

再評価結果一覧 (平成30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						
岩崎川床上浸水対策特別緊急事業 岩手県	その他	61	1,326	【内訳】 被害防止便益:1,323億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:3,852戸 年平均浸水軽減面積:805ha	70	【内訳】 建設費 64億円 維持管理費 6億円	18.9	・平成14年、平成19年の浸水被害をはじめ、平成25年8月9日の大雨・洪水では床上浸水96戸を含む浸水戸数382戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成25年8月9日洪水と同規模の洪水に対して、河道掘削・築堤・護岸等の施工により流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。 ・総事業費が約49億円から約61億円に増加したことから再評価を実施。 ・事業期間を平成30年度完了予定から平成31年度完了予定に延長することから再評価を実施。 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・工事予定区間の土壌の一部から、土壌溶出量基準を超える鉛及び砒素が検出され、その処分のため、総事業費の増加と事業期間を延長した。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成26年度より事業に着手し、平成29年度末で進捗率は82%(事業費ベース)であり、平成31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 ・工事で発生した汚染土砂は、認可施設に搬出せず、隣接地に盛立て被覆することで、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 小平 卓)	

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						
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 徳島県	その他	97	226	【内訳】 被害防止便益:223億円 残存価値:3億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:57戸 年平均浸水軽減面積:4.8ha	100	【内訳】 建設費 91億円 維持管理費 9億円	2.3	・平成16年の浸水被害をはじめ、平成26年8月10日の台風11号では、床上浸水233戸を含む、浸水戸数279戸もの甚大な被害が発生した。 ・このため、平成26年8月10日の台風11号と同規模の洪水に対して、堤防及び輪中堤の施工により、流下能力の向上を図り、家屋の床上浸水被害を解消する。 ・総事業費が約66億円から約97億円に増加したことから再評価を実施。 ・事業期間を平成31年度完了予定から平成32年度完了予定に延長することから再評価を実施。 ①事業をめぐる社会経済情勢等の変化 ・事業計画の確定に伴う支障家屋の増加やライフライン復旧などによる補償費の増加、埋蔵文化財調査等により調査設計費の増加、労務単価や経費率の上昇などの社会的要因による増加、などにより総事業費が増加した。 ・また支障家屋の移転地の確保等に不測の日数を要したことから事業期間を延長した。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成27年度より事業に着手し、平成29年度末で進捗率は53%(事業費ベース)であり、平成32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 ・堤防盛土材の確保のため、事業箇所近傍に土取場を確保し、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 小平 卓)	

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							
日下川床上浸水対策特別緊急事業 高知県	その他	41	260	【内訳】 被害防止便益:260億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:41戸 年平均浸水軽減面積:24ha	190	【内訳】 建設費 189億円 維持管理費 1億円	1.4	・平成26年8月3日の台風12号において、床上浸水109戸、床下浸水50戸、浸水面積274haと甚大な浸水被害が発生し、さらに平成26年8月10日の台風11号において床上浸水18戸、床下浸水47戸、浸水面積214haの被害が発生し、1週間の内に2回も甚大な被害が発生した。 ・このため、平成26年8月3日洪水と同規模の洪水に対して、国土交通省・高知県・日高村による役割分担を明確とした総合内水対策計画に基づき、国土交通省においては放水路の新設、高知県においては河道掘削・護岸等の整備による流下能力の向上、日高村においては局所的に低い家屋への床上浸水対策を実施し、家屋の床上浸水被害を解消する。 ・地質調査結果を踏まえた河岸法面の軟弱地盤対策の追加により費用が増額となった。事業の進捗は、平成27年度より事業に着手し、地質等の詳細調査、河道改修実施設計を行い、平成29年度より河道掘削・護岸等の整備を実施している。 ・総合内水対策計画に基づき関係機関の調整を図りながら、本事業による改修を進め、当初予定の平成32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 ・河岸の法勾配を緩く(1:1.5⇒1:2.0)することによる護岸構造の変更や計画の流下能力が確保出来れば盛土工を削減すること等により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 小平 卓)		

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						
宇治川床上浸水対 策特別緊急事業 高知県	その他	43	147	【内訳】 被害防止便益:147億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:18戸 年平均浸水軽減面積:9.5ha	72	【内訳】 建設費 69億円 維持管理費 3億円	2.0	・平成26年8月3日の台風12号において、床上浸水142戸、床下浸水114戸、浸水面積30.2haと甚大な浸水被害が発生し、さらに平成26年8月10日の台風11号において床上浸水9戸、床下浸水29戸、浸水面積15haの被害が発生し、1週間の内に2回も甚大な被害が発生した。 ・このため、平成26年8月3日洪水と同規模の洪水に対して、国土交通省・高知県・いの町による役割分担を明確とした総合内水対策計画に基づき、国土交通省においては排水機場の増設、高知県においては河道掘削・護岸等の整備による流下能力の向上、いの町においては都市下水路施設整備・下水ポンプの増強等の床上浸水対策を実施し、家屋の床上浸水被害を解消する。 ・総事業費が約37億円から約43億円に増加したことから再評価を実施。 ・事業期間を平成31年度完了予定から平成33年度完了予定に延長することから再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・宇治川の中上流部の枝川地区は、高知市の中心市街地まで車で20分程度の距離に位置しており、昭和40年以降に宅地開発が行われ、宅地化が進行している。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・地質調査を踏まえた護岸基礎工の変更、歩道橋の追加により費用が増額となった。また、国道横断部の函渠施工に伴う工程の見直しにより事業期間を5力年から6力年に変更する見込みとなった。事業の進捗は、平成27年度より天神ヶ谷川未改修区間の改修事業に着手し、平成33年度を目途に完成予定である。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・宇治川(天神ヶ谷川)周辺は軟弱地盤層が広く分布し、また施工地周辺には家屋が隣接しており、騒音・振動による事業損失が予測されるため、施工機械の小型化や、震度計や防塵処理を適切に配置し事業損失の防止・軽減を図る。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓)	

【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)					
			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	その他	450	707	【内訳】 被害防止便益:520億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 172億円 残存価値:15億円 【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	423	【内訳】 建設費:397億円 維持管理費:26億円	1.7	・完成予定年度を平成38年度から平成43 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 ・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43年度の完成に向けて事業を進め ている。 ・施工数量の増大、施工設備の能力を基 に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。 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。 ・平成22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 の検証に係る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 小平 卓)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
胎内川総合開発事業 新潟県	その他	390	657	【内訳】 被害防止便益:268億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 370億円 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 を代替え施設とし、代替法を用いて計上	582	【内訳】 建設費:570億円 維持管理費:12億円	1.1	・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。 ・主な渇水被害として、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渇水被害が軽減される。	・総事業費が350億円から390億円に増加するため、及び完成予定年度を平成31年度から平成36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 ・胎内川流域については、平成28年から平成29年の間、人口4.3%増、世帯数4.3%増となっており、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、奥胎内ダムは本体工事を実施しているところであり、平成30年度の完成に向けて事業を進めている。 ・胎内川ダムについては、平成36年度の完成に向けて事業を進めている。 ・猛禽類の新規営巣、繁殖による工事進捗の調整及び仮設工法の変更により5年の工期延期となった。 ・仮設工法の変更及び賃金、物価変動による工事費増のため、現計画の事業費から約40億円の増加となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・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。 ・ダム事業検証検討委員会による検討を行った結果、平成23年度に実施した再評価において、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。近年において、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 小平 卓)

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						
安威川ダム建設事業 大阪府	その他	1,536	7,978	【内訳】 被害防止便益:7,564億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:329億円 残存価値:85億円 【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:92ha 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施設とし、代替法を用いて計上	1,801	【内訳】 建設費 1,778億円 維持管理費 23億円	4.4	・総事業費が約1,356億円から1,536億円に増加するため、及び完成予定年度を平成30年度から平成35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 ・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27年から平成28年で、人口0.7%増、総世帯数は、2.0%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 ・「ダム堤体の基礎など地質条件に対応するもの」「自然環境保全対策の具体的な手法確定によるもの」「機能補償の具体的な手法確定によるもの(農業用水取水施設)」「社会情勢の変化によるもの(物価上昇等)」により約180億円の増加となった。 ・掘削等の数量増により工程の見直しを行った結果、ダム堤体完成が平成33年度となり、事業期間の延期が不可避となった。 ・昭和51年度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ところであり、平成33年度のダム堤体完成、平成35年度の事業完了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 ・近隣のトンネル工事の掘削岩を堤体材料へ流用することや近隣に残土処分地を確保することで運搬費を削減することなどを行った。引き続き残事業におけるコスト縮減に努める。 ・ダム案、河道改修案、遊水地＋河道改修案、放水路＋河道改修案の比較検討を行い、ダム案が優位であることを確認している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 小平 卓)	

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						
波積ダム建設事業 島根県	その他	163	255	【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: 83億円 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:21戸 年平均浸水軽減面積:20.8ha 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波積 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	198	【内訳】 建設費 189億円 維持管理費 9億円	1.3	・都治川沿川では、昭和46年7月、昭和47年7月、昭和58年7月、昭和63年7月等に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成7年8月、平成18年7月等に被害の大きな洪水が発生している。 ・主な洪水実績として、昭和46年7月の洪水では全半壊19戸、浸水戸数102戸、昭和47年7月の洪水では全壊157戸、浸水戸数2,866戸(江の川本川の被害も含む)の家屋被害が発生している。 ※被害には、内水被害、土砂災害を含む。 ・都治川の流水は、かんがい用水として利用されており、近年においても正常流量の不足日数の多い年、特に平成6年などの渇水時には番水やコメの収穫量が減るなどの農業被害が発生している。 ※被害状況については、聞き取り調査による ・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。	・ダム本体工事発注に向け再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・都治川の氾濫が想定される地区を含む江津市では、平成22年から平成27年の間で、人口4.8%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 ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、生活再建工事を実施しているところである。平成29年度に転流工に着手しており、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 ・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年度に実施した波積ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案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 小平 卓)

