

再評価結果一覧
(平成29年3月末現在)

【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						
古川床上浸水対策特別緊急事業 京都府	その他	51	798	【内訳】 被害防止便益:798億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:1,028戸 年平均浸水軽減面積:34ha	53	【内訳】 建設費 48億円 維持管理費 5.4億円	15.0	・総事業費が36億円から51億円に増加するため、及び完了予定年度を平成30年度から平成31年度に工期延長するため再評価を実施。 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・流域の宅地化が急速に進行したため、本来、流域が持つべき保水能力が低下して、集中豪雨時の河川の溢水や内水氾濫による浸水被害の頻度が増えており、一旦浸水すると浸水範囲、浸水時間は比較的大きなものとなり社会的影響も増大することから、河道整備など治水対策を図る必要がある。 ・事業の進捗に伴い、社会的要因(消費税率の引き上げ、人件費の増加、交通規制条件による工法変更)及び、土質条件の変更により、費用が増額となったことから、全体事業費が36.4億円から50.5億円に約14億円増大する見込みとなった。また、工法変更に伴い、作業日数が増加することから、事業期間が5力年から6力年に変更する見込みとなった。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・社会的要因及び、土質条件の変更により、費用が増額となった。また、工法変更に伴い、作業日数が増加することから、事業期間が5力年から6力年に変更する見込みとなった。 ・平成26年度より事業に着手し、平成28年度までに900mの内190mの改修が完了している。 ・広域河川改修事業の進捗と調整を図りながら、本事業区間について改修を進め、平成31年度に完了する予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河道拡幅・河道掘削等により発生する土砂の有効利用。 ・橋梁工にプレキャスト製品を使用することで、工期短縮、コスト縮減に努めている。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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						
法華山谷川床上浸水対策 特別緊急事業 兵庫県	その他	97	1,382	【内訳】 被害防止便益: 1,380億円 残存価値: 2.0億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数: 460戸 年平均浸水軽減面積: 21ha	104	【内訳】 建設費 94億円 維持管理費 10億円	13.3	・総事業費が90億円から97億円に増加するため、再評価を実施 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・事業採択後の消費税増税、人件費の高騰、諸経費率の改定により、事業費が増加している。 ・法華山谷川の下流域は、国道2号、JR山陽本線などの主要交通網が往来し、高砂市の密集市街地を形成しており、河川沿線の開発も進んでいる。 ・中上流域の加古川市域においては、大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成28年度末で進捗率は89%(事業費ベース)であり、平成29年度末に完成予定。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・発生土を他公共事業への有効利用するなど残土処分費の軽減に努め、コスト縮減を図る。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 泊 宏)	

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】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
厚幌ダム建設事業 北海道	その他	480	1,019	【内訳】 被害防止便益:567億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 435億円 残存価値:17億円 【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 ダム建設事業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	479	【内訳】 建設費:473億円 維持管理費:6億円	2.1	・総事業費が約450億円から約480億円に増加するた め、及び完成予定年度を平成29年度から平成30年度 に工期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・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事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・希少猛禽類の確認及び保護により、1年の工期延期と なった。 ・工事進捗に伴う地質的要因等による工事量増のため 、現計画の事業費から約30億円の増加となった。 ・昭和61年度に実施計画調査に着手している。平成26 年10月にダム本体工事に着手し、平成30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等の可能性について ・「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年度に実施した厚幌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(厚幌ダム+河道改修)と 現計画面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 泊 宏)	

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						
駒込ダム建設事業 青森県	再々評価	450	820	【内訳】 被害防止便益:628億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 175億円 残存価値:17億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:323戸 年平均浸水軽減面積:15.5ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して駒込 ダム建設事業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	435	【内訳】 建設費:406億円 維持管理費:29億円	1.9	・堤川流域では、昭和44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11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、昭和44年8月に8,147戸、昭和52年8月に255戸、平成11年10月に9戸の家屋被害が発生している。 1.9 ・堤川流域では、上水取水や農業取水について、深刻な渇水被害に見舞われたことは無いが、渇水時に瀬切れなどが発生し、市民から河川の良好な水質や景観の保全を要望する声が上がっており、安定した流量の確保が望まれている。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び渇水被害が軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・堤川の氾濫が想定される区域では、平成17年から平成22年の間で、総人口は、9.1%減、総世帯数は4.8%増となっている。 ・発電事業者である東北電力(株)より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。現在、本体建設工事に向けた工事用道路工事を実施しているところであり、平成38年度の完成に向けて着実に事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム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ている。 ・平成23年度に実施した駒込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(駒込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 泊 宏)

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						
川内沢ダム建設事業 宮城県	その他	95	119	【内訳】 被害防止便益:53億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 63億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:25戸 年平均浸水軽減面積:9.2ha 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川内 沢ダム建設事業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	83	【内訳】 建設費:79億円 維持管理費:4億円	1.4	・川内沢川においては、昭和61年、平成6年など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61年8月 は、1,879戸、平成6年9月には、2,974 戸の家屋被害があり、下流域に位置す る仙台空港が浸水するなどの甚大な 被害が発生している。 ※昭和61年、平成6年の被害には、隣 接河川の被害も含む。 ・主な漏水被害として、平成6年、平成9 年には取水制限や番水制が行われて いる。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害が軽減される。 ・総事業費が約80億円から約95億円に増加するため、 及び完成予定年度を平成32年度から平成37年度に工 期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・川内沢川の氾濫が想定される区域を含む名取市で は、平成22年から平成27年の間で、総人口は、4.8％ 増、総世帯数は9.6％増であり、人口は、やや増加傾向 となっている。同じく区域を含む岩沼市では、平成22年 から平成27年の間で、総人口は、1.1％増、総世帯数は 7.2％増であり、人口は、ほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・事業用地内に確認された国土調査未了地及び多人数 共有地の処理と今後の実施計画の精査により工程の 見直しを行った結果、5年の工期延期が不可避となっ た。 ・ダム建設予定地における調査・検討を進めた結果や 労務費・資材単価の高騰による工事費の増額等により 見直しが必要となったことから約15億円の増加となっ た。 ・平成9年度に実施計画調査に着手している。現在、調 査・地元説明を実施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コスト縮減や代替立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工 夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努め ることとしている。 ・平成25年度に実施した川内沢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(川内沢ダムと河道改 修及び放水路の組合せ)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 泊 宏)	

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						
最上小国川ダム建設事業 山形県	その他	84	100	【内訳】 被害防止便益:97億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:5戸 年平均浸水軽減面積:6ha	94	【内訳】 建設費 89億円 維持管理費 5億円	1.1	・総事業費が約70億円から約84億円に増加するため、及び完成予定年度を平成30年度から平成31年度に工期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・最上小国川の氾濫が想定される地区を含む最上町では、平成22年から平成27年の間で総人口は10%減、総世帯数は4%減となっており、人口は減少傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成26年度以降の残工事にに対し、工事の数量及び内容変更の必要が生じたことから、全体事業費を70億円を84億円へ、完成工期を平成30年度から平成31年度へ変更を行う ・平成7年度より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28年10月からは堤体コンクリートの打設を行っており、平成31年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・湛水地内の県道について、常時湛水しない流水型ダムの特徴を活かし耐水化構造として冠水を許容する計画とすることで、県道付替えに要するコストを縮減した。また、情報提供装置や除雪機械調達方法の見直しも行った。今後も引き続きコスト削減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した最上小国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(最上小国川ダム)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 泊 宏)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
胎内川総合開発事業 新潟県	再々評価	350	638	【内訳】 被害防止便益:251億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 368億円 残存価値:19億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:58戸 年平均浸水軽減面積:63ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して胎内 川総合開発事業と同じ機能を有するダム を代替施設とし、代替法を用いて計上	539	【内訳】 建設費:528億円 維持管理費:11億円	1.2	・胎内川流域では、昭和42年、平成7 年、平成17年に洪水被害が発生してい る。 ・主な洪水被害として、昭和42年8月に 1,543戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、胎内川は、胎内 市の耕地に対する水源として広く利用 されているが、平成6年8月等の夏期に おいて、水不足に見舞われている。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害を軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・胎内川流域については、平成23年から平成28年の 間、人口4.5%増、世帯数0.8%増となっており、人口は 増加傾向にある。 ・水道事業者、発電事業者より参画内容の変更の申し 出はない。 ・新潟県企業局では、水力発電によるクリーンなエネル ギー開発に取り組んでおり、奥胎内ダム本体工事が本 格化したことに伴い、平成21年度より胎内第四発電所 建設工事に着手した。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、奥胎内ダムの本体工事を実施しているところ あり、平成31年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、 前回再評価時において、治水代替案と比較し奥胎内ダ ムを建設する現行計画が最適となった。直近5年におい て、大規模な地形改変や資産の移動等がないことか ら、同様に現行計画が最適と考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 泊 宏)
儀明川ダム建設事業 新潟県	再々評価	238	467	【内訳】 被害防止便益:420億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 39億円 残存価値:8億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:417戸 年平均浸水軽減面積:13ha 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儀明 川ダム建設事業と同じ機能を有するダム を代替施設とし、代替法を用いて計上	282	【内訳】 建設費:276億円 維持管理費:6億円	1.7	儀明川流域では、昭和40年、44年、56 年の洪水において、被害が発生してい る。 ・主な洪水被害として、昭和40年9月に 家屋被害429戸、昭和44年8月に家屋 被害319戸、昭和56年8月に家屋被害8 戸の被害が発生している。 ・主な漏水被害として、昭和53.57年、平 成6年等の夏期において、水道の給水 制限や農作物の作付けの遅れ等、深 刻な水不足に見舞われている。 事業の実施により、これらの家屋被害 及び漏水被害が軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む旧上越市地域では、平 成23年から平成28年の間で、人口は10.1%増加、世帯 数21.4%増加となっている。 ・克雷用水事業者である上越市より参画内容の変更の 申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和57年度に実施計画調査に着手している。平成41 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等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工 夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減を努め ることとしている。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、 前回再評価時において、治水代替案と比較し儀明川ダ ムを建設する現行計画が最適となった。直近5年におい て河道改修が進捗していないことから、大規模な地形改 変や資産の移動等がないことから、同様に現行計画が 最適と考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 泊 宏)

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						
鵜川ダム建設事業 新潟県	再々評価	320	1,107	【内訳】 被害防止便益:829億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 265億円 残存価値:13億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水被害軽減戸数:190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鵜川 ダム建設事業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	456	【内訳】 建設費:449億円 維持管理費:7億円	2.4	・鵜川流域では、昭和53年、平成16 年、平成17年に洪水被害が発生してい る。 ・洪水被害として、昭和53年6月に 2,954戸、平成16年7月に35戸、平成17 年6月に485戸の家屋被害が発生して いる。 ・渇水被害として、鵜川は、柏崎の耕 地に対する水源として広く利用されて いるが、平成6年7月～8月、平成11年8 月等の夏期において、しばしば水不足 に見舞われている。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び渇水被害を軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・鵜川流域については、平成23年から平成28年の間、 人口4.6%減、世帯数1.4%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、本体工事を実施しているところであり、平成35 年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・コアブレンッド材に、原石山廃棄岩の利用の検討すると ともに、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。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、 前回再評価時において、治水代替案と比較し鵜川ダム を建設する現行計画が最適となった。直近5年におい て、大規模な地形改変や資産の移動等がないことか ら、同様に現行計画が最適と考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 泊 宏)
新保川生活貯水池(再開 発)建設事業 新潟県	再々評価	56	82	【内訳】 被害防止便益:39億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 41億円 残存価値:2億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:31戸 年平均浸水軽減面積:6ha 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新保 川生活貯水池再開発事業と同じ機能を有 するダムを代替え施設とし、代替法を用 いて計上	60	【内訳】 建設費:53億円 維持管理費:7億円	1.4	新保川流域では、平成10年の洪水に おいて被害が発生している。 ・洪水被害として、昭和42年8月に10戸 の家屋被害が発生している。 ・渇水被害として、新保川流域では、毎 年のように深刻な水不足に悩まされて いる。特に6月～8月にかけての渇水時 における農業用水の不足は深刻であり 、上下流の農家が平等に取水できるよ う、輪番制で分水を行う取水統制が 常態化している。また、長期間にわ たって渇切れが発生し、アユが大量に へい死するなどの被害が度々発生して いる。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び渇水被害が軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む佐渡市金井地区では、 平成23年から平成28年の間で、人口は10%減少、世帯 数は1%増加となっている。 ・水道事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・現在、水文調査等を実施している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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を努め ることとしている。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、 前回再評価時において、治水代替案と比較し新保川ダ ムを建設する現行計画が最適となった。直近5年におい て、大規模な地形改変や資産の移動等がないことか ら、同様に現行計画が最適と考えられる。	継続	水管理・国土保全局治水 課 (課長 泊 宏)

