連結し、陸・海・空の総合交通ネットワークを形成し、県内南北軸の道路ネットワークの強化等を目的とし、静岡県島田市菊川～静岡県菊川市倉沢までの延長3.3km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23年度 ・事業進捗率27%（うち用地進捗率98%） ・新規採択時より5年経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道312号 野田川大宮道路 京都府	その他	177	787	【内訳】 走行時間短縮便益：603億円 走行経費減少便益：145億円 交通事故減少便益： 40億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900台/日	225	【内訳】 事業費：178億円 維持管理費： 47億円	3.5	①地域経済への効果 ・鳥取豊岡宮津自動車道を含め、他高速道路と結合することにより、関西都市圏との連携を強化する。 ・天橋立や城崎温泉、鳥取砂丘など点在する観光資源の周遊性を高め、新たな観光需要を喚起する。 ・日本海側拠点港に選定された京都舞鶴港の利便性に寄与し、については地域経済産業の活性化となる。 ②安心・安全の向上 ・災害時の緊急車両の通行や物資の輸送に活用され、地域の救援・復旧が速やかで確実に行えるようになる。 ・屈曲した急勾配の現道をバイパスすることにより、通行車両の安全性向上と、現道を通る歩行者の安全性を確保する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・鳥取豊岡宮津自動車道は、鳥取県鳥取市から兵庫県豊岡市を経て京都府宮津市に至る延長約120kmの地域高規格道路 ・野田川大宮道路は、京都縦貫自動車道と一体となって、丹後地域と府南部地域を結び、地域の社会経済や観光を支援する重要な路線 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率82%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネル掘削で発生する土を盛土材として有効活用するほかに、処分地を工事近隣地に確保し運搬費の削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
地域高規格道路 五條新宮道路 一般国道168号 辻堂バイパス 奈良県	その他	279	353	【内訳】 走行時間短縮便益:301億円 走行経費減少便益: 48億円 交通事故減少便益: 3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 3,700台/日	322	【内訳】 事業費 : 321億円 維持管理費 : 0.60億円	1.1	①南海トラフ巨大地震等の広域的な大規模災害への対応 災害に強い地域高規格道路を整備することにより、大規模災害発生時に「命の道」としての機能を発揮することが期待される。 ②土砂崩落等による通行規制の回避 紀伊半島大水害により一般国道168号が被災し62日間にわたり一般車両の通行規制が発生したが、災害に強い地域高規格道路の整備により、通行規制の回避が期待できる。 ③観光・地域産業の振興 旅行時間を短縮することにより、観光及び産業の活性化が期待できる。 ④幅員狭小、線形不良の解消 より安全な地域高規格道路を整備することにより、車両のすれ違い困難、見通しが悪く危険な通行状況が解消される。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道168号 辻堂バイパスは、地域高規格道路五條新宮道路の一部を構成する道路であり、幅員狭小・線形不良・異常気象時の通行規制の解消、五條吉野地域の活性化及び観光・林業の振興支援等を目的とし奈良県五條市大塔町宇井～小代までの延長約4.1km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11年度 ・事業進捗率85%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 鋼橋上部工への耐候性鋼材の使用、トンネル照明設備へのLEDの採用、地域高規格道路の構造要件見直しに伴う道路幅員の変更により削減を図る。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 江府三次道路 一般国道181号 江府道路 鳥取県	再々評価	119	132	【内訳】 走行時間短縮便益: 91億円 走行経費減少便益: 31億円 交通事故減少便益: 9.6億円 【主な根拠】 計画交通量 7,900台/日	101	【内訳】 事業費 : 98億円 維持管理費: 3.0億円	1.3	①線形不良区間等の解消 ・通過交通と域内交通の分離を図り、線形不良区間と事故多発区間の解消が図られる。 ②異常気象時事前通行規制区間の解消 ・現道の異常気象時事前通行規制区間を迂回することにより、幹線道路としての信頼性が向上する。 ③地域間連携の強化 ・鳥取県日野郡地域と広島県備北地域の広域的な連携強化への寄与が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・江府三次道路は、中国横断自動車道岡山米子線や中国縦貫自動車道と一体となって循環型ネットワークを形成する延長約9.0kmの地域高規格道路である。 ・一般国道181号江府道路は、江府三次道路の一部を構成し、現道の線形不良区間、事故多発地点、事前通行規制区間の迂回を目的とする延長4.1kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成17年度 ・事業進捗率19%(うち用地進捗率97%) ・再評価実施後一定期間(前回再評価から5年)が経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・発生土を現場内流用する等、コストの縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
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	1,121	【内訳】 走行時間短縮便益：893億円 走行経費減少便益：160億円 交通事故減少便益：68億円 【主な根拠】 計画交通量 19,500～22,700台/日	578	【内訳】 事業費：568億円 維持管理費：9.7億円	1.9	【投資効果等の事業の必要性】 ・有明海沿岸道路は、地域間の交流・連携を強化する地域高規格道路として位置付けられており、九州佐賀国際空港、三池港などの広域交通拠点、及び有明海沿岸地域の地域産業の活性化等に寄与する延長約55kmの道路である。 ・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する道路であり、交通混雑の緩和及び交通隘路区間を回避することによる緊急輸送道路としての機能確保を目的とする延長約10.5kmのバイパス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54%（うち用地進捗率82%） ・再評価実施後一定期間（前回再評価から5年）が経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・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・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 吾妻愛野バイパス 長崎県	長期間 継続中	71	83	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：9.1億円 【主な根拠】 計画交通量 7,100台/日	67	【内訳】 事業費：66億円 維持管理費：0.46億円	1.2	【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般国道251号吾妻愛野バイパスは島原道路の一部を形成し、諫早市中心部と島原半島地域間の時間短縮を図り、両地域の連携強化に寄与する延長1.7kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率66%（うち用地進捗率100%） ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術の採用等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。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道212号 日田拡幅 大分県	その他	59	108	【内訳】 走行時間短縮便益：89億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 15,700～26,300台/日	57	【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：3.3億円	1.9	①産業・観光分野の発展支援 ・日田市街地と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援 ②交通安全性の向上 ・歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上 ③救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設(済生会日田病院)への搬送時間の短縮により、救急医療分野の環境改善が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道212号の本区間は、日田市街地への流入による交通混雑が生じ、また交通事故が10年間で168件発生している危険な区間である。 ・本事業は、現在事業中の地域高規格道路中津日田道路「日田山国道路」の(仮)三和ICと接続することで、日田市と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援をするとともに、安全で円滑な交通の確保を目的とした現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率24%(うち用地進捗率37%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・構造・工法変更はないが、現地の状況変化を確認しながら積極的にコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 北薩横断道路 国道504号 広瀬道路 鹿児島県	長期間 継続中	100	112	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：23億円 【主な根拠】 計画交通量：6,300台	92	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：4.4億円	1.2	①円滑なモビリティの確保 ・鹿児島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 ・農水産物の流通の利便性が向上する。 ③災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定され、災害時に緊急輸送活動の円滑化に貢献する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、北薩地域と鹿児島空港を結ぶ北薩横断道路の一部で、延長約6.0kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、鹿児島空港へのアクセス向上を図るとともに、九州縦貫自動車道や南九州西回り自動車道など一体となった広域交通ネットワークを形成により北薩地域の産業の活性化に寄与する。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率24%(うち用地取得率73%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・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を図っている。 ・積極的に建設発生土を盛土材として利活用する等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
市道 北部環状線（山口工区） 岩手県	長期間 継続中	47	127	【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：29億円 交通事故減少便益：7.1億円 【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日	51	【内訳】 事業費：49億円 維持管理費：1.2億円	2.5	①救急医療活動への支援 ・津波浸水区域を回避して第二次救急医療施設(岩手県立宮古病院)へのアクセスが可能となり、災害発生時の患者輸送時間の短縮や安全性の向上が期待出来る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・その他市道北部環状線は、宮古市中心部の渋滞対策や新たに整備される三陸縦貫自動車道Ⅰ(仮称)宮古北ICへのアクセス向上を担うほか、津波浸水区域を迂回して救急医療施設へのアクセスが可能となるなど、宮古地域にとって重要な道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率66%(うち用地進捗率100%) ・長期間継続中により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
地域高規格道路 宮城県 北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線Ⅱ期（中田工区） 宮城県	長期間 継続中	89	172	【内訳】 走行時間短縮便益：127億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900～10,800台/日	90	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：2.7億円	1.9	①渋滞緩和 ・現道(主)築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大4,100台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。 ②車両通行の安全の確保 ・登米市中心部から通過交通が排除され、(主)築館登米線では交通量が最大4,100台/日減少するなどにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。 ③高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。 ④救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。 ⑤緊急輸送路としての機能 ・東日本大震災発災後、当該道路の供用済区間(Ⅰ期)を経由し、三陸沿岸部と内陸部(東北縦貫道、一般国道4号)を接続し復旧を支援した。	【投資効果等の事業の必要性】 ・Ⅱ期(中田工区)は、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。 ・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。 ・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：52%(うち用地進捗率90%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・道路規格及びインターチェンジ形式、橋梁形式の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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						
地域高規格道路 宮城県 東北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 Ⅲ期(佐沼工区) 宮城県	その他	148	184	【内訳】 走行時間短縮便益：140億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	136	【内訳】 事業費：134億円 維持管理費：1.8億円	1.4	①渋滞緩和 ・現道(主)築館登米線は登米市中心部を通過しており渋滞が発生しているが、通過交通の排除に伴い交通量が最大5,000台/日減少し、登米市中心部の渋滞が緩和される。 ②車両通行の安全の確保 ・登米市中心部から通過交通が排除され、国道398号で交通量が最大5,000台/日減少するなどにより、通過交通に起因する交通事故の減少が見込まれる。 ③高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。 ④救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。 ⑤緊急輸送路としての機能 ・東日本大震災発災後、当該道路の供用済区間(Ⅰ期)を経由し、三陸沿岸部と内陸部(東北縦貫道、一般国道4号)を接続し復旧を支援した。 【投資効果等の事業の必要性】 ・Ⅲ期(佐沼工区)は、同時整備中のⅡ期(中田工区)に接続し、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間並びに現道バイパスと一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。 ・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。 ・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：20%(うち用地進捗率8%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・道路規格及び橋梁形式、橋梁延長の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
地域高規格道路 宮城県 東北高速幹線道路 主要地方道 築館登米線 Ⅳ期(築館工区) 宮城県	その他	59	97	【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日	57	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：0.9億円	1.7	①車両通行の安全の確保 ・現道(主)築館登米線及び(一)若柳築館線の一部は宮城県平均を上回る事故率の区間が存在するが、通過交通が排除され、(一)若柳築館線では交通量が最大7,399台/日減少するなどにより交通事故の減少が見込まれる。 ②高規格幹線道路へのアクセス向上 ・当該道路は、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)を最短で結ぶ路線となるため、両路線へのアクセス向上及び定時性が確保される。 ③救急医療施設へのアクセス向上 ・当該道路を経由することで、地域の第三次救急医療施設(石巻赤十字病院)へのアクセスが向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・Ⅳ期(築館工区)は、国道4号築館バイパスに接続し、既供用区間並びに国道398号北方バイパスを経由し登米市中心部を結ぶとともに、同時整備中のⅢ期(佐沼工区)及びⅡ期(中田工区)と一体となって、東北縦貫自動車道及び三陸縦貫自動車道(三陸沿岸道路)とともに、広域交通ネットワークを形成する道路である。 ・並行する横断軸(仙台周辺・東北横断道(約120km間隔))を補完し、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道間を最短で接続し、格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与する。沿道の自動車関連産業等の企業立地を支援する道路である。 ・東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：36%(うち用地進捗率72%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・道路規格及び橋梁延長の見直しによるコスト縮減に努めながら、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 大島浪板線（浪板工区） 宮城県	長期間 継続中	64	68	【内訳】 走行時間短縮便益：58億円 走行経費減少便益：7.8億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 4,100～5,500台/日	60	【内訳】 事業費：59億円 維持管理費：1.3億円	1.1	①車両通行の安全の確保 ・現道(一)大島浪板線は、大型車両の交互通行が困難な狭隘道路であるが、当該道路整備にて幅員が広がることで車両及び歩行者の交通の安全が確保される。 ②津波避難路としての機能 ・現道(一)大島浪板線は、東日本大震災時に津波浸水被害を受けているが、当該道路は津波浸水範囲を外して内陸側に計画しているため、防災集団移転団地住民等のための津波避難路としての機能が確保される。 ③離島大島からのアクセス確保 ・当該道路は、離島大島からのアクセス道路にもなるため、離島の隔絶性解消に寄与する。 ④三陸縦貫自動車道へのアクセス向上 ・当該道路は三陸縦貫自動車道ICへのアクセス道路であるため、観光、物流ルートとしての利便性が向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道大島浪板線(浪板工区)は、三陸縦貫自動車道の(仮称)大島IC、(仮称)気仙沼北IC及び国道45号と接続することにより震災復興、救急医療の確保及び地域間交流等に寄与する道路である。 ・当該道路は浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセス道路であり離島大島を結ぶ唯一の道路でもあるため、津波浸水区域を避けた位置に計画しており、周辺地域における災害時等の緊急避難路又は復興支援道路として必要不可欠な道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率58%(うち用地進捗率67%) ・総事業費増及び完成予定年度の延伸により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・防災集団移転促進事業の流用土の利用等コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
主要地方道 宇都宮向田線大塚工区 栃木県	その他	33	39.3	【内訳】 走行時間短縮便益：32.5億円 走行経費減少便益：3.5億円 交通事故減少便益：3.3億円 【主な根拠】 計画交通量 13,900台/日	33	【内訳】 事業費：31.9億円 維持管理費：1.1億円	1.2	①産業分野の発展支援 地域高規格道路国道408号へのアクセス強化により、物流の支援強化、地域産業の振興が図られる。 ②地域間連携の強化 広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路国道408号と一体となり、地域連携強化が図られる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道宇都宮向田線は宇都宮市を起点とし、県東部地区と連絡する延長35kmの幹線道路である。また、県内産業団地の製造品出荷額の約30%を占める鬼怒川左岸地域の工業団地都を連絡するとともに、現在、地域高規格道路として整備中の国道408号へのアクセス道路にもなっており、産業活動を支える上で欠かせない重要な路線である。 ・大塚工区は、主要地方道宇都宮向田線の一部を構成する、延長1.6kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率62%(うち用地進捗率91%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の活用等によりコストの縮減を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 植栗伊勢線 群馬県	その他	29	65	【内訳】 走行時間短縮便益： 53億円 走行経費減少便益： 12億円 交通事故減少便益： 0.2億円 【主な根拠】 計画交通量：6,900～7,200台/日	21	【内訳】 事業費：20億円 維持管理費：1.0億円	3.1	①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」(仮称)植栗IC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。 ②地域医療活動の支援 ・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセスの向上により、三次医療施設への搬送時間の短縮が期待される。 ③観光産業の支援 ・四万温泉等の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域は高速性の高い高規格な道路がなく、緊急搬送時の速達性・安全性確保や、産業・観光振興による地域経済の活性化が阻害されている。 ・当該地域では住民生活の安全・安心のため、また産業・観光振興による地域活性化のため、高速ネットワークの形成が必要であり、地域高規格道路である上信自動車道とともに、これを補完するアクセス道路を整備する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率 2%(うち、用地進捗率0%) ・平成33年度一部開通予定 ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・近接する上信自動車道との土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等、コスト縮減を図る予定。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
一般県道蚊爪森本停車場線 石川県	その他	270	1,048	【内訳】 走行時間短縮便益： 856億円 走行経費減少便益： 126億円 交通事故減少便益： 66億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	220	【内訳】 事業費：216億円 維持管理費：3.7億円	4.8	①地域間交通の利便性向上 ・金沢都市圏の交通渋滞の緩和ならびに交通事故の軽減 ②地域間連携の強化 ・重点港湾金沢港へのアクセス向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線は、金沢市西北部と森本駅を結ぶ道路であり、金沢外環状道路(海側幹線)の千木ICと国道8号を結ぶ一次アクセス道路である。 当該区間の整備により、金沢外環状道路(海側幹線)と一体となって環状機能を発揮し、金沢都市圏の渋滞緩和及び地域活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・用地進捗率98% ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 豊川蒲郡線 愛知県	その他	8.5	17	【内訳】 走行時間短縮便益：13.3億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,700台/日	8.2	【内訳】 事業費：7.2億円 維持管理費：1.0億円	2.1	①連携力の強化 地域高規格道路へのアクセス性の向上に寄与 ②交通安全対策の推進 通学路の歩道設置による安全性の確保	【投資効果等の事業の必要性】 ・名豊道路供用後にはインターアクセス道路としての役割を果たすことから、必要性は高い状況 ・本路線は通学路に指定されているが、歩道が確保されておらず、道路幅員も狭小であるため安全性を確保する観点から、依然として必要性は高い状況 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率8%(うち用地進捗率14%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・再生材、二次製品等を積極的に活用し事業を推進する	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
主要地方道 大津能登川長浜線 (馬場・上砥山工区) 滋賀県	その他	170	543	【内訳】 走行時間短縮便益：476億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：4億円 【主な根拠】 計画交通量 33,000台/日	133	【内訳】 事業費：131億円 維持管理費：2億円	4.1	①地域間連携の強化 ・地域高規格道路甲賀湖南道路(国道1号)の整備と相まって、湖南地域の交流の活発化や高速道路ICへのアクセス強化が図られる。 ②産業分野の発展支援 ・輸送時間短縮や走行性向上により、国内屈指の優良企業の工場群へのアクセス強化を図り、湖南地域における産業の活性化および産業立地を促進することで第二次産業の更なる発展への寄与が期待される。 ③観光分野の発展支援 ・当路線沿いに位置するびわこ文化公園内の観光・文化施設(県立美術館(H31増設)、県立図書館、県立体育館(H34年頃新設)、県立アイスアリーナ)や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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・大津能登川長浜線は都市計画道路山手幹線の一部を構成する道路であり、供用済み区間(大津市瀬田～草津市岡本町間の約6.5km)から栗東市上砥山までの約2.9km区間を北伸させることにより、現在整備が進められている地域高規格道路甲賀湖南道路と接続する湖南地域と甲賀地域を結ぶ広域幹線である。 ・大津能登川長浜線(馬場・上砥山工区)は、先線の地域高規格道路甲賀湖南道路(国道1号)の整備と相まって、交通分散による周辺市の慢性的な交通渋滞の緩和に寄与するとともに、湖南地域の国内屈指の優良企業の工場群のアクセス強化を目的とする延長2.9kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率24%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・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。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益・B(億円)		費用・C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 粉河加太線 工区) 和歌山県	(田屋 その他	35	139	【内訳】 走行時間短縮便益 93億円 走行経費減少便益 32億円 交通事故減少便益 14億円 【根拠】 計画交通量11,400台/日 ～16,200台/日	35	【内訳】 事業費 35億円 維持管理費 0.43億円	4.0	①周辺道路の沿道環境改善 ・粉河加太線(現道)をはじめとした周辺道路において混雑緩和による沿道環境の改善が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ①和歌山市北部地域における東西軸が形成され、周辺地域の利便性が向上する。 ②4車線の直線道路の整備により、快適な走行空間が確保される。 ③粉河加太線(現道)をはじめとした周辺道路についても、慢性的な交通混雑が緩和されることで、安全性及び快適性の向上期待される。 ④歩道の設置により安全で快適な歩行空間が確保される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率79%(うち用地進捗率100%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・現場発生土の埋戻や盛土転用による建設副産物の発生抑制また、再生材の利用やプレキャスト製品を使用することなどによりコスト縮減に努めている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
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	再々評価	120	173	【内訳】 走行時間短縮便益：155億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量 6,600台/日	107	【内訳】 事業費：105億円 維持管理費：1.7億円	1.6	①円滑なモビリティの確保 ・広島空港(第二種空港)へのアクセス向上が図られる。 ②国土・地域ネットワークの形成 ・地域高規格道路整備区間指定 安芸高田市向原町～安芸高田市吉田町のネットワーク形成が図られる。 ③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。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・安芸高田市～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。	【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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率28%(うち用地進捗率67%) 【コスト縮減等】 ・トンネル断面や幅員構成の見直し等を行い、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 六条院東里庄線 岡山県	その他	16	32	【内訳】 走行時間短縮便益： 27億円 走行経費減少便益： 3.2億円 交通事故減少便益： 1.7億円 【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日	13	【内訳】 事業費： 13億円 維持管理費： 0.26億円	2.4	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号玉島・笠岡道路は地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部を構成する倉敷市玉島阿賀崎から笠岡市西大島新田に至る延長13.9kmの道路である。 ・一般県道六条院東里庄線は一般国道2号玉島・笠岡道路(仮)鴨方IC及び(仮)里庄ICへのアクセス機能を有し、一般国道2号玉島・笠岡道路の利便性向上とともに地域の発展を担う延長1.0kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率3%(うち用地進捗率0%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【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、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
主要地方道 福山沼隈線（草戸～熊野工区） 広島県	その他	250	782	【内訳】 走行時間短縮便益： 693億円 走行経費減少便益： 66億円 交通事故減少便益： 22億円 【主な根拠】 計画交通量 5,900～22,100台/日	239	【内訳】 事業費： 238億円 維持管理費： 1.6億円	3.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道 福山沼隈線(福山沼隈道路)は、福山地方拠点都市地域の南方向の幹線道路として、一般国道2号バイパス福山道路と接続し、福山市中心部と沼隈半島地域との連絡を強化する道路である。 ・朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的に混雑している現道の主要地方道 福山沼隈線の交通渋滞の緩和及び交通安全の確保並びに円滑な緊急活動や災害時の緊急輸送道路の確保等を目的とする延長約4.5kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率47%(うち用地進捗率94%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・橋梁、トンネル等の構造物設計において、工法の見直しによる工事コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 府中祇園線 広島市	その他	43	1,286	【内訳】 走行時間短縮便益：1,074億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 8,000～12,400台/日	1,205	【内訳】 事業費：1,142億円 維持管理費：63億円	1.1	【投資効果等の事業の必要性】 一般県道府中祇園線は、広島高速道路 広島高速5号線(東部線1期)の中山ICへのアクセス道路であり、広島高速5号線と一体となり、広島駅北口への定時性の確保及び速達性の向上など、アクセス機能の強化を担う路線である。また、JR芸備線との交差点(中山踏切)を立体交差にすることにより、中山踏切の慢性的な渋滞解消、及び安全で円滑な交通体系の確立を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成12年度 ・事業進捗率 12%(うち用地進捗率98%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・土木工事において建設副産物の発生抑制や建設発生土の有効活用を図るなどのコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
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 徳島県	再々評価	520	443	【内訳】 走行時間短縮便益：375億円 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 24,900台/日	340	【内訳】 事業費：339億円 維持管理費：0.9億円	1.3	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道徳島環状線国府藍住工区は、「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4車線道路である。 ・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、緊急輸送路の拡充等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成14年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率22%) ・前回再評価から5年経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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						
主要地方道路 久留米 柳川線 大木町・柳川市区 福岡県	長期間 継続中	32	39	【内訳】 走行時間短縮便益： 41億円 走行経費減少便益： -1.1億円 交通事故減少便益： -1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 14,600台/日	32	【内訳】 事業費：31億円 維持管理費：1.0億円	1.2	①幹線道路網の強化 地域高規格道路有明海沿岸道路(柳川東IC)へのアクセス道路として、幹線道路網の機能強化を図ることができる。 ②緊急輸送道路の機能強化 円滑な走行が可能となり、緊急輸送道路である本路線の機能強化につながり、本地域の安全性向上が期待される。 ③安全・安心の確保 歩道を整備することにより、歩行者の安全・安心が確保できる。 ④救急医療活動への支援 第三次救急医療施設(久留米大学病院)への搬送時間の短縮により、本地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は久留米市域と有明海沿岸地域とを結ぶ幹線道路であり、地域高規格道路有明海沿岸道路と一体となって広域道路網を形成する道路である。 ・道路利用者の安全で円滑な交通の確保を図るとともに、有明海沿岸道路(柳川東IC)へのアクセス道路として、有明海沿岸道路と一体となって物流の効率化や地域間交流の活性化などに資する事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成21年度 ・事業進捗率47%(うち用地進捗率46%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)	
主要地方道 大牟田川 副線 大野島工区 福岡県	その他	9.2	22	【内訳】 走行時間短縮便益： 15億円 走行経費減少便益： 3.6億円 交通事故減少便益： 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日	8.1	【内訳】 事業費：7.8億円 維持管理費：0.38億円	2.8	①幹線道路網の強化 主要地方道大牟田川副線と有明海沿岸道路との連絡が可能となり、幹線道路網としての機能強化を図ることができる。 ②安全・安心の確保 有明海沿岸道路を災害時の避難路・緊急路として活用することができ、災害時における大野島地区の孤立化を防ぐことができる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、筑後川と早津江川に囲まれた大川市大野島地区における、主要地方道大牟田川副線と地域高規格道路大野島ICとを結ぶ路線である。 ・大野島ICへの唯一のアクセス道路であり、幹線道路の機能強化ならびに大野島地区における防災・減災を目的としたバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成27年度 ・事業進捗率1%(うち用地進捗率0%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 島原道路 一般県道諫早外環状線 鷺崎～栗面工区 長崎県	長期間 継続中	120	142	【内訳】 走行時間短縮便益：102億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 計画交通量 10,100台/日	113	【内訳】 事業費：112億円 維持管理費：0.7億円	1.3	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による諫早市地域と他地域との交流の活発化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 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、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。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(長崎医療センター)への搬送時間の短縮により、諫早市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1次緊急輸送道路に指定されている国道57号の代替路が形成され、諫早市地域の安全性向上が期待される。 ⑤都市内ネットワークの強化 ・諫早市街地の交通渋滞緩和、緩和に伴う交通事故の減少が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・島原道路は、九州横断自動車道と島原半島を連結し、地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 ・一般県道外環状線(鷺崎～栗面工区)は島原道路の一部を形成し、現在事業中の諫早インター工区と一体となって、諫早市中心部の道路混雑緩和を図る延長2.7kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率44%(うち用地進捗率59%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【コスト削減等】 ・掘削残土を他工区盛り土へ流用による工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
主要地方道 諫早飯盛線 土師野尾工区 長崎県	その他	11	16	【内訳】 走行時間短縮便益：15億円 走行経費減少便益：0.6億円 交通事故減少便益：0億円 【主な根拠】 計画交通量 10,949台/日	11	【内訳】 事業費：11億円 維持管理費：0.3億円	1.4	①地域間連携の強化 ・ICアクセス道路の走行性向上を図ることで諫早市南部地域と他地域との交流の活発化、九州横断自動車道、長崎空港等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 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等、産業分野の発展への寄与が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第2次緊急輸送道路に指定されている(主)諫早飯盛線の走行性等の向上を図ることで、諫早市南部地域の安全性向上が期待される。 ⑤交通安全性の向上 ・線形不良箇所の解消及び歩道整備により歩行者等の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道諫早飯盛線は、諫早市街部と飯盛町を結ぶ重要な幹線道路であり、島原道路の一部である(一)諫早外環状線の(仮)栗面ICへのアクセス道路としても重要な路線である。 ・主要地方道諫早飯盛線(土師野尾工区)は当該区間の線形不良箇所の解消を図ることで走行性を向上させ、ICへのアクセス性を強化し、また歩道整備による安全性向上を図る現道拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率52%(うち用地進捗率74%) ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト削減等】 ・掘削残土を他工区盛土へ流用による工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地 春海)