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	その他	860	2,519	【内訳】 被害防止便益:1,771億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 741億円 残存価値:7億円 【主な根拠】 洪水調節にかかる便益 年平均浸水軽減戸数:491戸 年平均浸水軽減面積:50.7ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して平瀬 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	1,438	【内訳】 建設費 1,425億円 維持管理費 13億円	1.8	・総事業費が約740億円から約860億円に増加するため、及び完成予定年度を平成33年度から平成35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 ・岩国市の人口は、平成22年で14万3千人であり、近年緩やかな減少傾向が続いている。 ・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 ・地すべり対策工事、地盤改良工事等の追加により見直しが必要となったことから、約120億円の増加及び2年の工期延期が必要となった。 ・昭和63年度に建設事業に着手している。平成26年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などの可能性について ・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「ダム事業の検証に係る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 小平 卓)	

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						
木屋川ダム再開発 事業 山口県	再々評価	400	306	【内訳】 被害防止便益:248億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 53億円 残存価値:5億円 【主な根拠】 洪水調節にかかる便益 年平均浸水軽減戸数:246戸 年平均浸水軽減面積:142.2ha 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木屋 川ダム再開発事業と同じ機能を有するダム を代替施設とし、代替法を用いて計上	241	【内訳】 建設費 239億円 維持管理費 2億円	1.3	・木屋川流域では、昭和34年7月、昭和39年6月に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成11年6月、平成22年7月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は昭和34年7月の洪水においては、家屋流出3戸、全壊半壊28戸、浸水戸数1,199戸、昭和39年6月の洪水においては、全壊半壊13戸、浸水戸数699戸、平成11年6月の洪水においては、浸水戸数49戸、平成22年7月の洪水においては、浸水戸数82戸の家屋被害が発生している。 ・木屋川流域では、約730haの耕地のかんがい用水や下関市の上工水に利用されているが、近年でも平成6,8,14年に自主節水がなされるなど、しばしば深刻な水不足に見舞われている。特に、平成6年の渇水においては、節水日数が227日間にも及んでいる。 ・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 ・平成22年の人口は、上流側の長門市が3万8千人、中下流部の美祢市が約2万9千人、下関市が約28万1千人で、そのうち、地域内人口は、下関市豊田町・下関市菊川町を中心として約2万1千人である。各市町村とも近年緩やかな減少傾向が続いている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・環境影響評価の追加調査等による工程の見直しの結果、5年の工期延期が必要となった。 ・平成21年度に実施計画調査に着手している。現在、調査・地元説明段階であり、引き続き地元関係者との調整を密に行い、計画的に事業の進捗を図る。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性について ・新工法、新技術の採用等によりコスト縮減に努める。 ・平成24年度に実施した木屋川ダム再開発事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(ダム嵩上げ+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 小平 卓)

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						
五名ダム再開発事業 香川県	その他	220	168	【内訳】 被害防止便益:49億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 113億円 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:31戸 年平均浸水軽減面積:4.2ha 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五名 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	138	【内訳】 建設費:147億円 維持管理費:-9億円	1.2	・湊川流域では、昭和49年7月、昭和51年9月、昭和62年10月、平成16年10月等に洪水被害が発生している。 ・洪水被害として、昭和49年7月に家屋被害326戸、昭和51年9月に家屋被害548戸、昭和62年10月に家屋被害69戸、平成16年10月に164戸の家屋被害が発生している。 ・渇水被害として、平成6年7月に減圧給水68日間、平成8年1月に減圧給水175日間、平成12年8月に減圧給水27日間行われる。 ・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。 五名ダム再開発事業の河川整備計画の変更にあたって、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・東かがわ市の人口は、平成27年で31,031人となっている。世帯数は、平成27年で12,441世帯となっている。東かがわ市の産業は、全国シェアの9割を超える世界的な手袋の産地となっている。また、和三盆の製造など地場産業や伝統産業が中心となっている。湊川の流域には、由緒ある神社仏閣、県指定文化財など文化的観光資源が分布している。 ・水道事業者である東かがわ市より参画内容の変更があり、水道用水の供給量を日量3,000m3から日量2,000m3に変更する。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成7年度に実施計画調査に着手している。現在、計画・調査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事業を進めている。 ・平成29年6月に湊川水系河川整備基本方針を変更したことに伴い、湊川水系河川整備計画の変更を行う。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム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28年度に実施した五名ダム再開発事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案(五名ダム再開発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 小平 卓)	

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						
綾川ダム群連携事業 香川県	その他	150	164	【内訳】 被害防止便益:47億円 流水の正常な機能の維持に関する便益: 110億円 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:13.7戸 年平均浸水軽減面積:3.8ha 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長柄 ダム再開発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	97	【内訳】 建設費:108億円 維持管理費:-11億円	1.7	綾川ダム群連携事業の河川整備計画変 更の変更にあたって、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・綾川町と坂出市の人口は近年減少傾向 にあり、平成27年で76,774人となってい る。世帯数は、ほぼ横ばいであり、平成27 年で29,909世帯となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込 みについて ・平成7年度に建設着手している。現在、 調査・地元説明の事業段階にあり、平成 30年3月見込みで、事業進捗率は約9.4% (事業費ベース) 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。また、今後も引き続き公共工事コ スト縮減取り組み指針などにに基づき、総合 的なコスト縮減を図る。 ・平成28年度に実施した綾川ダム群連携 事業の検証に係る検討において「ダム事 業の検証に係る検討に関する再評価実 施要領細目」に基づき現計画案(長柄ダ ム再開発＋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。 ・綾川流域では、昭和54年9 月、昭和62年10月、平成16 年10月等に洪水被害が発生 している。 ・主な洪水被害として、昭和 54年9月に家屋被害283戸、 昭和62年10月に家屋被害 284戸、平成16年10月に家屋 被害650戸の家屋被害が発 生している。 ・主な渇水被害として、平成6 年に取水制限128日間、平成 20年に取水制限124日間、平 成21年に取水制限137日間 が行われている。 ・事業の実施により、これら の家屋被害及び渇水被害を 軽減される。	継続	水管理・国土保全 局治水課 (課長 小平 卓)	

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						
和食ダム建設事業 高知県	その他	160	411	【内訳】 被害防止便益：286億円 流水の正常な機能の維持に関する便 益：119億円 残存価値：6億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減世帯数:約19戸 年平均浸水軽減面積:約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和 食ダム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	162	【内訳】 建設費：158億 維持管理費：4億	2.5	・主な洪水被害として、平成 元年8月の洪水において、家 屋被害73戸、平成16年10月 の洪水において家屋被害33 戸の被害が発生している。 ・主な渇水被害として、平成8 年1月の渇水において、 村内全域で夜間断水が行わ れている。 ・事業の実施により、これら の家屋被害及び渇水被害が 軽減される。 ・総事業費が約128億円から約160億円に 増加するため、及び完成予定年度を平成 30年度から平成36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 ・和食川の氾濫が想定される地区を含む 芸西村では、平成22年から平成27年の間 で、人口4.9%減、世帯数は0.1%減となっ ており、人口は減少傾向にある。 ・人口は減少傾向にあるものの下水道事 業の進展や老人介護施設の新規立地など もあり水需要に対して、現況では安定 供給に懸念がある。 ・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事業の進捗状況、事業の進捗の見込 みについて ・平成25年度よりダム本体工事に着手し た。平成27年7月からは本体のコンクリー ト打設を行っている。 ・平成28年度から、左岸側節理面の調査 を開始し、平成29年度に再掘削工事を実 施することを決定しており、平成36年度の 完成に向けて事業を進めている。 ・再掘削工事が必要となったことから約32 億円の増加となった。また、6年間の工期 延期が不可避となった。 ③コスト縮減や代替案立案などの可能性 ・コンクリート打設設備の見直しや濁水処 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。 ・治水面では、遊水地案や河道改修単 独案等と現計画を比較し、また新規利水の 面では既設ダムの再開発案等と現計画 を比較し、正常流量確保の面では既設ダ ムの再開発案や河道外貯留施設案等と 現計画を比較した結果、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 (課長小平 卓)	

【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 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県	長期間継 続中	98	233	[内訳] 走行時間短縮便益:179億円 走行経費減少便益:38億円 交通事故減少便益:16億円 [主な根拠] 計画交通量 8,200台/日	93	[内訳] 事業費 : 87億円 維持管理費:6.4億円	2.5	①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次輸送道路としての機能強化が図られる。 ②第三次救急医療施設(青森県立中央病院)への搬送時間短縮により、下北地域の救急医療体制の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・下北半島縦貫道路は、下北地方生活圏の中心都市むつ市と東北縦貫自動車道八戸線を結び、地域間連携の強化、下北地域における産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路であり、横浜南バイパスは本道路の一部を形成する延長7.0kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率33%(うち用地進捗率 29%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・現場発生材の有効活用や工場製品(二次製品)を使用すること等により、コスト縮減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)
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	その他	217	333	【内訳】 走行時間短縮便益:271億円 走行経費減少便益:44億円 交通事故減少便益:18億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日	228	【内訳】 事業費 : 219億円 維持管理費 : 9.1億円	1.5	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6月の就航が発表された、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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・宮古西道路は、地域高規格道路宮古盛岡横断道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、冠水時の迂回路確保、物流の強化等を目的とし、宮古市松山～同市根市までの延長3.4km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15年度 ・事業進捗率67.5%(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】 ・埋蔵文化財発掘調査の発生残土の他事業流用や濁水処理により発生する無機質汚泥を盛土材として使用することにより、コスト縮減に努めている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)