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						
河内川ダム建設事業 福井県	再々評価	415	623	【内訳】 被害防止便益:165億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 445億円 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:16戸 年平均浸水軽減面積:8.1ha 流水の正常な機能の維持等に関する便 益 流水の正常な機能の維持等に関して河 内川ダム建設事業と同じ機能を有するダ ムを代替施設とし、代替法を用いて計上	548	【内訳】 建設費:536億円 維持管理費:12億円	1.1	・北川流域では、昭和40年9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10年、平成11年、平成16年、平成25年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、昭和40年9月に家屋被害1,562戸、平成16年10月に家屋被害19戸、平成25年9月に200戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成6年に給水制限、平成8年ポンプ給水、平成12年に表流水枯渇となった。 ・事業の実施により、これらの家屋被害及び漏水被害が軽減される。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・北川・河内川の氾濫が想定される区域では、平成23年～平成28年の間で、総人口は5.2%減、総世帯数は2.0%減であり、人口は、ほぼ横ばいとなっている。 ・水道事業者である小浜市、若狭町より参画内容の変更の申し出はない。 ・かんがい事業者より参画内容の変更の申し出はない。 ・工業用水事業者である若狭町より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和58年度に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体工事を実施しているところであり、平成31年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・「福井県ダム整備監理委員会」の意見も踏まえ、発生材の有効利用を行いコスト縮減に取り組む。 ・平成23年度に実施した河内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(河内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 泊 宏)	

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						
大島ダム建設事業 岐阜県	再々評価	168 (※1)	574 (※1)	【内訳】 被害防止便益:501億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 69億円 残存価値:4億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:90戸 年平均浸水軽減面積:103ha 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大島 ダム建設事業と同じ機能を有するダムを 代替施設とし、代替法を用いて計上	145 (※1)	【内訳】 建設費 140億円 維持管理費 5億円	4.0 (※1)	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・大八賀川の氾濫が想定される地区を含む高山市で は、平成22年から平成27年の間で、人口3.8%減、世帯 数1.5%増となっており、人口は減少傾向、世帯数は増 加傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の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等の可能性について 「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領 細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととし ている。	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 泊 宏)	
安威川ダム建設事業 大阪府	その他	1,356	9,758	【内訳】 被害防止便益:9,333億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 336億円 残存価値:89億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:2,532戸 年平均浸水軽減面積:93ha 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安威 川ダム建設事業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	1,610	【内訳】 建設費 1,584億円 維持管理費 26億円	6.1	・総事業費が約1,314億円から約1,356億円に増加する ため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・氾濫が想定される区域を含む安威川流域の関係市区 (東淀川区、吹田市、茨木市、摂津市、高槻市)では、 平成22年から平成27年で、人口は0.4%増、総世帯数 は、2.1%増でほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・前回評価時点から社会情勢の変化(消費増税及び労 務費等の上昇)により、約42億円の増加となった。 ・昭和51年に実施計画調査に着手している。現在、ダム 本体建設工事を実施している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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24年度に実施した安威川ダム建設事業の検証に 係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実 施要領細目」に基づき現計画案(安威川ダムと河道改 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 泊 宏)	

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						
浜田川総合開発事業 島根県	その他	472	2,051	【内訳】 被害防止便益:1.902億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 131億円 残存価値:18億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:179戸 年平均浸水軽減面積:13ha 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第二 浜田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	646	【内訳】 建設費 634億円 維持管理費 12億円	3.2	・総事業費が約460億円から約472億円に増加するため、及び完成予定年度を平成31年度から平成32年度に工期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・浜田川の氾濫が想定される地区を含む浜田市では、平成22年から平成27年の間で、人口5.8%減、世帯数はほぼ横ばいとなっており、人口は減少傾向にある。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・総事業費について確認を行った結果、物価の上昇並びに管理用発電設備の追加により、現事業費から約12億円の増額となった。また、工程精査および管理用発電設備の追加等により工期が1年延伸となった。 ・第二浜田ダムは、平成20年度よりダム本体建設工事に着手し、平成25年11月に本体ダムのコンクリート打設を完了し、平成27年10月から翌年5月まで試験湛水を行った。現在は跡地整備や付替林道工事を進めている。今後、管理用発電設備工事に着手し、平成32年度完成を目指す。 ・浜田ダム再開発工事は、平成26年度より工事着手しており、平成32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等の可能性について ・骨材調達方法の見直しなどにより、建設コストの縮減に努めてきている。今後も引き続きコスト縮減に努めることとしている。 ・浜田ダム再開発と引堤による河道改修の組合せ案等と現計画を比較し、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 泊 宏)	

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						
平瀬ダム建設事業 山口県	再々評価	740	2,534	【内訳】 洪水調節の便益:1,844億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 684億円 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:467戸 年平均浸水軽減面積:44ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して平瀬 ダム建設事業と同じ機能を有するダムを 代替えとし、代替法を用いて計上	1,338	【内訳】 建設費 1,274億円 維持管理費 64億円	1.9	・錦川流域では、昭和25年9月、昭和 26年10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17 年9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、平成17年9月に 1,026戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成6年の漏水 において、特に深刻な水不足に見舞わ れた。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害を軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水道事業者である岩国市より参画内容の変更の申し 出はない。 ・発電事業者である山口県企業局より参画内容の変更 の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和63年度に建設事業に着手している。平成26年度 よりダム本体工事に着手し、平成28年2月からは堤体コ ンクリート打設を行っており、平成33年度の完成に向け て事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・河床砂礫を本体コンクリート骨材に利用することや放 流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24年度に実施した平瀬ダム建設事業の検証に係 る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施 要領細目」に基づき現計画案(平瀬ダム+河川改修)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 泊 宏)

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						
柘川ダム建設事業 香川県	その他	440	927	【内訳】 被害防止便益：678億円 流水の正常な機能の維持に関する便 益：245億円 残存価値：4億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：53戸 年平均浸水軽減面積：3.5ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して柘 川ダム建設事業と同じ機能を有するダ ムを代替施設とし、代替法を用いて計 上	369	【内訳】 建設費 366億円 維持管理費 3億円	2.5	・香東川流域においては、昭和50年8 月洪水等により家屋被害が発生してい る。また、近年でも平成2年9月、平成 10年9月、平成16年10月洪水等により 家屋被害が発生している。 ・主な洪水被害としては、平成16年10 月に11戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成6年漏水で は、最大19時間断水を含む67日間断 水が継続した。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害を軽減される。	・総事業費が約385億円から約440億円に増加するため 再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・高松市については、平成22年から平成27年の間、人 口0.4%増、世帯数4.4%増となっている。 ・水道事業者である高松市から参画内容の変更の申し 出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・総事業費について、現地条件の変化に伴う施工の見 直し等により、約55億円の増額となった。 ・平成8年度に建設事業に着手し、現在、ダム本体工事 を実施しているところであり、平成33年度の事業完了を 目指している。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・設計段階において、左右岸アバット部に造成アバットメ ントを採用することでダム本体工事の掘削量、法面保 護工の縮小を行うなどコスト縮減に努めている。 ・平成23年度に実施した柘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(柘川ダム+河道改修)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 泊 宏)

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						
春遠生活貯水池建設事業 高知県	再々評価	66	228	【内訳】 被害防止便益：196億 流水の正常な機能の維持に関する便 益：31億 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:7戸 年平均浸水軽減面積:14ha 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春 遠生活貯水池建設事業と同等の機能を 有するダムを代替施設とし、代替法 を用いて計上	95	【内訳】 建設費：91億 維持管理費：4億	2.4	・貝ノ川流域では、昭和54年9月洪水、 昭和55年8月洪水等によりたびたび被 害が発生しており、近年でも平成13年 9月の高知県西南豪雨による洪水にお いて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9月に6 戸、昭和55年8月に5戸、平成13年9月 に52戸の家屋被害が発生している。 ・主な漏水被害として、平成元年8月に 断水14日間(7時間/日)、平成6年7月 断水9日間(9時間/日)、平成7年9月断 水14日間(18時間/日)、平成8年1月断 水14日間(18時間/日)が行われてい る。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害を軽減される。	①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・貝ノ川川の氾濫が想定される地区を含む土佐清水 市、大月町では、平成21年から平成26年の間で、人口 13.5%減、世帯数は8.5%減となっており、人口は減少 傾向にある。 ・水道事業者である大月町からは参画内容の変更の申 し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成6年度に建設事業に着手し、現在、補償工事や調 査・設計等を実施中であり、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等の可能性について ・平成23年度に実施した春遠生活貯水池建設事業の検 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(春遠生活貯水池 十河道改修)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 泊 宏)

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						
長崎水害緊急ダム建設事業 長崎県	その他	740	2,477	【内訳】 被害防止便益:1,687億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 778億円 残存価値:12億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:585戸 年平均浸水軽減面積:13.4ha 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長崎 水害緊急ダム建設事業と同等の機能を 有するダムを代替え施設とし、代替法を 用いて計上	1,512	【内訳】 建設費:1,496億円 維持管理費:16億円	1.6	浦上川流域では、昭和57年7月の長崎 大水害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26年7月に 家屋被害400戸、昭和26年10月に家屋 被害188戸、昭和31年8月に家屋被害 766戸、昭和31年9月に家屋被害79 戸、昭和34年9月に家屋被害147戸、 昭和57年7月に家屋被害3,634戸の被 害が発生している。 ・主な漏水被害として、昭和39年9月か ら昭和40年3月に156日間の給水制 限、平成6年10月から平成7年5月に 229日間の給水制限、平成19年9月か ら平成20年4月に200日間の取水制限 が実施されている。 ・事業の実施により、これらの家屋被 害及び漏水被害が軽減される。	・総事業費が約670億円から約740億円に増加するた め、及び完成予定年度を平成28年度から平成37年度 に工期延期するため再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・長崎市については、平成23年から平成28年の間、人 口2.2%減、世帯数3.7%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・総事業費は、浦上ダム建設事業の施工方法の変更等 により、現在事業費の約670億円を約740億円に変更す る。 ・浦上ダム建設事業の施工方法の変更等による工程見 直しを行った結果、平成28年度末の工期を平成37年度 未予定に変更する。 ・昭和58年度に建設事業に着手し、現在、設計検討・関 係機関協議等を実施しているところであり、平成37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等の可能性について ・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 こととしている。 ・平成24年度に実施した長崎水害緊急ダム建設事業 (浦上ダム建設事業)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(ダムの有効活用)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 泊 宏)

※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】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 宮古盛岡横断道路 一般国道106号 宮古西道路 岩手県	再々評価	177	320	【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 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 9,100台/日	185	【内訳】 事業費：176億円 維持管理費：9億円	1.7	①安全で円滑な交通機能の確保 ・宮古盛岡横断道路及び三陸沿岸道路と一体となった自動車専用道路の整備により、宮古市内の交通混雑が緩和されると共に、冠水による通行規制区間の迂回ルートの確保が図られ、通行車両の安全性・快適性が向上する。 ②地域の活性化支援 ・平成30年春の開設が発表された、宮古港と室蘭港を結ぶフェリー定期航路と一体となった物流の支援など、地域の活性化が図られる。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地高ICアクセス 一般国道287号 米沢長井道路 山形県	その他	305	743	【内訳】 走行時間短縮便益：677億円 走行経費減少便益：54億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600台/日～12,900台/日	328	【内訳】 事業費：316億円 維持管理費：12億円	2.3	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。 ・置賜地域の骨格を成す道路として、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できる。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)	
地域高規格道路 茨城西部・宇都宮広域 連絡道路 一般国道119号 宇都宮環状北道路 栃木県	再々評価	102	163	【内訳】 走行時間短縮便益：142億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：0.05億円 【主な根拠】 計画交通量 36,900台/日～50,300台/日	109	【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：5.9億円	1.5	①地域間連携の強化 ・地域・地域高規格道路の一部としての広域的な交通の走行性確保 ・東北自動車道宇都宮ICと宇都宮市東部の産業団地群を結ぶルートとしての県内外へのアクセス強化 ②交通混雑緩和 ・宇都宮市中心市街地の交通混雑緩和 ③交通事故の減少 ・宇都宮環状道路の交通事故の減少	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 金井バイパス 群馬県	その他	65	95	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 計画交通量 16,600台	66	【内訳】 事業費：65億円 維持管理費：1.0億円	1.4	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を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・一般国道353号金井バイパスは、上信自動車道の一部を構成し、渋川市内の一般国道353号の交通混雑の緩和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17年度 ・事業進捗率73%（うち、用地進捗率98%） ・総事業費及び事業期間見直しにより再評価を実施 ・平成31年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、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)	
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	その他	124	160	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：9.7億円 【主な根拠】 計画交通量 13,000台	123	【内訳】 事業費：116億円 維持管理費：6.4億円	1.3	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を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・一般国道145号吾妻西バイパスは、上信自動車道の一部を構成し、土砂災害危険箇所の回避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21年度 ・事業進捗率46%（うち、用地進捗率82%） ・総事業費及び事業期間見直しにより再評価を実施 ・平成33年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、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)	