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						
地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 梅北工区 宮崎県	長期間 継続中	62	112	【内訳】 走行時間短縮便益：94億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：7.4億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	63	【内訳】 事業費：63億円 維持管理費：0.9億円	1.8	【投資効果等の事業の必要性】 ・都城志布志道路は、九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと九州唯一の国際バルク戦略港湾志布志港及び東九州自動車道を連結し、都城市の地域資源を最大限に活用し、南九州における拠点性の向上を支える道路として、国、宮崎県、鹿児島県により整備が進められている延長約44kmの地域高規格道路であり、梅北工区はその一部を担っている。 ・都城IC付近の工業団地には企業立地が増加し、都城広域定住自立圏の医療拠点である都城市郡医師会病院も平成27年4月に都城IC付近に移転・開業するなど、当路線に対する期待が高まっていることが伺える。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率59.7%(うち用地進捗率99%) ・平成29年度供用に向け更なる事業進捗を図る 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用、新技術の採用等による工事コストの縮減に努めながら事業を推進していく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	
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	長期間 継続中	90	132	【内訳】 走行時間短縮便益：102億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：7.4億円 【主な根拠】 計画交通量：5,000台～10,900台	79	【内訳】 事業費：77億円 維持管理費：1.3億円	1.7	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都城市と鹿児島県志布志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長約3.2kmの地域高規格道路である。 ・本路線は、九州縦貫自動車道都城ICと重要港湾志布志港とを直結して物流の効率化や地域間の連携強化を図るとともに、農畜産物の安定的な輸送支援により、産業の振興に寄与する。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率23%(うち用地取得率73%) ・事業採択後長期間(5年間)により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・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を図っている。 ・積極的に建設発生土を盛土材として利活用する等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)	