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145号 吾妻東バイパス 群馬県	長期間継続中	96	212	【内訳】 走行時間短縮便益: 158億円 走行経費減少便益: 30億円 交通事故減少便益: 24億円 【主な根拠】 計画交通量:11,200台	85	【内訳】 事業費: 77億円 維持管理費: 7.3億円	2.5	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。 ・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。 ・ハツ場ダム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25年度 ・事業進捗率10%(うち、用地進捗率0%) ・事業採択後5年経過に伴い再評価を実施。 ・平成36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、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)
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	80	156	【内訳】 走行時間短縮便益: 146億円 走行経費減少便益: 1.0億円 交通事故減少便益: 8.1億円 【主な根拠】 計画交通量:16,600台	83	【内訳】 事業費: 80億円 維持管理費: 2.1億円	1.9	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。 ・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。 ・ハツ場ダム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60%(うち、用地進捗率99%) ・総事業費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、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)
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	111	177	【内訳】 走行時間短縮便益: 171億円 走行経費減少便益: 6.1億円 交通事故減少便益: 0.11億円 【主な根拠】 計画交通量:12,700台	119	【内訳】 事業費: 115億円 維持管理費: 3.9億円	1.5	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。 ・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。 ・ハツ場ダム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65%(うち、用地進捗率99%) ・総事業費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、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)

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 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路（東部 区間） 山梨県	長期間継 続中	126	278	【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：35億円 【主な根拠】 計画交通量 14,700台/日	116	【内訳】 事業費：114億円 維持管理費：2.1億円	2.4	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による峡東 地域と他地域との交流の活発化、山梨 県地域防災計画で定める広域避難地と なる防災拠点へのアクセス強化が図ら れる。 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、峡東地域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 ・高次救急医療施設（山梨県立中央病 院、山梨大学医学部付属病院）への30 分到達圏域が拡大し、甲府都市圏及び 周辺地域における救急医療サービスの 向上が期待される。 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140号の代替路が形成され、中北地 域の安全性向上が期待される。	【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、甲府市と周辺市町村間の連 絡強化などを目的とした延長約40kmの地域 高規格道路である。 ・新山梨環状道路（東部区間）は新山梨環 状道路の一部を構成する道路であり、甲府 都市圏の慢性的な交通渋滞の解消、防災拠 点・広域災害拠点病院等へのアクセス向上 等を目的とした延長1.6kmを整備するもの である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率35%（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】 ・新技術等の積極的な活用や建設発生土の 有効利用など、工事コスト・総コストの縮 減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)
地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速 道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県	再々評価	379	588	【内訳】 走行時間短縮便益:459億円 走行経費減少便益:104億円 交通事故減少便益:25億円 【主な根拠】 計画交通量 16,400台/日	509	【内訳】 事業費：504億円 維持管理費:5.0億円	1.2	・上越市街地へのアクセス向上 ・第三次救急医療施設へのアクセス向上 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・交通転換による現道における通学児童の 安全性の確保 ・道路機能向上による冬期間の安全性の 確保 【投資効果等の事業の必要性】 ・三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相 互に連絡するとともに、北陸自動車道、関越自 動車道、上信越自動車道を結ぶ広域道路ネッ トワークを形成する延長約60kmの地域高規 格道路上越魚沼地域振興快速道路の一部を 構成する道路である。 ・一般国道253号は、上越市と十日町市を結 ぶ幹線道路であり交通量も多く、本事業区間 の現道は人家連担部で幅員が狭いため、特に 朝夕のラッシュ時において渋滞が発生してい る。また、冬期間は積雪により有効幅員が減 少するため、さらに交通容量が低下し混雑し ている。 ・本事業は、隣接する直轄施工区間と一体整 備することにより、終点部の安塚区松崎から上 越市街地への大幅な連絡時間短縮や、物流 等の効率化による地域の活性化、救急搬送の 時間短縮、観光促進等を目的とした、延長 9.7kmの暫定2車線道路整備である。 【事業進捗の見込み】 ・事業化年度:平成9年度 ・事業進捗率:74%(うち用地進捗率93%) 【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 村山一弥)	

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 阪本工区 奈良県	その他	67	67	【内訳】 走行時間短縮便益:47億円 走行経費減少便益:14億円 交通事故減少便益:6.0億円 【主な根拠】 計画交通量 3,400台/日	57	【内訳】 事業費 :57億円 維持管理費:0.20億円	1.2	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、緊急輸送道路ネットワークの機能強化が図られ、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、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 ・困難な車両のすれ違い、見通しが悪く危険な通行状況が解消されることにより、走行性や交通安全性が向上することで安定した医療サービスの提供が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道168号 阪本工区は、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、五條吉野地域の観光産業や医療活動の支援による活性化を目的とし奈良県五條市大塔町小代～阪本までの延長約1.4km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25%(うち用地進捗率34%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用やプレキャスト製品の採用等により、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)	
地域高規格道路 鳥取 豊岡宮津自動車道 一般国道178号 岩美道路 鳥取県	再々評価	313	424	【内訳】 走行時間短縮便益:286億円 走行経費減少便益:119億円 交通事故減少便益:19億円 【主な根拠】 計画交通量 7,400～12,000台/日	311	【内訳】 事業費 :307億円 維持管理費:4.8億円	1.4	①地域間連携の強化 ・山陰道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と北近畿豊岡自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成。 ・鳥取県東部・兵庫県但馬・京都府北部の3地方生活圏の連携と地域活性化に寄与。 ②観光分野の発展支援 ・世界ジオパークネットワークに加盟した山陰海岸ジオパークを代表とする恵まれた自然と点在する観光拠点を結び広域周遊型観光を促進。 ③環境負荷の削減 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。 ④緊急輸送道路機能の強化 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する 【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京都府宮津市へ至る延長120kmの地域高規格道路である。 ・岩美道路は鳥取豊岡宮津自動車道の一部を構成し、山陰自動車道及び中国横断自動車道姫路鳥取線と一体となって広域幹線道路ネットワークを形成する延長5.7kmの2車線バイパスである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率53%(うち用地進捗率75%) ・西工区(浦富IC～岩美IC:L=1.9km)が平成28年3月に開通 ・現在事業中の東工区(東浜IC～浦富IC:L=3.8km)は橋梁及びトンネルの構造物が主体 【コスト縮減等】 ・残土処分場の独自確保により、残土処分に係るコスト縮減を図っており、今後もコスト縮減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)	

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				
地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	その他	201	120	【内訳】 走行時間短縮便益:90億円 走行経費減少便益:21億円 交通事故減少便益: 8.1億円 【主な根拠】 計画交通量 6,500台/日	205	【内訳】 事業費 : 205億円 維持管理費: 0.34億円	0.6	①大規模災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されるとともに、四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援ルートが構築される。 ②慢性的な渋滞の緩和 ・現道における中心市街地の主要渋滞箇所の解消及び慢性的な渋滞を緩和することにより、地域の社会経済活動の生産性、利便性の向上が期待される。 ③広域物流・観光ルートの機能強化 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークの形成により、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ④広域救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設(大洲市)や第三次救急医療施設(松山市、宇和島市)への搬送時間の短縮により、八幡浜圏域における救命率の向上が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路を確保するとともに、八幡浜市の中心市街地を迂回し市内の慢性的な渋滞の緩和を図ることを目的とした延長3.8km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17年度 ・事業進捗率56% (うち用地進捗率97%) ・事業期間変更及び総事業費増により再評価を実施 ・残事業B/C:2.0 【コスト縮減等】 今後も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 村山一弥)
地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 夜昼道路 愛媛県	長期間継続中	144	105	【内訳】 走行時間短縮便益:78億円 走行経費減少便益:18億円 交通事故減少便益: 8.7億円 【主な根拠】 計画交通量 9,700台/日	116	【内訳】 事業費 : 116億円 維持管理費: 0.34億円	0.9	①大規模災害への備え ・第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されるとともに、四国縦貫・横断自動車道と一体となった広域避難・救援ルートが構築される。 ②広域物流・観光ルートの機能強化 ・九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークの形成により、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ③広域救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設(大洲市)や第三次救急医療施設(松山市、宇和島市)への搬送時間の短縮により、八幡浜圏域における救命率の向上が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道197号「夜昼道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、地域産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送、災害時における緊急輸送道路の確保を目的とした延長4.2km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8% (うち用地進捗率48%) ・残事業B/C:1.1 【コスト縮減等】 今後も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 村山一弥)

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 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区 高知県	長期間継 続中	98	37	【内訳】 走行時間短縮便益： 17億 円 走行経費減少便益： 17億 円 交通事故減少便益： 3.4億 円 【主な根拠】 計画交通量 900台/日	35	【内訳】 事業費： 34億円 維持管理費： 0.71億円	1.1	①物流効率化の支援 ・高知県東部における農産品の流通の 利便性向上が見込まれる ②国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車 道」の一部を形成し、四国8の字ネッ トワークの形成に寄与する ・日常活動圏中心都市（安芸市）への アクセス向上が見込まれる ③個性ある地域の形成 ・北川村まち・ひと・しごと総合戦略 の「ゆず振興ビジョン」を支援 ・高知県東部地域への観光アクセス向 上 ④安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（高知医療センター） への搬送時間の短縮や走行性が向上 ⑤災害への備え ・道路寸断で孤立化する集落の解消が 見込まれる ・南海トラフ地震発生時に国道55号の 津波浸水想定箇所を回避し、緊急輸送 道路のリダンダンシーを確保する	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道493号は、高知県高知市を起 点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約10 4kmの道路であるが、この大半は一般国 道55号との重複区間であり、実質的には 奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡 する一般国道55号のバイパス経路として 機能している。 ・北川道路は阿南安芸自動車道の一部とし て四国東南部の幹線道路ネットワークを形 成し、同地域への広域アクセス性を高める とともに、南海トラフ地震などに備えて、 津波被害が想定される国道55号の代替路 として、発災時においても道路交通を維持 するなど、同地域の経済発展や安心の確保 に大きく寄与することを目的として計画さ れた道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率69%） ・事業採択後長期間（5年間）が経過した ことにより再評価を実施 【コスト縮減等】 ・今後も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 村山一弥）
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 出平有明バイパス 長崎県	長期間継 続中	75	88	【内訳】 走行時間短縮便益：64億円 走行経費減少便益：13億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 10,600台/日	73	【内訳】 事業費： 70億円 維持管理費： 3.4億円	1.2	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原 半島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。 ③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251号の代替路が形成され、島原市 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】 ・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5 0kmの地域高規格道路である。 ・一般国道251号(出平有明バイパス)は 島原道路の一部を形成し、島原中央道路や 愛野島原線と一体となって、広域ネットワ ークを形成する延長3.4km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25年度 ・事業進捗率11%（うち用地進捗率15%） ・事業採択後5年経過による再評価を実施	継続	道路局 国道・防災課 （課長 村山一弥）