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 銚子連絡道路 一般国道126号 山武東総道路二期 千葉県	再々評価	100	123	【内訳】 走行時間短縮便益：111億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：0.86億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400台/日～13,800台/日	90	【内訳】 事業費：86億円 維持管理費：3.9億円	1.4	①渋滞緩和と安全性の向上 ・朝夕に多く発生する国道126号の渋滞緩和と交通事故の減少による安全性の向上が期待される。 ②地域医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設（国保旭中央病院）への搬送時間が短縮し、地域医療サービスの向上が期待される。 ③物流の効率化 ・水揚げ量全国1位の銚子漁港や、農業算出額県内1位の旭市などから首都圏の市場へ新鮮な農水産物の安定供給が可能となり、物流の効率化が期待される。 ④地域防災機能の強化 ・緊急輸送道路の1次路線や津波被害時の道路啓開候補路線に選定されている国道126号の代替路となり、地域の防災機能の強化が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・銚子連絡道路は、山武市松尾町から銚子市に至る延長約30kmの地域高規格道路である。 ・「山武東総道路二期」は、銚子連絡道路の一部を構成し、一般国道126号の交通混雑の緩和など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16年度 ・事業進捗率29%（うち用地進捗率50%） 【コスト縮減等】 ・道路構造を平面構造（主要交差点立体化、沿道アクセス集約）から高盛土工構造（アクセスコントロール）へ変更。軟弱地盤対策工法を見直すなどのコスト縮減を図った。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	
地高ICアクセス 一般国道411号 和戸ICアクセス 山梨県	その他	13	34	【内訳】 走行時間短縮便益：20億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 15,100台/日	10	【内訳】 事業費：9.9億円 維持管理費：0.36億円	3.3	①広域ネットワークの形成 ・甲府市、笛吹市、山梨市などの主要拠点間を連絡する広域ネットワークを形成し、拠点間を連携・強化することで、地域活性化に寄与する。 ②主要渋滞箇所の渋滞緩和 ・現道の国道411号は甲府市と峡東地域（笛吹市・山梨市など）を結ぶ幹線道路であり、朝夕のピーク時には慢性的な交通渋滞が発生する主要渋滞箇所が存在する。当該事業の整備により、交通量が分散され主要渋滞箇所での交通量が減少し、渋滞緩和が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・新山梨環状道路は、甲府市街地における通過交通の減少を図るとともに、H39開業予定のリニア中央新幹線駅と県内有数の観光拠点である峡東地域を結び、観光促進・地域活性化に寄与する延長約43kmの環状道路である。 ・一般国道411号和戸ICアクセスは、新山梨環状道路の（仮）和戸ICにアクセスする唯一の幹線道路であるため、新山梨環状道路（北部区間）の供用には必要不可欠な道路であり、約0.5kmを整備するものである。また、現道における交通渋滞緩和についても期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・交付金事業から補助事業に移行をおこなうため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・施工方法等の見直しによる工事コストの縮減等を行い、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 川崎茂信）	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	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 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス 三重県	長期間継続中	85	92	【内訳】 走行時間短縮便益： 84億円 走行経費減少便益： 7.0億円 交通事故減少便益： 1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 9,500台/日	73	【内訳】 事業費： 72億円 維持管理費： 0.78億円	1.3	①地域間連携の強化 ・伊勢志摩地域における広域道路ネットワークの構築 ②観光分野の発展支援 ・志摩市へのアクセス向上によるポストサミット効果を生かす観光分野の発展への寄与が期待される。 ③救急医療活動への支援 ・第三次緊急緊急医療施設（伊勢赤十字病院）への搬送時間の短縮により、志摩地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・第二次緊急輸送道路に指定されている主要地方道伊勢磯部線の代替路が形成され、志摩地域の安全性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道167号磯部バイパスは、地域高規格道路伊勢志摩連絡道路の一部を構成する道路であり、伊勢志摩地域の観光リゾート拠点との連絡強化、大規模災害時の緊急輸送道路の機能の確保、地域の活性化等を目的とした志摩市磯部町恵利原～磯部町五知までの延長約2.5kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率6%（うち用地進捗率31%） 【コスト縮減等】 ・トンネルLED照明や防草対策工などにより、維持管理費抑制に努めるとともに、他事業で余剰となった道路設備（トンネル換気設備等）の流用を検討するなど、コスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 初和下長田道路 岡山県	長期間継続中	31	39	【内訳】 走行時間短縮便益： 30億円 走行経費減少便益： 7.9億円 交通事故減少便益： 0.34億円 【主な根拠】 計画交通量 4,400台/日	35	【内訳】 事業費： 28億円 維持管理費： 6.3億円	1.1	①円滑な交通の確保 ・線形不良、幅員狭小区間、道路防災要対策箇所の解消により、冬期を含めた通年での円滑な交通を確保が図られる。 ②広域交通ネットワークの形成 ・広域交通ネットワークを形成し、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域の連絡を強化することで、交流促進や産業振興、周遊観光促進が図られる。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・真庭地域北部から二次医療施設（鳥取県立厚生病院）へのアクセス向上が図られる。 ④災害への備え ・県の第一次緊急輸送道路、中国版くしの歯ルートとしての機能と信頼性の向上が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業区間を含む地域高規格道路北条湯原道路は、中国横断自動車道岡山米子線と山陰自動車道を結び、広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路であり、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域との連絡強化による地域活性化、救急医療ネットワークの向上等が期待されている。 ・本事業は、現道の線形不良、幅員狭小箇所区間を解消し、道路交通の安全性、走行性、信頼性の向上を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率96%） 【コスト縮減】 ・建設発生土の有効利用によりコスト縮減を図っており、今後ともコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 川崎茂信)

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 熊本天草幹線道路 一般国道266号 大矢野バイパス 熊本県	再々評価	184	221	【内訳】 走行時間短縮便益：164億円 走行経費減少便益：40億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 12,700台/日	196	【内訳】 事業費：192億円 維持管理費：4.3億円	1.1	①円滑なモビリティの確保 ・損失時間の削減が見込まれる ・天草地域から熊本市中心部に向かうバス路線の定時性が確保されるなど利便性が向上 ②物流効率化の支援 ・農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上：天草地域は熊本県内でも水産業の盛んな地域で、漁獲量では熊本県の約8割(H25)を占める ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「熊本天草幹線道路」の一部に位置付けられている ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上（熊本市(熊本生活圏)⇔天草市(天草生活圏)） ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する（天草海洋リゾート構想） ・主要な観光地へのアクセス向上（天草地域の年間観光客総数：459万人(H27)） ・半島振興法に基づく「宇土天草地域半島振興計画」に位置付けられている。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上（上天草市～済生会熊本病院） ⑥災害への備え ・第一次緊急輸送道路である国道266号の代替道路として機能する ・震災点検要対策箇所(国道266号山門橋)の代替道路として機能する ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる ⑧生活環境の改善・保全 ・NOx、SPM排出量の削減が見込まれる	【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本天草幹線道路は、熊本市圏と天草市中心部を結び、広域ネットワークの形成、天草地域における産業・観光振興を支援する延長約70kmの地域高規格道路である。 ・一般国道266号大矢野バイパスは熊本天草幹線道路の一部を形成し、熊本市圏と天草地域の交流・連携強化、交通混雑の緩和、防災性の向上等を目的とする延長3.7km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18年度 ・事業進捗率93%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・新山門橋について「新山門橋技術検討委員会」にて橋種等の比較検討を行い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)
ICアクセス（復興枠） 一般県道 宮古山田線 （豊間根工区） 岩手県	その他	27	28	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 1,750台/日	26	【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：0.8億円	1.1	①ICアクセス性の向上 ・交通隘路の解消により、沿道の安全な交通の確保と、三陸沿岸道路「宮古山田道路」の（仮称）山田北ICへの円滑なアクセスが図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道宮古山田線は、地域住民の暮らしを支える生活道路であるほか、震災時には、津波により被災し不通となった一般国道45号の迂回路として機能するなど、地域間の交流・連携を支える重要な道路である。 ・一般県道宮古山田線豊間根工区は、三陸沿岸道路「宮古山田道路」の（仮称）山田北ICのアクセス道路となっており、沿道の安全な交通の確保と、インターチェンジへの円滑なアクセスを図ることを目的とし、山田町石峠～同町豊間根までの延長1.3kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率91%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・盛土材の流用やアスファルト舗装の磨耗層廃止、歩車道境界ブロック付側溝蓋の採用等により、コスト縮減に努めている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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					
SICアクセス 町道 堤川目線（矢巾 SIC工区） 矢巾町	その他	12	70	【内訳】 走行時間短縮便益： 53億円 走行経費減少便益： 13億円 交通事故減少便益： 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,119台/日	17	【内訳】 事業費：11億円 維持管理費：5.8億円	4.2	①居住者・来訪者の利便性向上 ・市街地からインターチェンジへの所要時間短縮による居住者や来訪者の利便性向上 ②物流の効率化による地域産業の活性化 ・岩手流通センターから南方向への高速アクセス性の向上により、物流の効率化や企業誘致の促進など地域産業の活性化 ③救急医療機関へのアクセス性向上 ・盛岡市内に設置されている「岩手県高度救命救急センター」（岩手医科大学附属病院）が矢巾町に移転することから、救急医療における搬送時間短縮や外来患者も含めた医療関係者の利便性向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・町道堤川目線は、矢巾スマートインターチェンジに直結する重要なアクセス道路である。本路線は、矢巾SICから岩手医科大学附属病院岩手県高度救命救急センターへのアクセス及び物流拠点である岩手流通センターへのアクセス道路であり、居住者・来訪者の利便性向上、物流の効率化による地域産業の活性化、救急医療機関へのアクセス性向上を目的とし、延長約1.7km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25年度 ・事業進捗率20%（うち用地進捗率55%） ・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】 ・路体盛土として国土交通省復興道路の残土を再利用していることと、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 森山誠二)
SICアクセス 主要地方道 横手大森大 内線（三本柳工区） 秋田県	その他	13	12	【内訳】 走行時間短縮便益： 21億円 走行経費減少便益： -1.3億円 交通事故減少便益： -7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 8,100～15,200台/日	11	【内訳】 事業費： 9.9億円 維持管理費： 1.5億円	1.1	①物流効率化の支援 ・秋田自動車道、湯沢横手自動車道へのアクセス強化による農林水産品の流通利便性の向上が期待される。 ②国土・地域ネットワークの構築 ・通学路における歩道未整備区間の解消、大型車のすれ違い困難区間の解消。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・第2次緊急輸送路である本路線の整備により、三次医療施設（平鹿総合病院）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】 ・横手大森大内線は、横手市街地において卸センターや病院、小中学校が隣接する交通の要所であり、さらに横手北SIC（仮）へのアクセス機能を担うことから、渋滞緩和、地域の安全確保を目的とし国道13号～三本柳地区までの延長約2.2km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27年度 ・横手北SIC：平成30年度開通 ・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 森山誠二)

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						
地高10アクセス 主要地方道 宇都宮向田線（平出板戸工区） 栃木県	その他	120	410	【内訳】 走行時間短縮便益：348億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 11,400～14,800台/日	160	【内訳】 事業費：156億円 維持管理費：4.5億円	2.6	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郡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。 ・平出板戸工区は、主要地方道宇都宮向田線のバイパス事業として、現道に点する主要渋滞箇所の交通容量不足を解消するだけでなく、地域高規格道路国道408号と一体となって整備することで物流の効率化や地域間交流の活性化に資する、延長6.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率97%） ・交付金事業から補助事業に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 森山誠二)
S10アクセス 一般県道 南新井前橋線 群馬県	その他	30	83	【内訳】 走行時間短縮便益：74億円 走行経費減少便益：8.4億円 交通事故減少便益：0.9億円 【主な根拠】 計画交通量 7,200台/日	29	【内訳】 事業費：28億円 維持管理費：0.8億円	2.9	①産業振興 ・当路線と駒寄スマートICの再整備により、高速交通網を活用した物流の効率化、産業振興が図られる。 ②救命救助活動の支援 ・災害時においても、陸上自衛隊相馬原駐屯地から駒寄スマートICまでの通行が確保され、円滑な救命救助活動を支援する。 ③観光振興 ・伊香保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】 ・一般県道南新井前橋線は榛東村東部に位置する主要地方道高崎渋川線から吉岡町を経由し、再整備中の関越自動車道駒寄スマートICに至る延長約2.04kmの2車線道路である。駒寄スマートICの大型車対応化の再整備と一体となってアクセス道路を整備することで、物流の効率化や産業立地の促進、救命救助活動の円滑化、観光振興を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率27% ・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 森山誠二)