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						
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 花園工区 熊本市	その他	228	619	【内訳】 走行時間短縮便益：513億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：43億円 【主な根拠】 計画交通量 21,100～21,900台/日	254	【内訳】 事業費：250億円 維持管理費：4.4億円	2.4	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成により西部地域と北部地域のとの交流の活発化、熊本湾や熊本駅等の交通拠点へのアクセス強化が図られる。 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、市内中心部の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。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(熊本済世会病院)への搬送時間の短縮により、北部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1次緊急輸送道路に指定されている国道3号の代替路が形成され、西南部地域の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道砂原四方寄線は熊本市圏の骨格を形成する「2環状11放射道路網」の外環状のうち、その西側を構成する延長12kmの地域高規格道路である。 ・一般県道砂原四方寄線(花園工区)は、都心部を通過する国道3号、57号等の主要幹線道路の通過交通が転換されることにより、交通混雑の緩和及び熊本港(重要港湾)や熊本駅などの広域交通拠点へのアクセス性の向上を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率90.2%(うち用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・構造物の設計及び施工方法の見直し、建設発生土の有効利用等に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)
地域高規格道路 南部東道路 主要地方道 南風原知念線 沖縄県	再々評価	182	876	【内訳】 走行時間短縮便益：734億円 走行経費縮減便益：105億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量 16,400台/日	156	【内訳】 事業費：152億円 維持管理費：3.9億円	5.6	①滑なモビリティの確保 ・那覇空港までの30分圏域の人口増加。 ②観光振興の支援 ・世界遺産である首里城から斎場御嶽への所要時間短縮。 ③安全で安心できる暮らしの確保 ・第3次医療施設(南部医療センター・子供医療センター)へのアクセス向上。	【投資効果等の事業の必要性】 ・沖縄県広域道路整備基本計画に位置付けられ、沖縄自動車道や那覇空港自動車道等、沖縄県の縦軸を形成する高規格幹線道路等に対し、それらの機能を補完する横軸を形成する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率24%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 菊地春海)