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324号 本渡道路 熊本県	長期間継続中	123	172	【内訳】 走行時間短縮便益： 130億円 走行経費減少便益： 28億円 交通事故減少便益： 14億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日	103	【内訳】 事業費： 102億円 維持管理費： 1.1億円	1.6	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(H26)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：442万人(H28)） ・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（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 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324号本渡道路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1.3km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25年度 ・事業進捗率14%（うち用地進捗率8%） ・事業採択後5年間経過した時点で継続の事業 【コスト縮減等】 ・新技術の進展に伴う新工法の採用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 村山一弥)
地域高規格道路 中津日田道路 一般国道212号 耶馬溪道路 大分県	再々評価	216	249	【内訳】 走行時間短縮便益： 168億円 走行経費減少便益： 40億円 交通事故減少便益： 41億円 【主な根拠】 計画交通量：10,200台/日	219	【内訳】 事業費：212億円 維持管理費：6.8億円	1.1	①循環型ネットワークの形成 ・重要港湾中津港と東九州自動車道および大分自動車道を結び循環型ネットワークを形成し交通拠点へのアクセス強化が図られる。 ②交流人口の拡大、物流の促進 ・中津市(中津港)～日田市間の所要時間短縮により交流人口の拡大及び物流の促進が期待される。 ③災害時のリダンダンシーの確保 ・現道(国道212号)は、平成24年、平成29年九州北部豪雨の被災により長期間通行止めが発生するなど脆弱であり、災害時のリダンダンシーを確保し、救援活動や救急医療活動等を支援する。 ④地域産業・観光の活性化支援 ・自動車産業や林業などをはじめとした地域産業の活性化や広域観光の振興を支援する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・中津日田道路は、大分自動車道と東九州自動車道及び重要港湾中津港を結び、中津・日田地域の連携を強化し、自動車関連産業をはじめとした地域産業の活性化の推進を支援する、延長約50kmの地域高規格道路である。 ・耶馬溪道路は中津日田道路の一部を形成し、地域産業の活性化や現道(国道212号)が豪雨や地震などによる災害時に救援活動や代替路としての機能の確保等を目的とする延長5.0km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20年度 ・事業進捗率64%（うち用地進捗率100%） ・再評価実施後5年間が経過したことにより再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネル支保工の軽減等によるコスト縮減。 ・新技術・新工法の積極的な活用および建設副産物対策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 村山一弥)

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				
地域高規格道路 宮崎東環状道路 一般国道219号 広瀬バイパス 宮崎県	その他	80	158	【内訳】 走行時間短縮便益：123億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 15,200台／日	93	【内訳】 事業費：91億円 維持管理費：2.0億円	1.7	①交通の円滑化やアクセス向上 ・東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。 ②交通混雑の緩和 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・宮崎東環状道路の一部として、東九州自動車道西都ICと物流拠点である宮崎港、宮崎空港とのアクセス向上が図れる。 ・国道219号現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。 【事業の進捗の見込み】 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率：82.8%（うち用地進捗率96.4%） ・平成31年度末の確実な供用に向け、事業進捗を図る ・総事業費増により、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)
地域高規格道路 旭川十勝道路 旭川東神楽道路 主要地方道鷹栖東神楽線 北海道	長期間継続中	98	290	【内訳】 走行時間短縮便益：245億円 走行経費減少便益：35億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500～17,000台／日	91	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：4.2億円	3.2	①物流の利便性向上 ・沿道に立地する工業団地から北海道縦貫自動車道旭川北IC・旭川空港へのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 ②緊急搬送の安定性向上 ・第三次救急医療機関(旭川赤十字病院)や第二次救急医療機関(市立旭川病院、旭川厚生病院)への所要時間が短縮され、緊急搬送の安定性向上が期待される。 ③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第二次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ④主要な観光地への利便性向上 ・主要な観光地である旭山動物園へのアクセス向上が図られるほか、旭川南部地域・富良野方面から北海道縦貫自動車道へのアクセス向上により広域観光周遊ルートとして各拠点地域とのネットワーク強化が図られ、広域観光の活性化が期待される。 【投資効果等の事業の必要性】 ・旭川十勝道路は、北海道縦貫自動車道(旭川北IC)と北海道横断自動車道(占冠IC)を結ぶ延長120kmの地域高規格道路である。旭川東神楽道路は旭川十勝道路の一部をなし、現在整備が進められている富良野北道路や富良野道路とともに広域ネットワークを形成するほか、旭川市の環状道路機能も有しており、地域の活性化に寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率18%（うち用地進捗率39%） 【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 Ⅳ期（築館工区） 宮城県	その他	69	105	【内訳】 走行時間短縮便益：83億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：5.4億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日	72	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：0.98億円	1.5	事業の効果等 （１）車両通行の安全の確保 （２）高規格幹線道路（東北縦貫自動車道・三陸縦貫自動車道）へアクセス向上 （３）救急医療施設へのアクセス向上 （４）緊急輸送道路の確保 （５）地域産業・地域観光の支援	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道築館登米線Ⅳ期（築館工区）は、地域高規格道路 宮城県北高速幹線道路の一部を構成する道路であり、渋滞緩和、地域活性化、復興支援等を目的とし、宮城県栗原市志波姫地内の国道4号交差～同築館萩沢地内の加倉ICまでの延長約1.7km区間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：74%（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】 ・他事業の発生土を受け入れることで、土工費のコスト削減を図った。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地高ICアクセス 一般県道 植栗伊勢線 群馬県	長期間継続中	29	50	【内訳】 走行時間短縮便益:38億円 走行経費減少便益:8.0億円 交通事故減少便益:1.7億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	23	【内訳】 事業費：22億円 維持管理費:1.5億円	2.1	①地域における産業競争力の向上 ・地域高規格道路である「上信自動車道」へのアクセス道路であり、中之条町・高山村の産業競争力の向上に寄与する。 ②三次医療施設への搬送時間の短縮 ・三次医療施設である群馬大学医学部付属病院への搬送時間が短縮されることで、中之条町周辺の救急医療分野の環境改善が期待される。 ③観光産業の振興 ・中之条町「四万温泉」等へのアクセス性向上により観光誘客の増加が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道植栗伊勢線は、東吾妻町の上信自動車道の(仮)植栗ICから、一級河川吾妻川を渡河し、国道353号、JR吾妻線を通過し、中之条町の伊勢町下交差点に至る延長約1.7kmの2車線道路である。 ・上信自動車道の整備と一体となって、現道の線形不良・幅員狭小を改善する整備を行うことで、物流の効率化や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25年度 ・事業進捗率16%(うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 上信自動車道整備と併せ、土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用等を行う。	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 下原、西谷線 群馬県 甘楽町	その他	4.5	22	【内訳】 走行時間短縮便益:15億円 走行経費減少便益: 2.1億円 交通事故減少便益: 4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 1,000台/日	3.6	【内訳】 事業費 : 3.4億円 維持管理費: 0.15億円	6.2	①物流機能の強化 群馬県の高速道路ネットワークが四方展開している中、ICから工業団地への所要時間の短縮、物流ルートの強化、工業団地への企業誘致が期待される。 ②生活利便性の向上 甘楽町市街地からICへの所要時間の短縮が図られ、主要都市へのアクセス性の向上、生活利便性の向上が図られる。 ③観光産業の向上 歴史・文化遺産や産業観光施設が点在しており、富岡製紙場の世界遺産と企業商業施設との周遊観光ルートの形成により、魅力ある町づくりが図られる。 ③救急医療活動への支援 医療施設への搬送時間の短縮が図れ、甘楽富岡地域から第二次救急医療施設への30分圏域人口の増加	【投資効果等の事業の必要性】 (仮称)甘楽PAスマートICjは上信越自動車道の吉井IC4.2kmと富岡IC4.7kmに中間に位置するPAを利用するSIC事業である。 高速ネットワークを有する上信越自動車道を利用し、幹線道路の国道254号線を結ぶ県道金井・小幡線へのアクセス道も整備。周辺工業団地、歴史・文化遺産、民間商業施設との連携した町づくり、アクセス機能の強化を目的とする延長1.5kmのSIC事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成29年度 ・事業進捗状況3.5% ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ON・OFFランプをラウンドアバウト形式の採用、既設道路を拡幅利用するなどコスト削減に努めながら事業を推進。	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 新潟中央 環状線(中ノ口、黒埼、 明田) 新潟市	その他	152	258	【内訳】 走行時間短縮便益: 226億円 走行経費減少便益: 28億円 交通事故減少便益: 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500～13,500台/日	147	【内訳】 事業費 : 143億円 維持管理費: 4.3億円	1.8	①新潟を強く・韧やかに ・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51%(うち用地進捗率80%) ・総事業費増により再評価を実施 【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、河川の浸漬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)