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						
S I Cアクセス 主要地方道 新潟中央 環状線【中ノ口、黒 埼、明田】 新潟市	その他	124	248	【内訳】 走行時間短縮便益：218億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500～13,500台／日	119	【内訳】 事業費：115億 円 維持管理費：4.1億円	2.1	①新潟を強く・韌やかに ・有事の際の都心アクセス軸の代替性を確保し、一刻も早い避難行動、その後の復旧、復興を支える。 ②命を守る ・救急・救命・救助活動の30分圏域のカバー率が拡充され、有事の際の「命を守る道路」としての機能を確保。 (30分圏域のカバー面積：整備前63%⇒整備後78%、人口：整備前86%⇒整備後93%) ③活力を生む ・新潟地域における「産・学・官」連携による航空機関連産業支援の取り組み「Niigata sky project」など成長産業の育成支援、及び新たな物流軸の構築による経済活動の活性化。 ④魅力をつなぐ ・佐潟、上堰潟、福島潟、鳥屋野潟などの潟資源や、各地域に点在する歴史や文化の拠点をつなぐ。 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道新潟中央環状線【中ノ口、黒埼、明田】は、多核連携型の新潟都市圏を環状に連絡する主要幹線道路であり、北陸自動車道黒埼SICの機能強化に合わせ、物流、救命ネットワークの活性化等を目的とし新潟市南区上塩俣～新潟市西区明田までの延長約5.8km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22年度 ・事業進捗率54%(うち用地進捗率78%) ・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】 ・今後、国の信濃川河川改修事業との事業調整を行い、河川の浚渫土を盛土材として有効活用することでコスト縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
SICアクセス 一般県道 上市水橋線 富山県	その他	2.5	35	【内訳】 走行時間短縮便益：27億円 走行経費減少便益：5.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 5,800台/日	33	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：12億円	1.1	①高速道路へのアクセス向上 ・上市町や富山市東部などから北陸自動車道へのアクセス性が向上し、通勤圏や行動圏の拡大が期待される。 ②産業の発展支援 ・工業団地や周辺立地企業から、一般道の渋滞を回避し、高速道路へ最短距離でアクセスが可能となり、更なる企業誘致の促進、雇用の増大など産業活動の活性化が期待。 ③救急医療活動への支援 ・(仮称)上市スマートICの整備により、新たに富山大学付属病院が上市町役場から20分圏域に含まれ、より安心な救急救命体制が確保される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・県道上市水橋線は、国道8号と上市市街地を最短で結ぶ道路であり、(仮称)上市スマートICと国道8号とを結ぶ1次アクセス道路である。 ・当該区間の整備により、(仮称)上市スマートICへのアクセス向上を図り、安全で円滑な交通を確保するとともに、企業活動や観光産業の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率4%(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】 今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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 金沢外環状道路 海側 幹線Ⅳ期 一般県道蚊爪森本停車場線・金沢市道大浦・千木町線 石川県・金沢市	長期間継続中	370	1,099	【内訳】 走行時間短縮便益：898億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	416	【内訳】 事業費：412億円 維持管理費：4.0億円	2.6	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線及び市道大浦・千木町線は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市大河南町～金沢市千木町までの延長約2.5kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率35%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 金沢外環状道路 海側 幹線Ⅳ期 一般県道蚊爪森本停車場線（ICアクセス） 石川県	長期間継続中	70	1,099	【内訳】 走行時間短縮便益：898億円 走行経費減少便益：132億円 交通事故減少便益：69億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	416	【内訳】 事業費：412億円 維持管理費：4.0億円	2.6	①金沢都市圏の骨格を形成 ・山側幹線と一体となって環状道路ネットワークを構築し、金沢都市圏の骨格を形成。 ②加賀・金沢・能登の連携強化 ・加賀・金沢・能登をつなぐ、広域交流ネットワークの基盤を形成。 ③周辺道路の慢性的な交通渋滞の緩和 ・国道8号など周辺道路の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、金沢都市圏全体における交通分散の効果を発揮。 ④陸・海・空の交流基盤の連結 ・北陸自動車道、日本海側の国際物流拠点港である金沢港、日本海側の拠点空港である小松空港といった陸・海・空の交流基盤を連結。 ⑤地域の発展と活性化 ・周辺に位置する工業団地の物流機能を向上し、多くの人やものを呼び込み、地域の活力を一層高める。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道蚊爪森本停車場線（ICアクセス）は、地域高規格道路 金沢外環状道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、物流拠点間のアクセス向上、広域交流の促進等を目的とし、石川県金沢市千木町～金沢市福久町までの延長約0.7kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率66%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減に努めていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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					
SICアクセス その他市道 座光寺280号線 飯田市	その他	9.3	46	【内訳】 走行時間短縮便益：36億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	20	【内訳】 事業費：8.2億円 維持管理費：12億円	2.3	①地域間連携の強化 ・中央道に並行する国道153号の、交通集中による渋滞や事故が多発を回避し、高速道路へアクセスが可能となる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・高速道路へのアクセス向上により、輸送時間の短縮により物流の効率化が図られる。 ③救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設（飯田市立病院）への搬送時間の短縮により、座光寺スマートIC周辺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 ・高速道路から広域避難地へのアクセス時間が短縮され、災害時の緊急支援活動の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中央自動車道飯田IC～松川IC間は、15.5kmとインター間の距離が長い状況であり、ほぼ中間に位置する座光寺PAへ設置するスマートICへのアクセス道路である。 ・中央道に並行する国道153号は、交通集中による渋滞が多発しており、産業振興のためには、（工業・農業）拠点と中央道のアクセシビリティの向上が必要で、中央道へのアクセス向上による物流網強化などの効果に加え、将来開業が予定されているリニア中央新幹線長野県駅と高速道路を結び、リニア開業による整備効果を広く伊那谷全体に広げる重要な拠点となる座光寺スマートICへのアクセス強化を目的とする延長0.4Kmのアクセス道路整備である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率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】 ・ロータリー型のコンパクトな料金所構造によりコストの縮減等を図っていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイ 一般県道 扶桑各務原線 新愛岐道路 岐阜県・愛知県	再々評価	125	188	【内訳】 走行時間短縮便益：171億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 9,200台/日	106	【内訳】 事業費：103億円 維持管理費：2.8億円	1.8	①渋滞緩和による円滑な交通の確保 ・新愛岐道路の整備により、木曽川渡河部における混雑を緩和し、交通の円滑化を図る。 ・隣接県との産業振興や観光交流の推進 ・当地域は航空宇宙産業の拠点として、有力企業が数多く立地するなど我が国有数の航空宇宙産業集積地となっており、平成29年度にリニューアル予定の「かかみがはら航空宇宙科学博物館」や「あいち航空ミュージアム」の立地が予定されている。 ・新愛岐道路の整備により、上記施設へのアクセス性が向上し、産業振興・観光交流の促進が期待される。 ③災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・当該区間に並行し、上流側に犬山橋（春日井各務原線）、下流側に愛岐大橋（江南閘線）が第2次緊急輸送道路に指定されており、新愛岐道路の整備により、災害時の救急活動を支援する（第2次緊急輸送道路に追加予定）	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道扶桑各務原線は、愛知県（丹羽郡扶桑町）を起点とし各務原市に至る路線である。当該事業はこのうち木曽川渡河部の1,800m区間を整備するものであり、骨格幹線ネットワーク構想の推進、渋滞緩和による円滑な交通の確保、隣接県との観光交流や産業振興の推進、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率21%（うち用地進捗率97%） 【コスト縮減等】 ・他工事で発生したトンネルずりや切土による発生土を盛土部に有効利用。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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						
SICアクセス 町道橋爪1号線 養老町	その他	4.5	29	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	4.3	【内訳】 事業費：3.1億円 維持管理費：1.2億円	6.8	①地域産業の支援 ・養老S Aスマート I Cへのアクセス向上による既存企業に対する利便性向上や新たな企業誘致の促進 ②高速道路へのアクセス強化による交通渋滞の緩和 ・周辺道路における慢性的な渋滞や混雑の緩和 ③観光客の増加と地域産業振興の支援 ・回遊型観光圏の形成されることによる観光客の増加 ④地域防災への支援 ・第一次緊急輸送道路へのアクセス機能強化 ⑤地域医療の支援 ・高度救急医療センター「岐阜経済大学医学部付属病院」への救急搬送時間の短縮 【投資効果等の事業の必要性】 ・町道橋爪1号線は、養老S Aスマート I Cへのアクセス道路であり、地域の活性化に向けて、物流網強化による企業誘致の促進、雇用拡大、観光需要の促進など、多面的な整備効果を目的としている。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：72%（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】 ・他工事での発生土を盛土部に有効利用	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
SICアクセス 町道2414号線 小山町	その他	7.6	18	【内訳】 走行時間短縮便益：17億円 走行経費減少便益：1.0億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500台/日	8.4	【内訳】 事業費：7.9億円 維持管理費：0.6億円	2.2	①円滑なモビリティの確保 ・小山町及び御殿場市における渋滞損失時間の短縮が見込まれる。 ②観光交流の拡大 ・小山町内の主要観光施設へのアクセス性向上が見込まれる。 ③物流効率化の支援 ・新たな企業誘致に期待される。 ④災害への備え ・災害進出拠点とのアクセス性が向上し迅速な救援活動を支援する。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・町道2414号線は東名高速道路足柄S. A. 上下線に設置予定の足柄スマートICへの主アクセス道路である。 ・当該道路の整備は、町内外からの物流や交流に対応した交通網の確立と、救命活動の迅速化や防災機能の強化に寄与し、また、内陸フロンティア推進区域の新観光拠点施設等へのアクセス強化により、地域活性化が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率38%（うち用地取得率90%） ・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】 ・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 森山誠二)	

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						
S10アクセス 町道3628号線 小山町	その他	14	60	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量 2,800台/日	17	【内訳】 事業費：14億円 維持管理費：3.5億円	3.4	①円滑なモビリティの確保 ・既存の御殿場1Cへの一般道通行が低減し、移動時間が短縮する。 ②観光交流の拡大 ・小山町内の主要観光施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③産業振興支援 ・高速道路から5km以内に到達できる工業地域が新たに増加する。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・第3次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ⑤災害への備え ・町内防災拠点とのアクセス性が向上し、迅速な救援活動を支援できる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・町道3628号線は、平成32年度開通予定の新東名高速道路に計画中の（仮称）小山スマートICに接続する主要アクセス道路である。 ・当路線を整備することにより、町内全域における物流や交流の活性化に寄与し、救命活動の迅速化や有事の際の輸送経路としての役割が期待され、防災機能の強化にも寄与する。また、新東名及びスマートI.C.の開設を機とした地域の変革及び活力強化を図ることができる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率43%（うち用地取得率50%） ・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縮減に努め、事業を推進する。	継続	道路局 環境安全課 （課長 森山誠二）	
S10アクセス 市道山本172号線 鈴鹿市	その他	6.2	112	【内訳】 走行時間短縮便益：92億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.9億円 【主な根拠】 計画交通量 2,100台/日	33	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：12億円	3.4	①地域産業の活性化 ・（仮）鈴鹿PASスマートICを利用することにより、地域産業であるお茶、花木の短期間で安定した供給が可能となり、地域産業の活性化に繋がる。 ②観光客の増加 ・スマートICと市道山本172号線を一体的に整備することにより、高速道路アクセスが向上し、観光客の増加が見込まれる。 ③代替性の確保 ・スマートICと市道山本172号線を整備することにより、東名阪自動車道が通行止めや渋滞の際に迂回が可能となり、災害時のネットワーク強化に繋がる。 ④地域防災の支援 ・市道山本172号線は、第三次緊急輸送道路と基幹避難所とを繋ぐ災害ネットワーク道路として位置付けられており、災害時のネットワーク強化に繋がる。 【投資効果等の事業の必要性】 市道山本172号線は、新名神高速道路（仮称）鈴鹿PASスマートICへのアクセス道路であり、高速道路アクセスの向上による地域産業の活性化、観光振興の推進、災害時のネットワーク強化を目的として、山本町字北今辻から山本町字下重沢までの延長約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26年度 ・事業進捗率71%（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】 ・経済比較により工事コストの縮減を行っている。また、維持管理費も考慮し総コスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全課 （課長 森山誠二）	