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						
都市計画道路 高畑町昇仙峡線 山梨県	その他	16	16	【内訳】 走行時間短縮便益：12.6億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900台/日	12	【内訳】 事業費：11.9億円 維持管理費：0.5億円	1.3	①地域間連携の強化 ・新山梨環状道路の牛久保ICアクセス道路である本路線を整備することにより、甲府市北西地域と周辺市の地域拠点や工業団地、市内の観光拠点等との交流の活発化が図られる。また、甲府駅等の交通拠点へのアクセス改善も図られる。 ②渋滞の解消 ・本路線を経由して新山梨環状道路を利用することにより、現在、甲府市山梨市街地に集中している交通渋滞の分散・解消が見込まれる。移動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、主要観光地へのアクセス向上による観光分野の発展に寄与するものと期待される。 ③沿道市街地の交通改善 本路線自体も市外地内の主要道路であり、住宅・商店が連担し、かつ近隣学校への通学路としても利用されている。着手時には歩道も未整備であったため歩行者・自転車の安全を確保できる。 ④災害時緊急輸送道路機能の強化 ・被災時、新山梨環状道路へのアクセス機能を確保するとともに、本路線も第二次緊急輸送路として、避難路・物資輸送路の機能を確保する。 併せて防災機能向上のため電線類の地中化を推進する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路 高畑町昇仙峡線は、甲府市高畑を起点とし、甲府市山宮町へ至る延長約7.3kmの都市計画道路である。また、新山梨環状道路の牛久保ICと接続し、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り、観光地である昇仙峡への観光道路にもなっている。山の手通りから北側については観光地である昇仙峡へのアクセス道路となっており、沿線小学校等の通学路にもなっているが、自動車通行量が多く、歩道は未整備である。このため、IC、観光地や駅へのアクセス向上、歩行者・自転車の安全確保を目的とする延長618mの現道拡幅・電線類の地中化を実施する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率73%（うち用地進捗率92%） ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 神田昌幸)
都市計画道路 西脇山口線（川永工区） 和歌山県	その他	31	111	【内訳】 走行時間短縮便益：88億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：6.8億円 【根拠】 計画交通量11,500台/日	29	【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：0.34億円	3.8	①周辺道路の沿道環境改善 ・粉河加太線（現道）をはじめとした周辺道路において混雑緩和による沿道環境の改善が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ①和歌山市北部地域における東西軸が形成され、周辺地域の利便性が向上する。 ②4車線の直線道路の整備により、快適な走行空間が確保される。 ③粉河加太線（現道）をはじめとした周辺道路についても、慢性的な交通混雑が緩和されることで、安全性及び快適性の向上期待される。 ④歩道の設置により安全で快適な歩行空間が確保される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率17%（うち用地進捗率40%） ・新しい補助制度創設に伴い、交付金事業から移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・現場発生土の埋戻や盛土転用による建設副産物の発生抑制また、再生材の利用やプレキャスト製品を使用することなど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 神田昌幸)