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
スマートICアクセス 市道神坂44号線 岐阜県 中津川市	その他	15	50	【内訳】 走行時間短縮便益 44億円 走行経費減少便益 4.2億円 交通事故減少便益 0.95億円 【主な根拠】 計画交通量 1,200台/日	12	【内訳】 事業費 10億円 維持管理費 1.4億円	4.2	①地域産業の支援 神坂PAスマートICへのアクセス 向上による代表観光地「馬籠宿」への 観光客の利便性向上や滞在時間の増加 ②高速道路へのアクセス強化による交通 渋滞の緩和 周辺道路における交通分散や迂回 ルートの構築による渋滞解消の緩和 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 通行規制の危険性がある道路区間を 回避する新たな代替ルートの確保 ⑤地域医療の支援 第3次救急医療医療施設「県立多治 見病院」「飯田市立病院」への搬送時 間の短縮	【投資効果等の事業の必要性】 市道神坂44号線は、中央自動車道西宮線 神坂PAに設置されるスマートICと県道 中津川南基礎線を繋ぐ道路であり、観光地 へのアクセス時間の短縮、医療サービスへ の向上、代替ルートの確保、地域の活性化 等を目的とし延長約1.09km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29年度 ・事業進捗率0%（うち用地進捗率0%） ・交付金事業からスマートICアクセス道路 補助へ移行するため、再評価を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 岡山 環状道路 市道 藤田浦安南町線 岡山市	その他	91	259	【内訳】 走行時間短縮便益：248億円 走行経費減少便益：6.3億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 21,200～25,600台/日	89	【内訳】 事業費：88億円 維持管理費：1.2億円	2.9	①交通の円滑化、定時性の向上 ・都市部に流入する通過交通などを適切 に分散・誘導し、渋滞緩和、事故発生 件数の低減を図る ②環境負荷の削減 ・円滑な通行によるCo2等排出量の削減 などの沿道環境が向上される ③産業分野の発展支援 ・物流拠点と吉備SIC、岡山港等との連 結を強化する	【投資効果等の事業の必要性】 市道藤田浦安南町線は、地域高規格道路に 位置づけられている岡山環状道路の一部を 構成し、岡山市内の渋滞緩和や物流拠点と 吉備SIC、岡山港との連結強化を目的とし た 延長1.6kmの4車線道路の道路整備事業 である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率50%（うち用地進捗率100%） ・用地取得は完了しており、今後は橋梁工 事等を推進していく。 ・事業計画の見直しにより再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生度の有効利用や発生抑制等によ り、今後もコスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 ICアク セス 一般県道 六条院東里庄線 岡山県	その他	36	42	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：3.6億円 【主な根拠】 計画交通量 6,400台/日	31	【内訳】 事業費：30億円 維持管理費：0.75億円	1.4	①地域高規格道路へのアクセス強化 ・一般国道2号玉島・笠岡道路へのアク セス強化が図られる。 ②安全性の向上 ・交通転換による一般交通2号現道の渋 滞緩和や安全性向上が図られる。 ③産業分野の発展支援 ・地域間連絡の強化や企業立地、物流 効率化の支援が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道2号玉島・笠岡道路のICアク セス道路であり、一般国道2号玉島・笠岡 道路の利便性向上とともに円滑な交通確保 を図るもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率8%（うち用地進捗率46%） ・事業計画の見直しにより再評価を実施 【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 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	264	476	【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日	456	【内訳】 事業費：454億円 維持管理費：2.0億円	1.04	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原半島地域・県央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。 ③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34号、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。	【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。 ・一般県道諫早外環状線（諫早インター工区）は島原道路の一部を形成し、島原中央道路や愛野島原線と一体となって、広域ネットワークを形成する延長4.3km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20年度 ・事業進捗率61%（うち用地進捗率98%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
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	その他	170	476	【内訳】 走行時間短縮便益：368億円 走行経費減少便益：69億円 交通事故減少便益：39億円 【主な根拠】 計画交通量 14,000台/日	456	【内訳】 事業費：454億円 維持管理費：2.0億円	1.04	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成による島原半島地域・県央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。 ③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34号、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。	【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。 ・一般県道諫早外環状線（鷺崎～栗面工区）は島原道路の一部を形成し、島原中央道路や愛野島原線と一体となって、広域ネットワークを形成する延長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93%（うち用地進捗率61%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施	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						
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 金御岳工区 宮崎県	長期間継続中	78	250	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日	159	【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：2.2億円	1.6	①地域間連携の強化 ・九州縦貫自動車道宮崎線都城ICと志布志港及び東九州自動車道を結ぶ広域交通ネットワークの形成を図り、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図る。 ②経済対策機能の強化 ・移動時間の短縮により、輸送コストが縮減され、物流の効率化と合わせて企業誘致を支援することが期待される。 ③医療対策機能の強化 ・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とのアクセス強化が図られ、住民の安心・安全な生活を支援することが期待される。 ④防災対策機能の強化 ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害が発生時に人的・物的支援を行うために、沿岸地域と後方支援都市（都城市）の連携を強化することが期待される。	【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を進めている延長約44kmの地域高規格道路であり、金御岳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25年度 ・事業進捗率：約35%（うち用地進捗率約88%） ・事業採択後5年が経過したため再評価を実施 【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ながら事業を推進していく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
地域高規格道路 都城志布志道路 一般県道 飯野松山都城線 末吉道路 鹿児島県	長期間継続中	97	250	【内訳】 走行時間短縮便益：211億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量：13,700台	159	【内訳】 事業費：157億円 維持管理費：2.2億円	1.6	・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援(都城ICや重要港湾志布志港へのアクセス向上、流通利便性が向上) ・災害への備え(第一次緊急輸送道路としての位置づけ) ・生活環境の改善(大型車の転換による沿道環境の改善)	【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2.9km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25年度 ・事業進捗率11%（うち用地取得率88%） ・事業採択後5年間が経過したため再評価を実施。長期化しているが順調に進捗している。 【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 都城志布志道路 主要地方道 志布志福山線 有明志布志道路 鹿児島県	その他	93	243	【内訳】 走行時間短縮便益： 209億円 走行経費減少便益： 19億円 交通事故減少便益： 15億円 【主な根拠】 計画交通量：17,500台	109	【内訳】 事業費： 108億円 維持管理費： 1.3億円	2.2	・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援(都城ICや重要港湾 志布志港へのアクセス向上、流通利便性 が向上) ・災害への備え(第一次緊急輸送道路とし ての位置づけ) ・生活環境の改善(大型車の転換による沿 道環境の改善) 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、宮崎県都市と鹿児島県志布 志市を結ぶ都城志布志道路の一部で、延長 約3.6km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18年度 ・事業進捗率84%(うち用地取得率100%) ・社会経済情勢の急激な変化、技術革新等 により再評価を実施。長期化しているが順 調に進捗している。 【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ていく。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
地高ICアクセス 一般県道池上インター線 (池上工区) 熊本市	その他	123	487	【内訳】 走行時間短縮便益： 341億円 走行経費減少便益： 88億円 交通事故減少便益： 58億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	108	【内訳】 事業費： 108億円 維持管理費： 0.90億円	4.5	①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アクセス性の向上 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が向上する。 ③災害時の備え 緊急輸送道路である国道3号を代替する ルートが形成され、リダンダンシーが確保 される。 ④救命救急活動の支援 第3次救急医療施設(済生会熊本病院)へ の救急搬送の支援及び搬送時間短縮によ る救命率が向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道池上インター線は、地域高規格道 路「熊本環状道路」(延長約30km)の西側を構 成する「一般県道砂原四方寄線」と熊本市街 地を連絡し、(都)春日池上線を介して熊本駅 へと通じる道路である。 ・国道3号、57号等を通過する南北方向の交通 を転換させることで、市街地における交通混雑 の緩和に寄与するとともに、県北地域から熊 本駅等の広域交通拠点へのアクセス性向上を 図るものである。本路線の整備により、災害に 強い道路ネットワークの構築や救命救急活動 の支援などが期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率約13%(うち用地進捗率100%) ・事業計画の見直しにより再評価を実施 【コスト縮減等】 ・関連工事と調整し計画的で効率的な事業推 進により、社会的コスト(騒音・振動等)の低減 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						
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	その他	386	766	【内訳】 走行時間短縮便益: 643億円 走行経費減少便益: 87億円 交通事故減少便益: 36億円 【主な根拠】 計画交通量 15,400台/日	311	【内訳】 事業費 : 308億円 維持管理費: 3.0億円	2.5	①地域間連携の強化 ・高速ネットワークの形成により、南部地域における那覇空港までの30分圏域が拡大し、地域間の連携強化や生活利便性の向上が期待される。 ②産業・観光分野の発展支援 ・那覇空港自動車道との直接連結により、所要時間短縮による物流の効率化や、南部地域の周遊性向上による観光振興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（県立南部医療センター）への搬送時間の短縮により、南城市域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ④リダンダンシーの確保 ・事前通行規制区間に指定されている主要地方道南風原知念線の代替路が形成され、周辺地域の安全性向上が期待される。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
一般道道 苫小牧中央インター線 (仮称) 北海道	その他	34	106	【内訳】 走行時間短縮便益: 93億円 走行経費減少便益: 9.4億円 交通事故減少便益: 3.8億円 【主な根拠】 計画交通量 4,300台/日	46	【内訳】 事業費 : 25億円 維持管理費: 21億円	2.3	①物流の利便性向上 ・国際拠点港湾「苫小牧港」と道内一円に広がる生産地域とのアクセスを強化し、物流の効率化を図る事により北海道経済の活性化が期待される。 ②緊急搬送の安定性向上 ・苫小牧中央IC周辺には多くの二次救急医療機関が立地しており、周辺町からの搬送時間の短縮や搬送時の安全性の向上が期待される。 ③災害時の緊急輸送ルートの強化 津波浸水予測（H24.6北海道）によれば、苫小牧西港から西側の国道36号が広い範囲で浸水する可能性がある事から、被災時における迅速な支援や啓開活動のため、市内中心部と高規格幹線道路を最短で結ぶルートが必要。 ④観光地への利便性向上 フェリーターミナルから高規格幹線道路へのアクセス向上が図られ、フェリーを利用した周遊観光の利便性向上に寄与する。	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
高規格ICアクセス 一般国道354号境岩井 バイパス 茨城県	その他	110	199	【内訳】 走行時間短縮便益:183億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:5.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400～20,900台/日	109	【内訳】 事業費:104億円 維持管理費:5.5億円	1.8	①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道境古河ICへのアクセス機能の強化及び境町市街地の円滑な交通の確保が図られる。 ②救急医療活動への支援 ・第三次救急医療施設(茨城西南医療センター病院)への搬送時間の短縮により、県西地域における救急医療分野の環境改善が期待される。 ③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354号の機能強化が図られる	【事業の必要性】 ・一般国道354号が通過する境町市街地は、国道・県道・町道が輻輳し交差点が数多く存在することなどから慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道境古河ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成13年度 ・事業進捗率39%(うち用地進捗率37%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、コスト縮減を図る	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格ICアクセス 主要地方道結城坂東線 茨城県	その他	26	47	【内訳】 走行時間短縮便益:35億円 走行経費減少便益:8.7億円 交通事故減少便益:3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	23	【内訳】 事業費:22億円 維持管理費:1.2億円	2.0	①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道坂東ICへのアクセス機能の強化及び坂東市街地の円滑な交通の確保が図られる。	【事業の必要性】 ・主要地方道結城坂東線は、国道354号との交差点部において交通が集中し、坂東市役所付近では慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道坂東ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成18年度 ・事業進捗率31%(うち用地進捗率14%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、コスト縮減を図る	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格ICアクセス 主要地方道土浦電ヶ崎線 茨城県	その他	41	97	【内訳】 走行時間短縮便益:64億円 走行経費減少便益:19億円 交通事故減少便益:14億円 【主な根拠】 計画交通量 17,500台/日	37	【内訳】 事業費:35億円 維持管理費:2.4億円	2.6	①圏央道へのアクセスの強化及び市街地の混雑緩和 ・圏央道牛久阿見ICへのアクセス機能の強化及び阿見町付近の円滑な交通の確保が図られる。	【事業の必要性】 ・主要地方道土浦電ヶ崎線は、牛久市内の住宅団地の開発に伴い、牛久市街地では慢性的な交通渋滞が発生している。 ・圏央道の県内区間の全線開通等により、交通量は増加傾向にあり、良好な道路ネットワークを確保するため交通渋滞の緩和を図ることが重要である。 ・圏央道牛久阿見ICへのアクセス機能を強化し、地域の活性化に大きく寄与するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成3年度 ・事業進捗率72%(うち用地進捗率77%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・土工の過不足について、近傍で実施している他事業と調整することにより、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						
高規格ICアクセス 一般県道上粕屋厚木 神奈川県	その他	120	266	【内訳】 走行時間短縮便益：261億円 走行経費減少便益：0.56億円 交通事故減少便益：4.6億円 【主な根拠】 計画交通量 24,500台/日	125	【内訳】 事業費：117億円 維持管理費：7.9億円	2.1	①防災 ・「第1次緊急輸送道路」である本路線の整備によって速達性向上など輸送力の強化が図られるとともに、災害発生時における対応力の強化が期待できる。 ②安全・安心・利便性 ・伊勢原北ICへの接続道路及びバイパス道路が整備されることによって、周辺生活道路の安全性・利便性の向上が期待されるとともに、近隣に小学校や大学が立地しており、幅の広い歩道が整備されることによって、歩行者などの安全性の確保が図られる。 ③地域の活性化 ・新東名高速道路伊勢原北ICへのアクセスが強化されることによって、広域的な道路とのネットワーク化が図られ、都市間の連携強化が促進され、新たな交流や物流の効率化が期待できる。 ・本路線が整備されることにより、新たな観光の核づくり構想地として認定された大山地域への移動速達性が向上し、観光振興に寄与することが期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・平成30年度に開通予定の新東名高速道路伊勢原北ICへの接続道路であることから、開通に合わせた整備が必要である。 ・本路線は、国道246号の混雑緩和などの目的に整備が進められている厚木秦野道路伊勢原北ICへの接続道路にもなることから、本路線の整備が必要である。 ・周辺道路は幅員が狭く、歩道も未整備であることから、地域交通の円滑化や安全性の向上のため、県道を結ぶバイパス道路となる、本路線の整備が必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成12年度 ・事業進捗率52%（うち用地進捗率97%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施	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				
高規格ICアクセス 主要地方道原宿六ツ浦 横浜市	その他	286	393	【内訳】 走行時間短縮便益: 381億円 走行経費減少便益: 12億円 交通事故減少便益:-0.73億円 【主な根拠】 計画交通量 8,600～13,600台/日	283	【内訳】 事業費: 277億円 維持管理費: 5.9億円	1.4	①交通利便性の向上 ・環状4号線の交通が本路線へ分担されることにより、環状4号線の渋滞が緩和されるとともにバスの定時性が向上します。 ②生活道路の安全性向上 ・現在、環状4号線の渋滞を避けるために、住宅地内の生活道路を抜け道として利用している車両が、本路線を利用することにより、生活道路の安全性が向上します。 ③歩行者・自転車の安全確保 ・本路線には、両側に幅員3.5mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 ④広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線と(仮称)公田インターチェンジにて接続することから、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。 ⑤緊急輸送路としての機能 ・環状4号線が通行止めとなった場合においても、本路線を利用した通行が可能となることから、多重性(リダンダンシー)が確保され、地震などによる大規模災害時にも復旧作業、物資輸送などで貢献することが期待でき、地域防災力の強化に寄与します。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格ICアクセス 市道田谷線 横浜市	その他	20	548	【内訳】 走行時間短縮便益: 529億円 走行経費減少便益: 20億円 交通事故減少便益:-1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 8,400台/日	22	【内訳】 事業費: 21億円 維持管理費: 0.57億円	25.2	①歩行者・自転車の安全確保 ・本路線には、両側に幅員3.0mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線及び横浜湘南道路と(仮称)栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続することから、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。	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						
高規格 I Cアクセス 一般国道157号 三橋 岐阜県	その他	10	16	【内訳】 走行時間短縮便益： 14億円 走行経費減少便益： 1.5億円 交通事故減少便益： 0.48億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日	8.1	【内訳】 事業費： 8.0億円 維持管理費： 0.12億円	2.0	① 東海環状自動車道（仮称）糸貫インターチェンジへのアクセス向上 ・一般国道157号から東海環状自動車道（仮称）糸貫インターチェンジへのアクセスが向上する。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・近隣には工業団地や大型商業施設が立地するが、（仮称）糸貫インターチェンジの供用に伴い交通量の増加により発生する渋滞の緩和が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道157号は、石川県金沢市を起点とし岐阜県岐阜市に至る幹線路線である。当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）糸貫インターチェンジの一次アクセス道路となっており、工業団地や商業施設と高速道路を結び、経済の好循環に寄与する重要な路線である。また、当該インターチェンジ開通時の交通量の増加に対応するため、インターチェンジの整備にあわせて延長0.46kmを整備するものである。 【社会経済情勢の変化を踏まえた事業の必要性】 ・平成29年度に東海環状自動車道 養老JCT～養老IC間が供用した。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率63%（うち用地進捗率100%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 村山一弥）
高規格 I Cアクセス 一般国道256号 高富バイパス 岐阜県	その他	155	326	【内訳】 走行時間短縮便益： 281億円 走行経費減少便益： 36億円 交通事故減少便益： 8.8億円 【主な根拠】 計画交通量 15,700台/日	176	【内訳】 事業費： 175億円 維持管理費： 1.2億円	1.8	① 東海環状自動車道（仮）高富 I Cへのアクセス向上 ・一般国道256号から東海環状自動車道（仮称）高富インターチェンジへのアクセスが向上する。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、整備後に第二次緊急輸送道路に位置付けられる予定であるが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・一般国道256号は交通量が多く、特に通勤時間帯においては、渋滞が頻繁に発生しており、当該工区の整備により、交通混雑を緩和し安全で円滑な交通の確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道256号は、岐阜県岐阜市を起点とし長野県飯田市に至る幹線路線である。当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）高富インターチェンジの一次アクセス道路となっており、また、現道の渋滞緩和を図り円滑な交通を確保するため、インターチェンジの整備にあわせて延長3.8kmを整備するものである。 【社会経済情勢の変化を踏まえた事業の必要性】 ・平成29年度に東海環状自動車道 養老JCT～養老IC間が開通した。 ・本事業について、起点から約2km区間を平成24年度までに供用開始した。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率76%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・現場発生土を他事業で有効利用する等、コスト縮減に努めながら事業推進する。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 村山一弥）