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								
SICアクセス 一般県道宇治田原大石東線（龍門工区） 滋賀県	その他	28	114	【内訳】 走行時間短縮便益：108億円 走行経費減少便益：6.4億円 交通事故減少便益：0.06億円 【主な根拠】 計画交通量 アクセス道路部7,800台/日 ランプ部800台/日	34	【内訳】 事業費：24億円 維持管理費：10億円	3.3	①地域間連携の強化 ・新名神高速道路の整備と相まって、大津市南部と他地域の交流の活性化や高速道路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、大津市南部の工業団地から大阪神戸・名古屋方面へのアクセス強化を図り、大津市南部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防災機能の強化 ・現在事業中の新名神高速道路（新名神大津SIC）と併せて整備することにより、道路被災を受け通行止めとなっている区間を通過せず、高速道路からのアクセスが可能となり、災害時における各種救援活動・復旧活動の強化につながり、地域の安心・安全の確保に寄与する。 ④観光分野の発展支援 ・大津市南部に点在する指定文化財、H36国体会場である大石緑地スポーツ村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】 ・一般県道宇治田原大石東線（龍門（新名神大津SIC）工区）は、新名神大津スマートICと連結する路線であり、新名神高速道路本線の整備と相まって、大津市南部の工業団地のアクセス強化を図ることで産業振興に寄与するとともに、周辺地域の防災機能の向上や広域的な医療体制の充実、観光振興等に寄与する延長3.1kmの事業である。 【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65%） ・平成35年度完成予定 ・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】 ・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 森山誠二)
SICアクセス 主要地方道 和歌山橋本線（和田～吉礼） 和歌山県	その他	145	473	【内訳】 走行時間短縮便益：435億円 走行経費減少便益：30億円 交通事故減少便益：8.4億円 【主な根拠】 計画交通量 5,600～15,300台/日	221	【内訳】 事業費：220億円 維持管理費：0.89億円	2.1	①産業振興・観光振興 ・高速道路から和歌山市南部地域や西浜工業団地、和歌山下津港のある臨港地域へのアクセス向上により、周辺地域の産業振興や観光振興など地域活性化が期待される。 ②救急医療活動への支援 ・和歌山市北東部や岩出市域から第三次救急医療施設（県立和歌山医科大学病院）への搬送時間の短縮により、広域的な医療体制の柔術に寄与する。 ③沿道環境の改善 ・現道の和歌山橋本線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。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・新たな第1次緊急輸送道路が整備されることで、災害時における被災地への救援や防災拠点への物資輸送の円滑化が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・和歌山橋本線（和田～吉礼工区）道路改良事業は、都市計画道路南港山東線の一部を構成し、阪和自動車道（仮称）和歌山南SICの1次アクセス道路として、和歌山市南部地域及び西浜工業団地や和歌山下津港のある臨港地域の活性化並びに現道の和歌山橋本線や周辺道路の混雑緩和を目的とした延長約2.5km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25年度 ・事業進捗率34%（うち用地進捗率89%） ・平成30年度完成予定 ・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】 ・橋梁の桁に耐候性鋼材を使用することでライフサイクルコストを縮減 ・埋戻や盛土材への転用による建設発生土の抑制により建設コストを縮減 ・再生材やプレキャスト製品の使用による建設コストを縮減	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線 (瀬戸JCT～熊山IC) 岡山県	再々評価	80	431	【内訳】 走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 13,100台／日	222	【内訳】 事業費：219億円 維持管理費：3.0億円	1.9	①国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「美作岡山道路」の一部を構成し、高速ネットワークの形成が図られる。 ②地域を支える産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮、走行性向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・赤磐市域から三次医療施設（岡山赤十字病院）へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に位置付けられている佐伯長船線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率94%(うち用地進捗率100%) 【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を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 岡山吉井線（佐伯IC～吉井IC) 岡山県	再々評価	259	744	【内訳】 走行時間短縮便益：543億円 走行経費減少便益：170億円 交通事故減少便益：31億円 【主な根拠】 計画交通量 16,800台／日	355	【内訳】 事業費：349億円 維持管理費：6.3億円	2.1	①国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「美作岡山道路」の一部を構成し、高速ネットワークの形成が図られる。 ②地域を支える産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮、走行性向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全で安心できるくらしの確保 ・赤磐市域から三次医療施設（津山中央病院）へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に位置付けられている岡山吉井線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率95%(うち用地進捗率100%) 【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を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線（瀬戸JCT～熊山IC） 岡山市	再々評価	120	431	【内訳】 走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益：84億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 計画交通量 6,900～13,100台／日	222	【内訳】 事業費：219億円 維持管理費：3.0億円	1.9	①国土・地域ネットワークの構築 ・高速ネットワークの形成による美作地域と岡山地域との交流を促進し、県東部地域の活性化が図られる。 ②産業の振興と雇用創出 ・輸送時間の短縮や走行性の向上による企業立地の促進とそれに伴う雇用創出が期待される。 ③円滑なモビリティの確保 ・美作地域から岡山地域への定時性が確保される。 ④安全・安心の確保 赤磐市域から第三次救急医療施設（岡山赤十字病院）へのアクセス向上により、救急医療分野の環境改善が期待される。 ⑤災害への備え ・緊急輸送道路に指定されている県道佐伯長船線、国道374号の代替路が形成され、県東部地域の安全性が向上する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業箇所を含む美作岡山道路は、岡山県岡山市東区瀬戸町から同県勝田郡勝央町に至る延長約36kmの地域高規格道路である。 ・本事業は、現道における朝夕の渋滞解消や交通安全の確保等を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率65%（うち用地進捗率100%） 【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を図る。	継続	道路局 環境安全課 （課長 森山誠二）
地域高規格道路 広島高速道路 一般県道 温品二葉の里線 広島市	その他	132	1,292	【内訳】 走行時間短縮便益：1,078億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900～12,200台／日	1,274	【内訳】 事業費：1,253億円 維持管理費：22億円	1.01	①交通の円滑化、定時性の向上 ・広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上が図られる。 ②都市へのアクセス性向上 ・地域交流圏域の拡大や、広島市中心部へのアクセス性向上に伴う都市の機能・拠点化が強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・広島市の都心部と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上や、一般道路の交通混雑の緩和、広島駅周辺地区の開発促進などの役割を担う路線であり、都市高速道路事業（有料道路）と地方道事業（公共事業）の合併施行により事業を実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率65%（うち用地進捗率100%） ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・橋梁下部工において、鋼管ソイルセメント杭の採用等によりコスト縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 （課長 森山誠二）

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						
地高ICアクセス 一般県道 府中祇園線 広島市	その他	43	1,292	【内訳】 走行時間短縮便益：1,078億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 8,900～12,200台／日	1,274	【内訳】 事業費：1,253億円 維持管理費：22億円	1.01	①高速道路へのアクセス向上 ・広島駅北口への定時性の確保及び速達性の向上などのアクセス機能が強化が図られる。 ②円滑なモビリティの確保 ・主要渋滞箇所である中山踏切（JR芸備線）の立体交差化により渋滞が解消される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道府中祇園線は、地域高規格道路広島高速道路の一部を形成する広島高速5号線（中山IC）へのアクセス道路であり、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に資する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率42%（うち用地進捗率11%） ・事業期間変更により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用を図るなどコスト縮減に努める。	継続	道政局 環境安全課 （課長 森山誠二）
SICアクセス 市道津之郷4号線 福山市	その他	12	54	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量 2,150台／日	29	【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：7.1億円	1.9	①利便性の向上 ・福山市中心部と高速道路へのアクセスが向上し利便性の向上が図られる。 ②地域の活性化 ・商業、レジャー施設及び観光地へのアクセスが向上することで観光客等の増加が期待でき、地域の活性化が図られる。 ③安心安全の確保 ・第三次救急医療施設である福山市民病院への救急搬送時間が短縮され、安心・安全の向上が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線を整備することにより、スマートICと本市の中心市街地や主要な観光地へのアクセス性を高め、地域の活性化・利便性の向上等を目的とし、延長約1.1km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25年度 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率99%） ・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、今後もコスト縮減を図る。	継続	道政局 環境安全課 （課長 森山誠二）

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 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 (新浜～八万) 徳島県	再々評価	390	496	【内訳】 走行時間短縮便益：413億円 走行経費減少便益：47億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量 本線部：15,900～17,500台/日 一般部：12,500～16,600台/日	441	【内訳】 事業費：440億円 維持管理費：0.9億円	1.1	①産業振興 ・広域道路ネットワークの構築によるマリンピア沖洲及び木材団地といった物流の産業拠点へのアクセス向上により、地域産業の活性化が期待できる。 ・また、さらなる地域間交流の促進、観光地へのアクセス向上が期待できる。 ②安全・安心の強化 ・徳島市内において通過交通と都市内交通が分離し、自歩道を整備することにより、沿道住民の生活環境の改善が期待できるとともに、歩行者、自転車の安全性が向上する。 ③防災減災の強化 ・徳島環状線は第2次緊急輸送道路に指定されており、防災活動の重要拠点施設や地域の医療拠点及び広域避難所等の各種拠点を連携し、災害時の復旧・支援の強化が図られる。 ・当該区間は津波浸水地域であるため、直轄国道等のリダンダンシーの確保が期待できる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道徳島環状線新浜八万工区は、「徳島外環状道路」の南東部を形成し、徳島西環状線及び一般国道192号徳島南環状道路並びに徳島東環状線と合わせて「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2.0km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9年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率96%） 【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。 ・未着手区間や高架部の構造等の再検討を行うなど、積極的なコスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
S10アクセス 市道日尾野引坂線 伊予市	その他	20	25	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：2.9億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 517台/日	24	【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：5.9億円	1.1	①災害時の多重性の確保 ・国道56号が土砂災害等で通行不能となった場合でも、高速道路による伊予・松山方面からの救助・救護活動及び救援物資の輸送ルートが確保される。 ②救急医療機能の充実・向上 ・救急医療機関への搬送時間の短縮による救命率の向上及び高速道路の利用による患者への負担軽減などを図る。 ③地域の振興及び活性化 ・スマートICへのアクセス性を向上させ、近隣の「道の駅」や他の観光施設との連携を強化することで、観光客の増加と定着化の促進を図る。 ④交通アクセス向上 ・通勤・通院・買物といった日常生活圏を伊予市中心部・松前町・松山市方面に持つ中山地域にとって、高速道路利用により利便性が向上する。 ⑤産業の活性化 ・ICが近接することで、地場産業及び既存企業の振興・発展につながる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・伊予市には、四国縦貫自動車道の伊予ICが設置されているものの、隣接する内子五十崎ICまでの距離が四国内最長である約24kmと長く、これらのIC間に所在する伊予市中山町及び双海町の全域では、高速道路の利便性が著しく低い状況にあることから、(仮称)中山スマートICの整備が進められている。 ・スマートICへのアクセス道路を整備することにより、スマートIC整備がもたらす効果である災害時の多重性の確保や救急医療機能の充実・向上、地域の振興及び活性化等が図られ、伊予市が目指している持続可能なまちづくりの実現が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率32%） ・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】 ・線形の見直しにより、長大切土の回避や切土法面対策工の変更、工区内での土量調整を行っており、引き続きコスト縮減に取り組んでいく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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						
地高10アクセス 一般県道東与賀佐賀線 (本庄工区) 佐賀県	その他	50	177	【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：6.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000～18,500台/日	45	【内訳】 事業費：43億円 維持管理費：2.7億円	3.9	①地域間連携の強化 ・広域幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路 有明海沿岸道路（大川佐賀道路）と一体となり、地域間連携の強化が図られる。	継続	道政局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
地高10アクセス 主要地方道武雄福富線 (福富工区) 佐賀県	その他	18	80	【内訳】 走行時間短縮便益：71億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 3,100～14,500台/日	17	【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：0.79億円	4.7	①地域間連携の強化 ・広域幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路 有明海沿岸道路（佐賀福富道路）と一体となり、地域間連携の強化が図られる。	継続	道政局 環境安全課 (課長 森山誠二)	

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				
地域高規格道路 島原道路 一般県道 諫早外環状線 諫早インター工区 長崎県	その他	227	261	【内訳】 走行時間短縮便益：196億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：27億円 【主な根拠】 計画交通量 13,400台/日	250	【内訳】 事業費：248億円 維持管理費：1.2億円	1.1	①都市内ネットワークの形成 ・諫早市市街地の慢性的な交通渋滞緩和による社会活動の活性化 ②高速道路から島原半島へのアクセス性向上 ・地域間の連絡時間短縮による地域振興及び緊急医療の支援 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道諫早外環状線は、諫早市街地を通過・発着する交通を分散、導入することで、市街地内の交通混雑を緩和するものである。また、島原半島の一部を形成し、地域間の交流促進、産業振興・経済活動の活性化に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：78%（うち用地進捗率97%） ・総事業費増により再評価を実施 ・平成29年度は、用地取得を継続しつつ、盛土や橋梁構造物の工事進捗を図り、平成30年度（一部、平成29年度）の事業完成を目指す。 【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る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線 池上工区 熊本市	再々評価	219	433	【内訳】 走行時間短縮便益：306億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：50億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	217	【内訳】 事業費：213億円 維持管理費：4.7億円	2.0	①交通混雑の緩和 ・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、交通混雑の緩和が図られる。 ②産業・観光分野の発展支援 ・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向上により、産業立地の促進や、観光分野の発展への寄与が期待される。 ③緊急輸送道路機能の強化 ・第一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、熊本市域における安全性向上が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本環状道路 一般県道 砂原四方寄線は熊本都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。 ・現在、熊本都市圏では国道3号等が都心部をっており、著しい渋滞が生じている状況であるため、その渋滞解消を目的とする道路である。池上工区はその一部を構成する4.6kmの区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：33%（うち用地進捗率97%） 【コスト縮減等】 ・再生資材や現場発生土の積極的な利活用に取り組み、工事コストの縮減を図っている。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)