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						
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線（牧山ランプ～枝光ランプ） 北九州市	長期間 継続中	120	422	【内訳】 走行時間短縮便益：322億円 走行経費減少便益： 54億円 交通事故減少便益： 46億円 【主な根拠】 計画交通量 26,700台/日	114	【内訳】 事業費：108億円 維持管理費：6.1億円	3.7	・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 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和 ・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	【投資効果等の事業の必要性】 ・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速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎バイパス等を相互に連絡し、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。 ・戸畑枝光線（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。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：24%（うち用地進捗率91%） 【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、着実なコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 神田昌幸）
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（元町・下郡工区） 大分県	その他	140	251	【内訳】 走行時間短縮便益：185億円 走行経費減少便益： 47億円 交通事故減少便益： 20億円 【主な根拠】 計画交通量 35,500台/日	140	【内訳】 事業費：139億円 維持管理費：0.68億円	1.8	・東九州自動車道 米良ICと大分市中心市街地とのアクセス向上により、大分県南域や宮崎県等との交流人口の増加に寄与 ・大分市臨海部等に位置する企業群に対して、北部九州方面へアクセスする際の定時性及び迅速性が向上するなど、産業競争力強化に寄与 ・大分市中心部を取り囲む幹線道路の交差点や大分川渡河部における慢性的な交通渋滞の緩和	【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路庄の原佐野線は、東九州自動車道大分ICと都市計画道路下郡中判田線を結び、アクセス向上により、地域間交流の強化、産業競争力強化等に寄与する延長約6kmの地域高規格道路である。 ・庄の原佐野線（元町・下郡工区）は、地域高規格道路の一部を形成し、アクセス向上を目的とする延長1.2kmにおいて街路整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率100%） ・埋蔵文化財調査にて出土した重要な遺構を保護するため、道路構造の一部を変更し、総事業費増により再評価を実施 【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、着実なコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 神田昌幸）