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						
高規格ⅠCアクセス 主要地方道 岐阜美山線 大学北 岐阜県	その他	17	828	【内訳】 走行時間短縮便益： 794億円 走行経費減少便益： 31億円 交通事故減少便益： 3.1億円 【主な根拠】 計画交通量 5,500台/日	50	【内訳】 事業費： 48億円 維持管理費： 1.7億円	16.7	① 東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜美山線から東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、完成後に第二次緊急輸送道路に位置付けられる予定であるが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）岐阜インターチェンジの開通に伴い交通量の増加が推測されるが、当該区間の整備により周辺道路の渋滞緩和が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜美山線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県山県市に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、同自動車道の整備にあわせて延長約0.69km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53%（うち用地進捗率100%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格ⅠCアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期工区 岐阜県	その他	38	66	【内訳】 走行時間短縮便益： 62億円 走行経費減少便益： 0.46億円 交通事故減少便益： 3.6億円 【主な根拠】 計画交通量 30,000台/日	24	【内訳】 事業費： 23億円 維持管理費： 0.54億円	2.8	① 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜関ヶ原線から東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）大野・神戸インターチェンジの開通に伴い交通量が増加が推測されるが、4車線化整備及び踏切除去により渋滞の緩和が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約1.84kmを整備する。 【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93%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。	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						
高規格ⅠCアクセス 主要地方道 岐阜関ヶ 原線 丈六道 岐阜県	その他	47	149	【内訳】 走行時間短縮便益： 129億円 走行経費減少便益： 17億円 交通事故減少便益： 3.9億円 【主な根拠】 計画交通量 25,400台/日	55	【内訳】 事業費： 54億円 維持管理費： 1.0億円	2.7	① 東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセス道路整備 ・主要地方道岐阜関ヶ原線から東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジへのアクセスが確保できる。 ② 緊急輸送道路としての機能確保 ・当該区間は、第二次緊急輸送道路に位置付けられているが、当工区の整備により災害時の救援活動や支援物資等を輸送する機能の確保が図れる。 ③ 渋滞緩和 ・（仮称）大野・神戸インターチェンジの開通に伴い交通量の増加が推測されるが、4車線化整備及び踏切除去により渋滞の緩和が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約0.76kmを整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率87%（うち用地進捗率99%） ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト縮減に努めながら事業推進する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格ⅠCアクセス 一般国道136号 下船原バイパス 静岡県	長期間継続中	27	31	【内訳】 走行時間短縮便益： 26億円 走行経費減少便益： 4.3億円 交通事故減少便益： 1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,700台/日	26	【内訳】 事業費： 26億円 維持管理費： 0.36億円	1.2	①(仮称)天城湯ヶ島インターチェンジへのアクセス向上 ・西伊豆方面と天城北道路のアクセス向上が図られるとともに、交通分散による出口交差点の渋滞が緩和 ②産業・観光活性化への寄与 ・下船原バイパスと天城北道路の整備により、道路ネットワークが強化され、伊豆地域における観光入込客数の増加が期待 ③防災力の強化 ・下船原バイパスと天城北道路の整備により、信頼性の高い道路ネットワークを構築	【投資効果等の事業の必要性】 ・伊豆縦貫自動車道「天城北道路」の(仮称)天城湯ヶ島インターチェンジへアクセスするバイパスを整備し、伊豆西海岸方面へのネットワークを強化するとともに、主要渋滞箇所に選定されている出口交差点の渋滞を緩和し、安全で円滑な交通の確保を目的とする。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率78%（うち用地進捗率100%） ・事業採択(H25)後5年間経過により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・新技術・新工法の活用、工事発生土の有効活用などによりコスト縮減を図っていく。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)