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						
SICアクセス その他市道 八石荷戸2 号線 内蔵工区 別府市	その他	2.5	18	【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行経費減少便益：1.8億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 420台/日	2.4	【内訳】 事業費：2.4億円 維持管理費：0.03億円	7.5	①北部地域の観光振興 ・北部地域の観光地への利便性が向上し、観光客の増加が期待される。 ②観光交通の分散化 ・ゴールデンウィーク等の観光シーズンでの渋滞解消が期待できる。 ③国際大学の利便性向上 ・国際大学である、立命館アジア太平洋大学の利便性向上が見込まれる。 ④大規模災害時のリダンダンシーの確保 ・高速道路のアクセスが2箇所となることにより、広域的な緊急輸送道路ネットワークが構築され、防災機能が強化される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・八石荷戸2号線は、別府湾スマートIC（上り線）へのアクセス道路であり、観光振興、高速道路利便性向上及び防災機能の向上を目的とし、延長約0.6km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26年度 ・事業進捗率20%（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】 ・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る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
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 有明道路 鹿児島県	その他	120	259	【内訳】 走行時間短縮便益：198億円 走行経費減少便益：44億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 15,400～16,300台/日	130	【内訳】 事業費：129億円 維持管理費：1.7億円	2.0	①広域交通ネットワークの構築 ・都城、大隅地域から重要港湾志布志港へのアクセス向上が広域的に図られる。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾志布志港へのアクセス向上 ・農産品の流通利便性が向上する。 ③災害への備え ・第一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。 ④生活環境の改善 ・大型車の転換による沿道環境の改善が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・有明道路は、宮崎県都城市から鹿児島県志布志市に至る延長40kmの地域高規格道路「都城志布志道路」の一部を構成する道路である。 ・九州縦貫自動車道、東九州自動車道と一体となった交通ネットワークを形成し、大隅半島における地域の物流及び交流の活性化を図ること等を目的とし、有明北IC～有明東ICまでの延長4.3kmを整備するものである。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：74%（うち用地取得率99%） ・総事業費増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 森山誠二)

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 大通り 栃木県	その他	185	251	【内訳】 走行時間短縮便益：222億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：10億円	182	【内訳】 事業費：180億円 維持管理費：2.4億円	1.4	・東北自動車道大谷SICと宇都宮市街地を結ぶルートとしてのアクセス強化 ・歩行者自転車の安全で快適な通行空間の確保 ・円滑な交通機能の確保、路線バス定時性の確保 ・救命救急活動、都市防災機能向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・東北自動車道大谷SICと宇都宮市街地とのアクセスが強化され、広域的な道路ネットワークが構築される。 【事業の進捗状況】 ・全体の進捗率約54%（うち用地57%） 【事業の進捗の見込み】 ・一部供用済（L=0.7km） ・用地取得完了区間がH30春に供用予定 ・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】 ・再生材の積極活用、電線類地中化における浅層埋設方式の採用	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)
地域高規格道路 千葉中環状道路 都市計画道路 塩田町菅田町線（塩田町） 千葉市	再々評価	177	147	【内訳】 走行時間短縮便益：133億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 30,900～36,500台/日	139	【内訳】 事業費：138億円 維持管理費：0.79億円	1.1	①地域間連携の強化 臨海部と内陸部及び京葉道路蘇我ICのアクセス性が向上し、臨海部に位置する蘇我副都心の育成強化が図られる。 ②地域産業の支援 国際拠点港である千葉港へのアクセス性が強化され、物流が効率化が図られる。 ③地域防災の支援 緊急輸送道路を繋げることで、多重性・代替性が確保される。 ④幹線道路網の構築 地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成され、都市内交通の円滑化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、総延長8,360mの都市計画道路で、既に約6kmが供用済みであり、交通の利便性が高い道路として利用されている。 ・本事業区間の整備を行うことにより、内陸部と臨海部とのアクセス強化を図るとともに、蘇我特定地区と京葉道路蘇我インターチェンジを繋げる ・本事業区間の整備により、都市内交通の円滑化を図るための地域高規格道路「千葉中環状道路」が概成する。 ・緊急輸送道路である京葉道路・国道16号と国道357号が塩田町で連絡し、道路の多重性・代替性を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率9.1%（うち、用地進捗率40.3%） 【コスト縮減等】 ・鉄道横断部の構造変更の検討及び新技術等の活用を図り、公共事業のコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)

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 和戸町電王線 (城東～中央5丁目工区) 山梨県	その他	54	75	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	42	【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.04億円	1.8	①地域間連携の強化 ・新山梨環状道路の(仮称)和戸ICアクセス道路である本路線を整備することにより、甲府市中心市街地と周辺市の地域拠点や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、甲府都市圏市街地部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】 ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と甲府市と周辺市町間の連絡強化などを目的とした全長約4.3kmの環状道路である。 ・都市計画道路 和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新堰橋へ至る延長約9.6kmの都市計画道路である。(仮称)和戸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、隣接道路事業(H29年度供用開始予定)及び甲府駅南口周辺地域再整備事業(H25～H30)など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図るとともに、災害時の避難路機能及び観光産業への寄与などを目的とした延長約0.6kmの道路新設及び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23年度 ・事業進捗率4%(うち用地進捗率1%) ・交付金事業から補助事業に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 渡邊浩司)
都市計画道路 和戸町電王線 (中央4丁目工区) 甲府市	その他	27	75	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：7.5億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	67	【内訳】 事業費：67億円 維持管理費：0.02億円	1.1	①地域間連携の強化 ・新山梨環状道路の(仮称)和戸ICアクセス道路である本路線を整備することにより、甲府市中心市街地と周辺市の地域拠点や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、甲府都市圏市街地部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】 ・新山梨環状道路は、甲府都市圏における交通の円滑化と甲府市と周辺市町間の連絡強化などを目的とした全長約4.3kmの環状道路である。 ・都市計画道路 和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新堰橋へ至る延長約9.6kmの都市計画道路である。(仮称)和戸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、隣接道路事業(H29年度供用開始予定)及び甲府駅南口周辺地域再整備事業(H25～H30)など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図るとともに、災害時の避難路機能及び観光産業への寄与などを目的とした延長約0.3kmの道路新設及び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23年度 ・事業進捗率78%(うち用地進捗率88%) ・交付金事業から補助事業に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 渡邊浩司)

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 南港山東線（西浜3丁目 ～関戸1丁目） 和歌山県	その他	48	473	【内訳】 走行時間短縮便益:435億円 走行経費減少便益:30億円 交通事故減少便益:8.4億円 【主な根拠】 計画交通量 15,600～18,600台/日	221	【内訳】 事業費：220億円 維持管理費:0.89億円	2.1	①緊急輸送道路機能の強化 ・第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動が可能となる。 ②沿道環境の改善 ・沿道環境の改善が期待される。 ③産業振興・観光振興 ・高速道路から和歌山市南部地域や西浜工業団地、和歌山下津港のある臨港地域へのアクセス向上による産業振興や観光客増加など地域の活性化が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・南港山東線は、和歌山市西浜地内を起点とし、同市吉礼地内の県道と和歌山橋本線交差点部を終点とする約8.0kmの都市計画道路であり、和歌山市南部における東西の幹線となる重要路線である。 ・当事業は、現道の混雑緩和や自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保並びに国道42号や阪和自動車道から和歌山下津港や西浜工業団地のある臨港地域へのアクセス向上を目的とする延長0.92kmの街路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：4%（うち用地補償進捗率4%） ・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】 ・現在実施中の道路詳細設計において、再生材やプレキャスト製品の使用による建設コストの縮減を検討中。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 渡邊浩司）	
都市計画道路 南港山東線（秋葉町） 和歌山市	その他	39	473	【内訳】 走行時間短縮便益:435億円 走行経費減少便益:30億円 交通事故減少便益:8.4億円 【主な根拠】 計画交通量 18,000台/日	221	【内訳】 事業費：220億円 維持管理費:0.89億円	2.1	①緊急輸送道路機能の強化 ・第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動が可能となる。 ②産業振興・観光振興 ・高速道路から和歌山市南部地域や西浜工業団地、和歌山下津港のある臨港地域へのアクセス向上による産業振興や観光客増加など地域の活性化が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・南港山東線は、和歌山市西浜地内を起点とし、同市吉礼地内の県道と和歌山橋本線交差点部を終点とする約8.0kmの都市計画道路であり、和歌山市南部における東西の幹線となる重要路線である。 ・当事業は、自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保並びに阪和自動車道から和歌山下津港や西浜工業団地のある臨港地域へのアクセス向上を目的とする延長0.52kmの街路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：96%（うち用地補償進捗率99%） ・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】 ・山切区間の地山掘削により発生した土砂については、積極的に他の公共事業への工事間流用を推進しコスト縮減を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 渡邊浩司）	

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 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	146	261	【内訳】 走行時間短縮便益：192億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 35,500台/日	153	【内訳】 事業費：152億円 維持管理費：0.87億円	1.7	①物流効率化の支援 ・大分自動車道 大分ICと大分市臨海部等の工業集積地間のアクセスが向上し物流の効率化が図られる ②救助・救援活動の支援等の防災機能 ・津波浸水想定区域を回避した緊急輸送道路の確保 ③都市の再生 ・東九州自動車道 大分米良ICと大分市中心市街地間のアクセスが向上し、大分駅周辺における商業地、宅地開発等へのにぎわい創出に寄与する	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)	
都市高速道路事業 広島高速5号線 広島高速道路公社	その他	949	1,292	【内訳】 走行時間短縮便益：1,078億円 走行経費減少便益：157億円 交通事故減少便益：57億円 【主な根拠】 計画交通量 約8,900～約12,200台/日	1,274	【内訳】 事業費：1,253億円 維持管理費：22億円	1.01	・広島市の都心と広島県東部地区及び広島空港との高速性・定時性の向上が図られる。 ・地域交流圏域の拡大や、広島市中心部へのアクセス性向上に伴う都市の機能・拠点性の強化が図られる。	継続	道路局 高速道路課 (課長 伊勢田 敏)	

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

【都市公園等事業】
（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						
千葉市総合スポーツ公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	331	2,110	【内訳】 直接利用価値：1,247億円 間接利用価値：863億円 【主な根拠】 誘致距離：15km 誘致圏人口：407万人	715	【内訳】 建設費：619億円 維持管理費：96億円	3.0	千葉市地域防災計画において、大規模災害発生時における市の広域防災拠点として位置づけられ、救援、復旧、復興のための後方支援型活動拠点としての運用を図ることとされている。	【事業の必要性】 ・本公園は、千葉市地域防災計画において広域防災拠点に位置付けられており、地域の防災性の向上のため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成33年度に事業完了予定。	継続	都市局公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)
岩倉公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	34	188	【内訳】 利用便益：40億円 環境便益：43億円 災害便益：104億円 【主な根拠】 誘致距離：1.5km 誘致圏人口：10万人	32	【内訳】 建設費：31億円 維持管理費：2億円	5.8	茨木市地域防災計画において、一時避難地に位置付けられており、避難有効面積の確保に資する。 (有効避難面積：0㎡/人→2.08㎡/人)	【事業の必要性】 ・本公園は、茨木市地域防災計画において一時避難地に位置付けられており、地域の防災性の向上のため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成29年度に事業完了予定。	継続	都市局公園緑地・景観課 (課長 町田 誠)