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

【港湾整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
小名浜港 東港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 福島県	その他	310	443	【内訳】 陸上残土の処分コスト縮減便 益：127億円 浚渫土砂の処分コスト縮減便 益：179億円 造成用地の残存価値：137億 円 【主な根拠】 陸上残土受入量：355万m3 浚渫土砂受入量：412万m3 造成用地 49.3ha	440	【内訳】 建設費：439億円 維持管理費：1億円	1.0	・土砂運搬の輸送距離が短縮され ることに伴い、CO2及びNOxの排出 量が低減される。	・首都圏で発生する建設発生土や港内 浚渫土砂を小名浜港東港造成のための 埋め立てに活用することにより、土砂 処分の適正化、費用削減を図ることが できるため本プロジェクトの必要性は 高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 30年代前半の完了を予定している。 ・摩擦増大マットの採用、既存の消波 ブロック及びケーソン上部工の再利用 によりコスト縮減を図っている。 ・総事業費増により再評価を実施。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)
東京港 品川地区 複合一貫輸送ター ミナル整備事業 (耐震改良) 東京都	再々評価	101	270	【内訳】 海上輸送コスト削減便益：258.9 億円 震災時輸送コスト削減便益：7.0 億円 震災時施設被害回避便益： 4.2億円 【主な根拠】 平成37年予測取扱貨物量： 1,798千トン/年	105	【内訳】 建設費：101億円 管理運営費：4億円	2.6	・港湾貨物の輸送の効率化により CO2及びNOxの排出量が軽減され る。	・本事業は、東京港品川地区の物流効 率化を支援し、また、大規模地震時の 物資輸送拠点としての機能を確保のた め、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 32年度の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)
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	160	265	【内訳】 輸送コストの削減便益：1億 円 移動コストの削減便益：2億 円 海難の減少便益：7億円 【主な根拠】 平成34年度予測取扱貨物量： 37千トン/年 平成34年度予測乗降客数：19 千人/年	219	【内訳】 建設費：216億円 管理運営費：2億円	1.2	・就航率が向上することにより、 より多くの観光客が見込まれるこ とから、地域振興が図られる。 ・港湾貨物輸送の効率化により、 CO2及びNOx等の排出が軽減され る。 ・防波堤を整備することにより、 入出港時の船舶動揺による保針性 が改善され、船舶航行時の安全確 保が図られる。	・現状利島港では、港内の静穏度が低 く、旅客の乗降や荷役に際し安全性及 び効率性が十分確保できない場合や、 定期船が接岸できない場合がある。本 事業は防波堤の整備により、静穏度を 向上させ、利島港における定期船の就 航率の向上等に資するものである。こ のため、プロジェクトの必要性は高 い。 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件 の中ではあるが、本事業が順調に進捗 した場合には、平成20年代後半の完了 を予定している。 ・ケーソン中詰材の工夫やケーソン断 面の縮小等、コスト縮減に取り組んで いる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)