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						
高規格ⅠCアクセス 一般県道 仁杉柴怒田 線 仁杉 静岡県	その他	37	124	【内訳】 走行時間短縮便益: 114億円 走行経費減少便益: 9.3億円 交通事故減少便益: 0.66億円 【主な根拠】 計画交通量 12,500台/日	24	【内訳】 事業費 : 23億円 維持管理費: 0.63億円	5.2	①新東名高速道路とのアクセス向上 ・高規格ICへのアクセス道路新設により、 他地域とのアクセス強化が図られる。 ②地域産業及び観光の活性化 ・高規格道路へのアクセス向上により、企 業立地の誘致促進や既存企業の活性化、 主要観光地へのアクセス向上による観光 分野発展への寄与が期待される。 ③東名高速道路御殿場IC周辺の混雑緩和 ・高規格道路とのアクセス新設により、広 域からの交通集中により慢性的に混雑し ている東名御殿場IC周辺の混雑緩和が期 待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成22年度 ・事業進捗率37%(うち用地進捗率34%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の 創設に伴い交付金事業から移行するため、再 評価を実施 【コスト縮減等】 ・事業効果の早期発現を図るため、2/4車線整 備 ・ランプ部盛土は他事業の発生土を活用 ・新技術・新工法の活用などによりコスト縮減 を図っていく	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)	
高規格ⅠCアクセス 主要地方道 岐阜稲沢 線 西尾張ⅠC 愛知県	その他	70	81	【内訳】 走行時間短縮便益: 58億円 走行経費減少便益: 14億円 交通事故減少便益: 10億円 【主な根拠】 計画交通量 30,000台/日	76	【内訳】 事業費 : 76億円 維持管理費: 0.75億円	1.1	①国際競争力を強化する基盤整備 ・一宮JCTに新たなインターを設置すること により、東海北陸自動車道との連携を強化 し、中部地区から北陸地区へのアクセス性 向上が図られる。 ②人と交流を支え地域を活性化する基盤 整備 ・高速利用の通過交通が減少することによ り、一般道の混雑が緩和される。 ③地震・津波対策の強化 ・第一次緊急輸送道路としての位置づけが あり、東海北陸自動車道と一体で広域的 な緊急時の避難・救助機能が向上する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成20年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率99%) ・総事業費増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 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						
高規格 I Cアクセス 一般国道421号 大安 I Cアクセス道路 三重県	その他	40	105	【内訳】 走行時間短縮便益：102億円 走行経費減少便益：3.9億円 交通事故減少便益：-0.79億円 【主な根拠】 計画交通量 7,600台/日	36	【内訳】 事業費：35億円 維持管理費：1.1億円	2.9	① 地域産業の活性化 ・東海環状自動車道(仮称)大安ICといな べ市内の工業団地を結ぶことで、地元企 業の物流が円滑に行われ、地域産業の活 性化が期待される。 ② 都市の再生(合併支援道路) ・いなべ市の「新市まちづくりプラン(新市 建設計画)」において、二級河川員弁川両 岸の公共施設等の拠点を結ぶ新たに整備 が必要な路線として位置づけられ、公共施 設間のアクセスが強化される。 ③ (仮称)大安ICへのアクセス強化 ・いなべ市中心部から東海環状自動車道 (仮称)大安ICへのアクセスが強化される。 ④ 安全で安心できるくらしの確保 ・東海環状自動車道(仮称)大安IC周辺に おける二級河川員弁川を渡河する道路 は、現道しか無く、三笠橋において渋滞が 発生しているが、(仮称)大安ICの開通に より、さらなる交通量の増加が見込まれ る。このため、新たに二級河川員弁川を渡 河するバイパスを整備し、交通の分散を図 ることにより、渋滞損失時間の削減、交通 事故の減少が見込まれる。 ⑤ 災害への備え ・東海環状自動車道(仮称)大安ICといな べ市員弁庁舎を直結する道路として、災害 時のネットワークが強化される。 ⑥ 地球環境の保全 ・渋滞が緩和されることで、CO2排出量の 削減が見込まれる。	【事業概要】 一般国道421号大安ICアクセス道路は、東海 環状自動車道(仮称)大安ICへのアクセス道 路であり、自動車関連企業の進出に伴う交通 量の増加により発生している交通渋滞の緩和 や、地域産業及び経済の発展の支援を目的と した延長3.5kmのバイパス整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率14.7%(うち用地進捗率58%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の 創設に伴い交付金事業から移行するため、再 評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の活用等により、コスト縮減を実 施。	継続	道路局 国道・防災課 (課長 村山一弥)

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					
高規格 I C アクセス 主要地方道 北勢多度 線 阿下喜 三重県	その他	7.0	23	【内訳】 走行時間短縮便益： 21億円 走行経費減少便益： 1.2億円 交通事故減少便益： 0.78億円 【主な根拠】 計画交通量 11,400台/日	6.9	【内訳】 事業費： 6.7億円 維持管理費： 0.15億円	3.3	① 地域産業の活性化 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICを利用することで、地元企業の物流が円滑に行われ、地域産業の活性化が期待される。 ② 都市の再生 ・農業振興や生業・就農促進、商業・観光振興、市民協働の促進など、まちづくり、ひとづくりの拠点として、いなべ市新庁舎に隣接して建設予定の「にぎわいの森」へのアクセス向上が期待される。 ③ 国土・地域ネットワークの構築 ・東海環状自動車道と一体となり、地域ネットワークの構築に寄与する。 ④ 安全で安心できるくらしの確保 ・線形不良の交差点改良を行うことで、交通事故の減少が見込まれる。 ・通学路となっている当該区間に幅員3.5mの歩道が整備されることで、安全で快適な歩行空間の確保が期待される。 ⑤ 災害への備え ・三重県緊急輸送道路ネットワーク計画における、第2次緊急輸送道路の機能が強化される。 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICといなべ市防災拠点を直結する道路として、災害時のネットワークが強化される。 ⑥ 地球環境の保全 ・渋滞が緩和されることで、CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑦ 他のプロジェクトとの関係 ・東海環状自動車道(仮称)北勢ICから平成31年度完成予定のいなべ市新庁舎、平成32年度・33年度完成予定のいなべ市防災拠点へのアクセス道路となるため、連携して整備する必要がある。	【事業概要】 主要地方道北勢多度線(阿下喜)は、東海環状自動車道(仮称)北勢IC及びいなべ市新庁舎、いなべ市防災拠点へのアクセス道路であり、交通渋滞の緩和、災害時のネットワーク強化を主な目的とした延長約0.44kmの4車線拡幅事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率48%(うち用地進捗率100%) ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土の活用等により、コスト縮減を実施。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
高規格 I C アクセス 一般国道473号 (川合 ～中部 (原田橋)) 浜松市	その他	57	104	【内訳】 走行時間短縮便益： 96億円 走行経費減少便益： 5.1億円 交通事故減少便益： 2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 8,800台/日	51	【内訳】 事業費： 51億円 維持管理費： 0.41億円	2.0	①圏域の拡大 ・三遠南信自動車道(仮称)佐久間 I Cへのアクセス向上により、佐久間協働センター(旧佐久間町役場)からの60分圏域が大幅に拡大し、医療サービス、災害対応の他、地域の活性化に寄与する。 ②住民生活・地域社会活動の安定 ・安心して利用できる渡河ルートの整備により、地域拠点がある天竜川左岸地域と右岸地域の連絡を確保し、住民生活や地域の社会活動の安定に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道473号(川合～中部(原田橋))は、天竜川右岸に設置される三遠南信自動車道(仮称)佐久間 I Cと天竜川左岸の佐久間市街地を繋ぐ道路であり、広域交通ネットワークの利用による地域の活性化や、住民生活、地域の社会活動の安定を目的とする延長1.2kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率43% ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、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 国道・防災課 (課長 村山一弥)