【市街地整備事業】
（国際競争拠点都市整備事業）
（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						
名古屋駅周辺・伏見・栄地 域 名古屋市 (椿町線街路事業)	その他	594	89	【内訳】 走行時間短縮便益:77億円 走行経費減少便益:12億円 交通事故減少便益:-0.58億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日	80	【内訳】 事業費 :79億円 維持管理費:0.44億円	1.1	【事業の必要性】 平成39年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋大都市圏の中核都市として圏域をけん引する国際競争力を有する都心部の形成を目指す名古屋駅周辺では、さまざまな開発計画が進められており、大名古屋ビルディングをはじめとする高層ビルが相次いで完成している。ささしまライブ24地区においても、平成19年度に実施した開発提案協議によるプロジェクトであるグローバルゲート及び愛知大学の2期工事が進められているほか、その他の民間所有の宅地における土地利用も順次開始されてきており、国際的・広域的な拠点機能・交流機能を持った都心部の形成が実現しつつある。こうした状況を踏まえ、名古屋駅、ささしまライブ24地区を中心とした、歩行者空間、道路、公園などの都市基盤整備を早期に進める必要性が高まっている。 【事業の進捗の見込み】 椿町線街路事業、ささしまライブ24土地区画整理事業は、事業進捗率94%である。 【コスト縮減等】 再生材の利用、発生土の活用等によりコスト縮減を図り、より効率的、経済的に事業を進めていく。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)	
(ささしまライブ24土地区画 整理事業)			246	【内訳】 走行時間短縮便益:226億円 走行経費減少便益:20億円 交通事故減少便益:-0.67億円 【主な根拠】 計画交通量 22,800台/日(椿町線) 21,300台/日(笹島線) 8,100台/日(日置中野新町 線)	190	【内訳】 事業費 :189億円 維持管理費:0.78億円	1.3				
(名古屋駅周辺地下公共空間 整備)			165	【内訳】 歩行者の時間短縮便益:51億円 歩行者の移動サービス向上便益:48億円 上下移動快適性向上便益:4.8億円 水平移動快適性向上便益:62億円 【主な根拠】 歩行者通行量 23,800人/日	152	【内訳】 事業費 :128億円 維持管理費:25億円	1.1				
大阪駅周辺・中之島・御堂 筋周辺地域 大阪市 (新駅設置事業)	その他	737	302	【内訳】 時間短縮(鉄道)便益:139.8億円 時間短縮(歩行者)便益:85.1億円 乗換利便性の向上便益:78.0億円 【主な根拠】 大阪駅周辺～関西国際空港への所要時間 を最大約20分短縮	92	【内訳】 事業費 :92.1億円 維持管理費:0億円	3.2	【事業の必要性】 事業実施前の当地区の状況はJR梅田駅として大阪の物流拠点としての役割を担ってきたが、その機能を吹田貨物ターミナル駅と百済貨物ターミナル駅に譲り、更地となっている。事業目的である国際競争力を有する地域の形成や質の高い都市空間の創出とともに、大規模な民間開発との一体的な実施や関西国際空港等とのアクセシビリティ向上、道路交通の円滑化及び交通事故の解消なども図られるため、事業実施の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 各事業とも、計画通り進捗している。 【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	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)	
(JR東海道線支線地下化 事業)			720	【内訳】 移動時間短縮便益:668億円 走行経費減少便益:35億円 交通事故減少便益:17億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量:80,400台時/日	470	【内訳】 事業費 :468億円 維持管理費:2億円	1.5				
(大阪駅北大深江地区土地区画 整理事業)			623	【内訳】 走行時間短縮便益:585.6億円 走行経費減少便益:30.3億円 交通事故減少便益:7.8億円 【主な根拠】 計画交通量:22,400台/日	429	【内訳】 事業費 :427.7億円 維持管理費:1.43億円	1.4				

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					
東京都心・臨海地域 都市再生機構 (地下鉄日比谷線新駅整備 事業) (八重洲バスターミナル)	その他	340	1,092	【内訳】 利用者便益 1009億円 供給者便益 61億円 残存価値 22億円 【主な根拠】 新駅想定利用者 約8万人	220	【内訳】 建設投資額 194億円 維持改良費・再投資 26億円	5.0	・国際空港等へのアクセス性の向上が見込まれる ・都市開発事業や公共公益施設の整備に伴う施設更新により、防災性が向上する。 ・都市開発事業や公共公益施設の整備により、周辺交通が円滑化する。	【事業の必要性】 (地下鉄日比谷線新駅整備事業) ・環状第二号線新橋・虎ノ門周辺地区において、特定都市再生緊急整備地域の整備計画で位置づけられている「生活環境を備えた国際的なビジネス・交流拠点の整備」と「交通結節機能の強化」を図るため、地下鉄日比谷線新駅の整備を行う。 (八重洲バスターミナル) ・特定都市再生緊急整備地域の整備方針のほか、国・都・区の政策課題である国際競争力の強化に向けた東京駅前の交通結節機能の強化を図るため、バスターミナル施設床を整備する。 【事業の進捗の見込み】 (日比谷線新駅整備事業) ・環状第二号線新橋・虎ノ門地区における交通結節機能の効果に向けて新駅工事に着手しており、整備スケジュールに沿った進捗がなされている。 (八重洲バスターミナル) ・市街地再開発事業が順調に推移しており、東京駅前地域における交通結節機能の強化により国際的なビジネス機能を備えた拠点形成に向けて事業の着実な推進が見込まれる。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)
113			【内訳】 利用者便益 57億円 供給者便益 56億円 【主な根拠】 バスターミナル想定利用者 約2万人/日	86	【内訳】 事業費 84億円 維持管理費 1億円	1.3					
品川駅・田町駅周辺地域 都市再生機構 (品川駅北周辺土地区画整 理事業)	その他	592	1,867	【内訳】 宅地地価上昇便益 地区内 1,159億円 地区外 708億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇	945	【内訳】 土地区画整理事業費 463億円 用地費 482億円 維持管理費 0.2億円	2.0	・グローバルな企業活動等の誘発効果が大きい事業である。 ・避難路、避難地、延焼遮断帯など、防災機能の向上に資する施設整備を伴う事業であり、地域の安全性が向上する ・都市開発事業や公共公益施設整備により、周辺交通が円滑化する。	【事業の必要性】 ・JR品川駅の北側に位置する車両基地周辺において、新駅を核としつつ、車両基地跡地と国道15号沿道市街地との一体的なまちづくりにより、多様な都市機能が集積する国際交流拠点の創出を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・都市計画決定(区画整理・地区計画等)、事業計画認可手続きを完了し、概ね当初予定通りに事業が進捗している。 ・今後、本格的に基盤整備工事に着手する予定。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課長 (課長 英 直彦)

【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				貨物換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			費用便益分析		費用便益分析						B/C
			貨物換算した便益B(億円)	費用C(億円)	費用C(億円)	費用C(億円)					
東京港中央防波堤外側地区 国際物流ターミナル整備事業 東京都	再々評価	133	325	【内訳】 輸送コストの削減便益：303億円 その他の便益：22億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：23.1万TEU	177	【内訳】 建設費・更新費：159億円 管理運営費：19億円	1.8	・増加するコンテナ貨物等に対する取扱能力の増強等により物流効率化を一層推進することができる。 ・新たな国際物流ターミナルの整備により、陸上輸送距離を短縮することが可能となり、排気ガスによる大気汚染の改善を図ることができる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業は順調に進んでおり、平成29年内の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・岸壁の構造や防食工法等においてライフサイクルコストも加味し、より経済的な工法を選定し、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)	
新島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	140	391	【内訳】 輸送コストの削減便益：1.2億円/年 移動コスト削減効果：4.0億円/年 荒天時遭遇船舶損失削減効果：4.8億円/年 船舶損傷損失削減効果：1.3億円/年 【主な根拠】 年間取扱貨物量：119.3千t 年間乗降客数：59.2千人	262	【内訳】 建設費：253億円 管理運営費：8.7億円	1.5	・貨客の分離が可能となり、旅客の安全性及び荷役の効率性が向上する。 ・災害時における、島民の避難場所及び救援物資等の集積場所が確保できる。 【事業の進捗の見込み】 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年代中頃には事業が完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・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)	
神津島港前浜地区 離島ターミナル整備事業 東京都	再々評価	176	208	【内訳】 陸上輸送・移動コストの削減便益：110億円 荒天時遭遇船舶損失削減効果：61億円 船舶損傷損失削減効果：32億円 多そう係留解消効果：5.2億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：54.2千t 年間乗降客数：57.6千人	161	【内訳】 建設費：158億円 管理運営費：3.4億円	1.3	・港内の静穏度が向上し、船舶の港内航行や入出港時の安全性向上を図ることができる。 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・島しょ特有の厳しい気象・海象条件の中ではあるが、本事業は順調に進捗しており、平成30年代後半には事業が完了する予定である。 【コスト縮減等】 ・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)	
七尾港大田地区 廃棄物海面処分場整備事業 石川県	再々評価	17	22	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：19億円 土地の残存価値：3.3億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：40万m ³	17	【内訳】 建設費：17億円	1.3	・浚渫土砂の受入施設を整備することにより、航路・泊地整備より発生する土砂が適切に処理され、荷役の効率化・物流機能の高度化・地域産業の国際競争力の向上に寄与する。 ・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。 ・浚渫土砂の輸送効率化により、CO2、NOx排出量が削減される。 【事業の進捗の見込み】 ・平成30年代前半の完成予定であり進捗率は72.2%である。 ・軟弱地盤対策、水路計画の見直し等による総事業費増、事業期間増により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・水路工に用いる鋼矢板にハット型を採用することでコスト縮減を図る。	継続	北陸地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 阿部 武)	
三河港瑞那地区 国際物流ターミナル整備事業 愛知県	その他	155	437	【内訳】 輸送コストの削減便益：424億円 国際観光純収入の増加便益：11億円 ふ頭用地残存価値：2.7億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：130万t/年	174	【内訳】 建設費：174億円 管理運営費：1.3億円	2.5	・増大する貨物需要や船舶大型化に対応したターミナルの整備により、物流のコスト低減及び物流機能の高度化・効率化が促進、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・陸上輸送距離短縮によりCO2、NOxの排出量が削減される。 【事業の進捗の見込み】 ・貨物量の増加及び大型クルーズ船への対応に伴う事業計画の見直しにより再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・今後も技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減を図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
清水港三保地区 廃棄物処理施設等整備事業 静岡県	再々評価	101	511	【内訳】 処理コスト削減便益：468億円 その他の便益：44億円 【主な根拠】 処理土量2,324万m ³	458	【内訳】 建設費：458億円	1.1	・浚渫場所に近い場所に処分地を確保することにより、重機が劣するCO2及びNOxの排出量が軽減され環境負荷を低減できる。 ・残事業（埋戻30m）を施工することにより、埋立地の確保と新たな土地造成の効果は大きく、事業の継続は不可欠である。 ・県が策定した「駿河湾湾整備基本計画」において、大規模災害時の災害廃棄物処理用地として指定されており、浚渫土砂受入れ以外の利活用が期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・平成27年度末時点での埋立は全体受入容量の75.5%であり、今後も継続して浚渫土砂の受入れを行う。 【コスト縮減等】 ・ケーソンの中詰め材に、再生材や浚渫土砂等が使用できるか検討し、コスト縮減に努める。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
田子の浦港 港湾公害防止事業 静岡県	再々評価	101	186	【内訳】 環境改善便益：186億円 残存価値：0.6億円 【主な根拠】 富士市世帯数：102千世帯	122	【内訳】 建設費：122億円	1.5	・廃棄物の適正な処分による生活環境の悪化が回避される。 ・CO2及びNOxの排出量が軽減される。 ・沿岸騒音等が軽減する。 【事業の進捗の見込み】 ・これまででは、ダイオキシン類を含む底質の除去、濃度の低い底質の処理および処分場の整備をしてきた。今後は、濃度の高い底質の運搬・埋立処理を計画しているため、これまで通り、安全対策に万全を期するとともに、環境基準の早期達成に努めていく。 【コスト縮減等】 ・今後処理するダイオキシン類濃度の高い底質についても、学識経験者等から構成される委員会の指導を得ながら、安全で確実、かつ経済性に優れた処理方法を選定し、コスト縮減を図る。	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						
大阪港港内一般地区 港湾公害防止対策事業 大阪市	再々評価	147	882	【内訳】 住民への公害被害の防止：882億円 【主な根拠】 大阪市世帯数：137万世帯	111	【内訳】 建設費：111億円	8.0	・投資効果等の事業の必要性 ・ダイオキシン類等を含む底質の除去等の浄化対策を行うことで、水環境の改善を図り、人の健康を保護する上で維持されることが望ましい環境基準を達成する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・覆砂工法等の代替措置や中濃度や高濃度ダイオキシン類対策にかかる技術革新などによるコスト縮減を検討していく。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
笠岡港寺間地区 廃棄物海面処分場整備事業 岡山県	再々評価	111	325	【内訳】 浚渫土砂処分の適正化便益：262億円 残存価値：63億円 【主な根拠】 海洋投棄時の海上輸送費用：266億円 廃棄物処理護岸処分時の海上輸送費用：81億円	275	【内訳】 建設費：275億円	1.2	・投資効果等の事業の必要性 ・本事業の実施により、処分場が不足している中で、港湾整備等により発生する土砂の処分先の確保と、土砂処分コストの削減が可能になることから、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代半ばの完了を予定している。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
観音寺港観音寺地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	72	214	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：178億円 建設残土・安定型廃棄物の処分コスト削減便益：8.4億円 その他の便益：27億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：1,374千m3 建設残土処分量：668千m3 廃棄物処分量：310千m3	146	【内訳】 建設費：139億円 管理運営費：7.2億円	1.5	・投資効果等の事業の必要性 ・県内の港湾整備事業等の公共事業から発生する浚渫土砂や西讃地区から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場として廃棄物海面処分場が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)	
内海港観音寺地区 廃棄物海面処分場整備事業 香川県	再々評価	35	102	【内訳】 浚渫土砂の処分コスト削減便益：80億円 安定型廃棄物の処分コスト削減便益：0.76億円 その他の便益：21億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：659千m3 建設残土処分量：319千m3 廃棄物処分量：37千m3	76	【内訳】 建設費：70億円 管理運営費：5.3億円	1.4	・投資効果等の事業の必要性 ・県内の港湾整備事業等の公共事業から発生する浚渫土砂や小豆島島内から発生する建設残土及び安定型産業廃棄物の最終処分場として廃棄物海面処分場が必要である。 ・事業が順調に進んだ場合には、平成30年代前半の供用を予定している。	継続	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 亀岡 知弘)	
下関港長府地区 国際物流ターミナル整備事業 下関市	再々評価	74	230	【内訳】 陸上輸送費用削減便益：197億円 海上輸送費用削減便益：32億円 残存価値：0.22億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：雑工業品：49万トン	102	【内訳】 建設費：99億円 管理運営費：2.5億円	2.3	・投資効果等の事業の必要性 ・必要性、整備効果が高く、適時性もあるため、事業を継続し、地元との調整を速やかに行った上で、本事業の整備を進めていく必要がある。 ・浚渫土砂を他工事に活用することにより、浚渫土砂処分費用の削減に努める。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合は、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)	
伊万里港浦ノ崎地区 廃棄物海面処分場整備事業 佐賀県	再々評価	265	924	【内訳】 浚渫土砂処分費用削減便益：924億円 【主な根拠】 受入土量：1,000万㎡	711	【内訳】 建設費：708億円 管理運営費：3.0億円	1.3	・投資効果等の事業の必要性 ・本事業は港湾整備事業で発生する浚渫土砂を適正に処分するものであり、海上輸送距離の短縮が図られ、浚渫土砂処分にかかるコストが削減される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合には、平成40年代前半の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・作業船の効率的な使用による回航費の縮減。	継続	港湾局 計画課 (課長 宮崎 祥一)	
和泊港和泊地区 離島ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	170	486	【内訳】 陸上輸送費用削減便益：7.1億円 海難減少事故減少便益：477億円 残存価値：1.7億円 【主な根拠】 年間迂回避貨物量：3.0万トン 年間海難遭遇船舶の減少：8隻	207	建設費：207億円 管理運営費：0.02億円	2.4	・投資効果等の事業の必要性 ・港内静穏度を向上させ、定期船の安定的な係留及び旅客の乗降、荷役の安全性向上のため、プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・事業が順調に進んだ場合は、平成30年代後半の完了を予定している。	継続	九州地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 (課長 甲斐 信治)	
本部港本部地区 国内物流ターミナル整備事業 沖縄県	その他	119	890	【内訳】 輸送コスト削減便益：71億円 旅客船の冲出し回避便益：0.3億円 国際観光純収入の増加便益：796億円 輸送・移動コストの削減便益：12億円 環境改善便益(緑地)：5.9億円 震災時における輸送コスト削減便益：4.9億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 年間直接入出荷量：80千トン 年間石炭船舶取扱貨物量：64千トン 年間予測大型クルーズ船寄港回数：83回 年間フェリー貨物取扱量：503千トン 年間伊江港旅客数：254千人 年間緑地利用者数：65,334人 震災時の緊急物資・一般貨物：565千トン/回	144	【内訳】 建設費：143億円 管理運営費：0.9億円	6.2	・投資効果等の事業の必要性 ・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。 【事業の進捗の見込み】 ・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。 【コスト縮減等】 ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、今後の事業実施に際して適切に対応していきたい。	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 (課長 坂本 渉)	