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						
姫川港 西ふ頭地区 国内物流ターミナル 整備事業 新潟県	その他	273	375	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：277億円 海上輸送コスト削減便益：29億円 作業船コスト削減便益：42億円 滞船コスト削減便益：12億円 曳船コスト削減便益：15億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：5,090千トン/年	330	【内訳】 建設費：328億円 管理運営費：2億円	1.1	・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、NOxの排出量が軽減される。	・輸送コストが低減されるとともに、小型船の利用に対応した水域機能の向上が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には平成30年代後半の完了を予定している ・該当基準「その他」の理由：事業計画の変更による総事業費増及び事業期間の変更に伴う再評価	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
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	62	146	【内訳】 環境改善便益：146億円 【主な根拠】 周辺地域世帯数：38万世帯	81	【内訳】 建設費：81億円	1.8	・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。 ・市街地における貴重な水辺空間の環境が改善されることにより、運河への来訪者の増加が見込まれる。	・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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
金沢港 金石地区 廃棄物海面処分場 整備事業 石川県	その他	207	395	【内訳】 輸送コスト削減便益：312億円 土地の残存価値：83億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：545万㎡	321	【内訳】 建設費：321億円	1.2	・浚渫土砂の輸送効率化により、CO2、NOx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。	・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。また、浚渫土砂の受入施設の整備により、大水深岸壁や航路・泊地の整備に際して、事業の効率化が図られる。このため、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の完了を予定している。 ・該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
衣浦港 外港地区 廃棄物海面処分場 整備事業 愛知県	再々評価	200	878	【内訳】 廃棄物の輸送便益：690億円 浚渫土砂の輸送便益：116億円 残存価値：72億円 【主な根拠】 衣浦港の廃棄物埋立計画土量 一般廃棄物：47.7万m3 産業廃棄物：55.1万m3 浚渫土砂：352.8万m3	441	【内訳】 建設費 441億円	2.0	・輸送ルートの適正化により、輸 送時にトラックから排出される CO2、NOxが削減される。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)
姫路港 網干沖地 区 廃棄物海面処分場 整備事業 兵庫県	再々評価	93	182	【内訳】 浚渫土砂処分コスト縮減便 益：108億円 陸上残土処分コスト縮減便 益：10億円 新たな土地の造成：63億円 【主な根拠】 浚渫土量：2,618千m3、陸上 残土量：500千m3 土地面積：28ha	150	【内訳】 建設費：150億円	1.2	・浚渫土砂の輸送効率化により、 CO2、NOx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。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
新宮港 三輪崎地区 国際物流ターミナル整備事業 和歌山県	その他	169	568	【内訳】 輸送コスト削減便益：191億円 震災時の輸送コスト削減便益：7億円 海難損失回避便益：361億円 【主な根拠】 平成31年度予測取扱貨物量：81万トン/年	264	【内訳】 初期投資費：255億円 管理運営費：9億円	2.2	・物流機能の効率化が促進されることで、地域産業の競争力の向上を図ることができる。 ・防波堤の整備進捗により、港内静穏度が高まり、荷役の安全性向上が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
水島港 玉島地区 航路拡幅事業 岡山県	その他	21	58	【内訳】 輸送コスト削減便益：58億円 滞船コスト削減便益：0.2億円 【主な根拠】 取扱輸送貨物量：100万トン/年 滞船隻数：60隻/年	22	【内訳】 建設費：22億円 管理運営費：0.2億円	2.6	・航路の拡幅により、船舶が大型化されることによって海上輸送に必要な船舶の運航隻数が減り、船舶からの排出ガスが減少する。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
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	105	880	【内訳】 浚渫土砂処分の適正化便益：825億円 残存価値：54億円 【主な根拠】 海洋投棄時の海上輸送費用：1,153億円 廃棄物処理護岸処分時の海上輸送費用：181億円	116	【内訳】 建設費：110億円 管理運営費：6億円	7.6	・浚渫土砂の処分場不足が解消され、港湾施設の計画的な整備が図られる。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳				
宇部港 東見初地区 国内物流ターミナル・廃棄物海面処分場整備事業 山口県	再々評価	406	919	【内訳】 輸送コスト削減便益：18億円 処分コスト削減便益：793億円 残存価値：108億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：55,081t/年 平成31年予測受入一般棄廃物量：26.3万m3 平成31年予測受入産業廃棄物量：73.5万m3 平成31年予測受入陸上残土量：29.7万m3 平成31年予測受入浚渫土量：312.3万m3	723	【内訳】 建設費：722億円 管理運営費：1億円	1.3	・物流機能の効率化・高度化による地域産業競争力の強化 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全 ・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ことや、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とから、廃棄物埋立護岸の整備により、廃棄物、浚渫土砂の安定的な処分が可能となる。また、利用船舶が大型化していることや船舶の輻輳が発生している中、国内物流ターミナルの整備により、物流機能の効率化や安全性の向上が可能となる。このことから、本プロジェクトの必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成33年度の完了を予定している ・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 宮崎祥一)
佐世保港三浦地区 国際物流ターミナル整備事業（耐震改良） 佐世保市	その他	47	72	【内訳】 輸送コストの削減：70億円 震災時の輸送コスト増大回避：0.3億円 震災時の施設被害の回避：2億円 【主な根拠】 平成31年予測取扱貨物量：185千トン/年	55	【内訳】 建設費：51億円 維持管理費：4億円	1.3	・荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・背後企業の事業規模が拡大され、新たな雇用創出が期待される。 ・耐震強化岸壁の整備により、大量で安定的な緊急物資の輸送ルートが供給確保されることにより、地域住民の生活維持に寄与することができる。 ・岸壁の整備により、大型貨物船の入港が可能となるとともに、フェリーやRORO船を使ったコンテナ貨物の取扱が可能となる。 ・岸壁の耐震強化により、大規模地震発生時の緊急物資輸送を確保することが可能となる。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年前後の完了を予定している。 ・該当基準「その他」の理由：総事業費増及び事業期間変更に伴う再評価	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
川内港京泊地区 国際物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	127	297	【内訳】 輸送コストの削減：295億円 その他の便益：2.3億円 【主な根拠】 平成32年予測取扱貨物量：（木材チップ）74万トン/年	263	【内訳】 建設費：263億円	1.1	・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。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOXの排出量が削減される。 ・大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、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。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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					
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	68	155	【内訳】 輸送コストの削減：105億円 海難減少に伴う損失回避：49億円 その他の便益：0.4億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：（紙パルプ）7.0万トン/年 平成33年予測取扱貨物量：（完成自動車）7.6万トン/年 平成33年予測取扱貨物量：（砂・砂利・石材）16万トン/年	119	【内訳】 建設費：117億円 維持管理費：2.4億円	1.3	・ 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。 ・ 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。	・ 大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、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。 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)
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	68	155	【内訳】 輸送コストの削減：105億円 海難減少に伴う損失回避：49億円 その他の便益：0.4億円 【主な根拠】 平成33年予測取扱貨物量：（紙パルプ）7.0万ト/年 （完成自動車）7.6万ト/年 （砂・砂利・石材）16万ト/年	119	【内訳】 建設費：117億円 管理運営費：2.4億円	1.3	・ 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。 ・ 港湾貨物の輸送効率化により、CO2、NOxの排出量が削減される。	・ 大型船舶による効率的な一括大量輸送や輸送ルートの構築により、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。 ・ 事業が順調に進んだ場合には、平成30年前半の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎祥一)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	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						
本部港 本部地区 国内物流ターミナル 整備事業 沖縄県	再々評価	73	130	【内訳】 輸送コスト削減便益等：78億円 国際観光収益・営業収益増加 便益：41億円 環境改善便益(緑地)：6億円 震災時における輸送コスト削 減便益：5億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 平成29年予測取扱貨物量（直 接入出荷）：80千トン/年 平成29年予測石炭船取扱貨物 量：64千トン/年 平成29年予測大型クルーズ船 寄港回数：5回/年 平成29年予測フェリー一貨物取 扱量：503千トン/年、旅客数： 254千人/年 平成29年予測緑地利用者数： 65,334人/年 平成29年予測震災時の緊急物 資・一般貨物：565千トン/震災	102	【内訳】 建設費：101億円 管理運営費：0.87億円	1.3	・岸壁の耐震化により震災時にお ける被害に対する地域住民の不安 を軽減することができる。また、 震災時における物流が維持され、 生活や産業活動の維持が図られ る。 ・港湾貨物の輸送効率化により、 CO2及びNOx等の排出量が軽減され る。	・輸送コストの削減、大型化船舶への 対応が可能となり、輸送の効率化を促 進し、大規模地震発生時における背後 地域への緊急物資輸送、物流機能の確 保が図られるため、本プロジェクトの 必要性は高い。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成 28年度の完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮 崎祥一)