【公共事業関係費】
（都市鉄道利便増進事業）

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						
神奈川東部方面線 速達性向上事業 (独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	その他	4,022	6,198	【内訳】 利用者便益:6,075億円 環境等改善便益:84億円 供給者便益:-570億円 残存価値:609億円 【主な根拠】 所要時間短縮 ・二俣川～新宿 15分短縮(59分→44分) ・大和～渋谷 11分短縮(58分→47分) ・二俣川～目黒 16分短縮(54分→38分) ・大和～新横浜 23分短縮(42分→19分)	3,914	【内訳】 建設費:3,292億円 車両費:264億円 用地関係費:248億円 維持改良費・再投資費:109億円	1.6	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	【事業の必要性】 ・横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部の両地域間の速達性が向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路選択肢の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上が図られるとともに、地域の活性化等に寄与することから、本事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業のうち、相鉄・JR直通線については、平成31年度下期に、相鉄・東急直通線については、平成34年度下期に開業する見込み。	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (岡野まさ子)

【都市・幹線鉄道整備事業】
（都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業（列車遅延・輸送障害対策））

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					
地下高速鉄道整備 事業（大規模改良 工事：列車遅延・ 輸送障害対策） 東西線 木場駅 東京地下鉄	長期間継 続中	140	133	利用者便益：134億円 供給者便益：▲2.6億円 残存価値：1.9億円 ■木場駅の停車時分の短縮 ・所定時間に対する超過停車 時分：最大約9秒短縮（1列車 あたり） ■木場駅の通過運転時分短縮 による木場駅～東陽町駅間、 木場駅～門前仲町駅間の遅延 時間の短縮 ・超過運転時分の短縮：最大 約21秒短縮（1列車あたり） ■駅構内の混雑緩和による移 動時間短縮 ・最混雑時間帯10分間におけ る平均歩行時間短縮効果：319 秒／人	123	事業費:115億円 用地費:7.6億円	1.1	・混雑の緩和によるホーム の安全性の向上 ・エレベーター増設による バリアフリー対応の向上 ■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定期的ともに遅 延が頻繁に発生しており、利用者数も 多いことから、大きな効果が期待でき る。 ■事業の進捗の見込み 平成33年度内の供用開始・34年度の工 事完了を目指して、工事を進めてい る。 ■コスト縮減 施工方法の見直し等を通じて随時費用 縮減に努めていく。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 （課長 岡 野まさ子）

(鉄道駅総合改善事業)

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						
甲子園駅総合改善 事業 (神戸高速鉄道株 式会社)	長期間継 続中	54	103	【内訳】 利用者便益：96億円 供給者便益：3億円 残存価値：3億円 【主な根拠】 平成27年 甲子園駅乗降人員：55,606 人／日	59	【内訳】 建設費：59億円	1.7	・プラットフォームの拡幅に より、混雑緩和を図る事に よる安全性の向上 ・エレベーターの設置によ る駅構内のバリアフリー化	甲子園駅は1日約5.5万人(甲子園球場 でのプロ野球開催時には、1日約10万 人)の乗降客がある。しかし、コンコー ス、プラットフォーム及び駅周辺の歩行 者動線の一部が狭隘であるため、特に プロ野球の試合終了後、駅構内や周辺 の道路上に人が溢れ、その混雑緩和、 安全性の向上が課題となっていた。また、 プラットフォームの幅が狭く、コン コースにもエレベーターを設置するだ けの余裕がなかった。 本事業は、プラットフォーム及びコン コースの拡幅、バリアフリー化等駅構 内の抜本的な改良を実施するととも に、駅周辺の交通広場整備を一体的に 行うことで、駅の安全性、利便性の向 上、交通結節機能の強化を図るもので ある。 平成27年度末時点の工事進捗率は93% である。 施行方法の見直しや安価な材料を採用 することでコスト縮減を図り、さら なる安全対策を実施している。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)
関内駅総合改善事 業 (JR関内駅北口 整備協議会)	長期間継 続中	49	61	【内訳】 利用者便益：62億円 供給者便益：▲0.72億円 【主な根拠】 JR関内駅北口利用需要予 測：53,105人／日	49	【内訳】 建設費：49億円	1.3	・生活支援施設（保育施 設）の整備による保育環境 の充実 ・エレベーターの設置等 による駅施設のバリアフリー 化	JR関内駅はバリアフリー化が実施 されておらず、駅構内は歩行者空間が 狭く動線が交錯し、構外は周辺商業エ リアへの動線が分かりにくい。 本事業は、駅構内のバリアフリー 化、利用者動線の改善及びホーム拡幅 による安全性向上を図るとともに、地 域ニーズに沿った鉄道高架下空間を活 用した生活支援施設（保育施設）を整 備する。 工事は順調に進捗している。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)

【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						
松原団地駅西側地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,789	1,924	【内訳】 拠点地区内便益 1,907億円 拠点地区外便益 17億円 【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	1,907	【内訳】 事業費 1,904億円 維持管理費 2.3億円	1.01	・良質な市街地住宅の供給 や道路・歩行者ネットワー クの形成により居住環境の 向上が図られる。 ・防災性を高める公園や歩 道状空地等の整備により安全 で良好な街なみ形成が図 られる。	・UR賃貸住宅の建替と合わせて、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 石坂 聡)
豊四季台地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,290	1,416	【内訳】 拠点地区内便益 1,278億円 拠点地区外便益 137億円 【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	1,307	【内訳】 事業費 1,306億円 維持管理費 1.1億円	1.1	・良質な市街地住宅の供給 や道路・歩行者ネットワー クの形成により居住環境の 向上が図られる。 ・防災性を高める公園や歩 道状空地等の整備により安全 で良好な街なみ形成が図 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賃貸住宅の建替と合わせて、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。 ・地域医療福祉拠点の形成に向けて、 多様な世代の「生きがい」の創成や 「ミクストコミュニティ」が深まる きっかけとなる施設の集積が期待され る。	継続	住宅局 市街地建築 課 市街地住宅 整備室 (室長 石坂 聡)
赤羽台周辺地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,674	1,736	【内訳】 拠点地区内便益 1,680億円 拠点地区外便益 56億円 【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	1,677	【内訳】 事業費 1,655億円 維持管理費 21億円	1.04	・団地の建替え等による地区内人口増加、来街者の増加や防災意識の変化により整備の必要性が高まっている。 ・円滑な道路ネットワークの形成やバリアフリー回収など、安全で快適な歩行空間の確保が期待される。	・団地の建替事業等により良質な住宅の供給を進めるとともに、生活利便施設、緑地、オープンスペース等を整備することによる良質な住宅市街地の形成が必要。 ・団地の建替え等による地区内人口の増加、来街者の増加等に対応するため、道路、駐輪場等の都市基盤の整備が引き続き必要。	継続	住宅局 市街地建築 課 市街地住宅 整備室 (室長 石坂 聡)
上の原地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	719	1,010	【内訳】 拠点地区内便益 870億円 拠点地区外便益 140億円 【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	873	【内訳】 事業費 869億円 維持管理費 4.1億円	1.2	・多様なニーズに対応した住宅供給が進められ、多世代による地域コミュニティの形成に寄与している。 ・既存の緑を保全・活用した居住環境の向上や、公園内における防災機能の整備等による地域の防災性の向上が図られる。	・本事業による住宅や公益施設、生活利便施設等の整備に伴い、当地区へのアクセス性の向上及び災害等に強いまちづくりを進めるための基盤整備が引き続き必要である。	継続	住宅局 市街地建築 課 市街地住宅 整備室 (室長 石坂 聡)
浜見平地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	再々評価	1,069	991	【内訳】 拠点地区内便益 908億円 拠点地区外便益 83億円 【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	958	【内訳】 事業費 954億円 維持管理費 4.2億円	1.03	・地域の防災拠点として公園や団地内広場を中心に防災機能の整備が図られる。 ・歩行者の交通安全や快適な生活空間を創出するため、周辺市街地との一体的なまちづくりの実現が期待される。	・UR賃貸住宅の建替事業により、老朽化した住宅を更新し居住水準の向上と敷地の有効高度利用が図られている。 ・歩行者の交通安全や快適な生活空間を創出するため、周辺市街地との一体的なまちづくりの実現が期待される。	継続	住宅局 市街地建築 課 市街地住宅 整備室 (室長 石坂 聡)

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						
西宮市浜甲子園地区住宅市街地総合 整備事業 (都市再生機構)	再々評価	861	871	【内訳】 拠点地区内便益 790億円 拠点地区外便益 81億円 【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	835	【内訳】 事業費 833億円 維持管理費 2.9億円	1.04	・地域の住宅事情や世帯構 成を勘案して、居住水準の 向上に資する計画となっ ている。	・UR賃貸住宅の建替と合わせて、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 石坂 聡)
港南一丁目地区優 良建築物等整備事 業 (都市再生機構)	長期間継 続中	346	258	【内訳】 域内便益※ 240億円 域外便益 17億円 【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 ※域内便益は維持管理費29億 円を控除した額	177	【内訳】 事業費 177億円	1.5	・「良質な住宅供給」事業 の実施により、多様なニー ズに対応した優良な賃貸住 宅を供給し、居住環境の整 備を図っていく。 ・「公共空間等の確保」公 開空地等の整備により周辺 との緑のネットワークを形 成し、良好な街並み形成を 図っていく。	・民間事業者との共同建替事業におい て既にUR賃貸住宅の建設に着手しており、当地域において都市型住居、商業 施設、職場が近接したまちづくりの拠 点となることが期待されている ・周辺と連携した環境整備を行い、ま ちの発展に貢献することが期待されて いる。	継続	住宅局 市街地建築 課 (課長 淡野 博久)