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

【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）)

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						
大阪外環状線鉄道 整備事業（新大 阪・放出間） 大阪外環状鉄道株 式会社	再々評価	1,200	2,633	【内訳】 利用者便益：2,448億円 【主な根拠】 久宝寺～高井田 22分短縮 久宝寺～淡路 21分短縮	2,006	【内訳】 建設費：1809億円 用地費：192億円 維持改良費・再投資費： 4億円	1.3	地域の活性化 企業立地の促進 関連社会資本整備の促進	【事業の進捗の見込み】 南区間（放出～久宝寺）については平成20年3月に開業している。北区間（新大阪～放出）については、全工区において工事が本格化し、大規模な線路切換を実施するなど確実に工事が進捗している。平成26年度末時点の工事進捗率は約42％である。 【コスト縮減等】 前回の事業再評価以降、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト縮減及び事業費検討委員会」においてコスト縮減の検討を進め、その成果を踏まえて工事を進めているところである。「早期開業」及び「事業費の縮減」はおおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 （課長 五十嵐徹人）

(幹線鉄道等活性化事業（旅客線化）)

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					
福井鉄道福武線交 通結節機能向上事 業 福井鉄道福武線活 性化連携協議会	その他	2.8	8.3	【内訳】 移動時間短縮便益:4.2億円 費用節減便益:▲0.7億円 供給者便益:2.7億円 環境改善便益:2.1億円 【主な根拠】 福井鉄道福武線(駅前線)詳 細設計業務 増加利用者(開業年度) 64,000人/年	3.1	【内訳】 建設費:2.7億円 維持改良費・再投資:0.4 億円	2.7	・福井駅における乗継ぎ利便 性向上により地域間交流の 活性化が期待される。 ・にぎわいや交流の核として 機能し、中心市街地の活 性化に寄与する。 ・公共交通利便性向上によ り、自動車に過度に依存しな い都市の実現に寄与する。	【事業の必要性】 福井駅周辺は京都の玄関口であり、福井 国体開催や北陸新幹線開業などを見据 え、にぎわいと交流の核としての機能強化 が進められている。 福井駅西口交通広場と一体的に福井鉄 道福井駅前電停を広場内に移設すること により、福井駅を結節の核とし、中心市街 地と各地域を結ぶ公共交通ネットワーク の形成が必要とされている。 【事業計画の見直しによる再評価の実施】 当初計画においては、福井駅前電停移設 による交通ネットワークの強化と短絡線整 備による運転時間短縮の効果を同時に発 現させるため、一体的な整備計画としてい たが、短絡線と近接する市役所前電停の ホーム配置について新たに検討の必要 性が生じたため、福井駅前電停移設のみの 整備を行う。 【事業進捗の見込み】 福井駅前電停については既に工事に着 手しており、平成27年度内の工事完了、 供用開始を予定する。	継続	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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

【住宅市街地総合整備事業】
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
鶴舞東地区住宅市 街地総合整備事業 (都市再生機構)	長期間継 続中	162	169	【内訳】 拠点地区における便益：144 億円、拠点地区外への便益： 25億円 【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	164	【内訳】 事業費：163億円 維持管理費：1.0億円	1.03	・事業の実施により良質な 市街地住宅を供給し、居住 環境の整備が図られる。 ・歩道状空地等の整備によ り安全な避難路の確保、良 好な街並み形成が図られ る。 ・地域医療福祉拠点の形成 に向けた取組みを通じ、地 区周辺を含めたまちづくり の実現が期待される。	・UR賃貸住宅の建替事業を前提とし た道路及び緑地の整備が着実に進捗 し、敷地の有効利用と居住水準の向上 による居住環境整備が図られている。	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 長谷川 貴彦)

該当基準

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

長期間継続中:事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業

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

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

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