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307号 市辺～奈島 京都府	その他	16	63	【内訳】 走行時間短縮便益： 57億円 走行経費減少便益： 4.8億円 交通事故減少便益： 0.50億円 【主な根拠】 計画交通量 15,700～28,700台/日	14	【内訳】 事業費： 13億円 維持管理費： 1.1億円	4.5	①安全な通行の確保 ・現道拡幅及びバイパス整備により、 大型車の安全な離合や車両の走行性確 保を図る。 ②城陽市まちづくりの支援 ・新名神高速道路の開通による広域的 な交通利便性の向上に合わせて、イン ターアクセス道路としての機能向上を 図り、地域経済や地域間交流を促進す る。 ③工業団地アクセスの向上 ・開発が進む周辺の工業団地からの広 域的なアクセス向上により、地域経済 の活性化が期待される。 ④災害時の安心・安全の向上 ・要対策箇所等の迂回により、緊急輸 送道路としての信頼性が向上し、緊急 車両等の通行性の確保や、防災機能の 強化を図る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道307号は、滋賀県彦根市を起点 に、宇治田原町・城陽市・京田辺市を経由 し、大阪府枚方市に至る幹線道路 ・事業箇所は新名神高速道路の宇治田原 I C（仮称）へ直結する区間であり、幅員狭 小及び線形不良である当該箇所の道路改良 により、アクセス向上と周辺まちづくり支 援を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率2%（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。 ・現在は事業地周辺の地籍調査を実施中 であり、今後、用地買収に着手していく。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用等によりコスト縮 減に努めていく。	継続	道路局 国道・防災課 （課長 村山一弥）
主要地方道 宇治木屋 線 1工区 京都府	その他	11	12	【内訳】 走行時間短縮便益： 9.4億円 走行経費減少便益： 2.5億円 交通事故減少便益： 0.38億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日	11	【内訳】 事業費： 10億円 維持管理費： 0.94億円	1.1	①高速道路へのアクセス機能の向上 新名神高速道路の広域交通ネット ワークを最大限活用した、計画的な土 地利用の誘導を図るための誘導軸とし ての役割を担う。 ②交通渋滞の緩和 宇治田原工業団地や緑苑坂テクノ パークへの企業立地に伴う貨物車両や 通勤車両等の増加により、周辺道路で 慢性的な渋滞が発生しており、交通転 換によりこれを緩和する。 ③災害時の安心・安全の向上 第2次緊急輸送道路である国道307号 の応急的な迂回路として機能。リダン ダンシーの確保により、地域の安心・ 安全の確保を図る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道宇治木屋線は、宇治市を起点 に宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る 道路であり、地域内の南北アクセス軸の形 成を担っている。 ・整備中の新名神高速道路が宇治田原町内 を通過し、新たにインターチェンジが設置 される予定であり、地域の高速道路へのア クセス機能の向上が期待されることである。 ・バイパス整備により、安全で円滑な走行 の確保を図るとともに、高速道路へのアクセ ス機能向上により地域産業の振興や交流人口 拡大に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・現在は測量設計を実施中であり、今後、 用地買収に着手していく。 ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度 の創設に伴い交付金事業から移行するた め、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・ルート検討にあたって最も経済的なもの を選定	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						
主要地方道 宇治木屋 線 3工区（犬打峠） 京都府	その他	65	113	【内訳】 走行時間短縮便益： 101億円 走行経費減少便益： 10億円 交通事故減少便益： 1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 4,800台/日	51	【内訳】 事業費： 49億円 維持管理費： 2.2億円	2.2	①安全で快適な道路交通の確保 バイパス整備により、線形及び道路幅員の改良等を実施し、安全で快適な道路交通を確保する。 ②災害時の安心・安全の向上 連続雨量による通行規制区間の代替ルートである当該区間をバイパスすることで広域防災拠点等へのアクセス機能を確保し、地域の防災力強化に寄与する。 ③高速道路へのアクセス機能の向上 新名神高速道路へのアクセス機能の向上により、地域産業の振興や観光客の呼び込み等に寄与する。 ④新たな交流圏の形成 特産品である「宇治茶」の主産地を連絡する道路の整備により、生産・販売等の促進を支援 平成27年4月に日本遺産に認定された地域であり、お茶の文化を活かした交流型観光等の推進を支援	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道宇治木屋線は、宇治市を起点に宇治田原町を経由し、和束町木屋に至る道路であり、地域内の南北アクセス軸の形成を担っている。 ・整備中の新名神高速道路が宇治田原町内を通過し、新たにインターチェンジが設置される予定であり、地域的高速道路へのアクセス機能の向上が期待されるところである。 ・バイパス整備により、安全で円滑な走行の確保を図るとともに、高速道路へのアクセス機能向上により地域産業の振興や交流人口拡大に寄与する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率1%（うち用地進捗率0%） ・現在は測量設計を実施中であり、今後、用地買収に着手していく。 ・高規格幹線道路ICアクセス道路補助制度の創設に伴い交付金事業から移行するため、再評価を実施 【コスト縮減等】 ・トンネルのルート検討にあたって最も経済的になるものを選定	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
井関御坊線(上津木) 和歌山県	その他	23	27	【内訳】 走行時間短縮便益:18億円 走行経費減少便益:7.6億円 交通事故減少便益:0.86億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	23	【内訳】 事業費：22億円 維持管理費：0.34億円	1.2	・湯浅御坊道路広川南ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・歩道設置により歩行者等の通行の安全性が確保される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。 【投資効果等の事業の必要性】 ・井関御坊線は、和歌山県有田郡広川町井関と御坊市名屋町を結ぶ約13.4kmの一般県道であり、湯浅御坊道路広川南ICへのアクセス道路となっており、地域の産業や観光振興のみならず、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、広川町上津木地内における当路線は、幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、また、車両と歩行者が輻輳し大変危険な状態となっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC～御坊IC)の4車線化に合わせ、広川町上津木地内の延長1.5kmの現道を拡幅することにより、広川南ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、歩道設置により歩行者等の通行の安全性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21年度 ・事業進捗率:45%(うち用地進捗率59%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。	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						
井関御坊線(原谷) 和歌山県	その他	11	38	【内訳】 走行時間短縮便益:30億円 走行経費減少便益:7.5億円 交通事故減少便益:0.83億円 【主な根拠】 計画交通量 2,300台/日	11	【内訳】 事業費 :11億円 維持管理費: 0.25億円	3.3	・湯浅御坊道路広川南ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・井関御坊線は、和歌山県有田郡広川町井関と御坊市名屋町を結ぶ約13.4kmの一般県道であり、湯浅御坊道路広川南ICへのアクセス道路となっており、地域の産業や観光振興のみならず、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、日高町原谷地内における当路線は、幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、円滑な交通の妨げとなっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC～御坊IC)の4車線化に合わせ、日高町原谷地内の延長1.1kmの現道を拡幅することにより、広川南ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、周辺地域の防災機能の向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成24年度 ・事業進捗率:64%(うち用地進捗率70%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
玄子小松原線(中津川) 和歌山県	その他	4.0	9.4	【内訳】 走行時間短縮便益:9.2億円 走行経費減少便益:0.20億円 交通事故減少便益:0.00億円 【主な根拠】 計画交通量 1,100台/日	3.7	【内訳】 事業費 :3.6億円 維持管理費: 0.16億円	2.5	・湯浅御坊道路川辺ICから周辺の工業施設及び観光施設等へのアクセスが向上するため、産業振興や観光振興などが期待される。 ・第2次緊急輸送道路として、周辺地域の防災機能向上が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・玄子小松原線は、和歌山県日高郡日高川町玄子と御坊市湯川町小松原を結ぶ約7.3kmの一般県道であり、湯浅御坊道路川辺ICへのアクセス道路となっており、第2次緊急輸送道路として、災害時における救護や防災拠点への物資輸送の円滑化を図る上でも重要な路線である。 ・しかしながら、日高川町中津川地内における当路線は幅員が狭小であるため、乗用車どうしの対向が困難であり、円滑な交通の妨げとなっている。 ・当事業は、湯浅御坊道路(有田IC～御坊IC)の4車線化に伴う川辺ICのフルインターチェンジ化に合わせ、日高川町中津川地内の延長0.7km区間をバイパス整備することにより、川辺ICへのアクセス機能を向上させ、物流の効率化を図るとともに、周辺地域の防災機能の向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:45%(うち用地進捗率100%) ・交付金事業から補助事業に移行を行うため再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・建設発生土の現場内流用及び現場間流用を図る。 ・再生材やプレキャスト製品を使用する。	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					
一般県道 津田インター線 徳島県	その他	20	45	【内訳】 走行時間短縮便益：36億円 走行経費減少便益：8.0億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 4,900台/日	24	【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：0.12億円	1.9	①地域間連携の強化 四国横断自動車道と徳島環状線が連結され、広域的な道路交通ネットワークを構築することで、徳島市街地と徳島県内全域の生活圏の連携強化を図り、社会活動圏域の拡大に寄与する。 ②緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第二次緊急輸送道路である「徳島環状線」を補完し、両路線の災害対応機能を強化する。 ③地域経済の発展 津田インター線は、四国横断自動車道一体となって整備効果を早期に発現させるとともに、木材団地として整備された重要港湾 徳島小松島港(津田地区)の活性化を支援し、当該地周辺に新たな産業・流通拠点を創出させるなど、ストック効果の最大化を図る。 【新規事業採択時評価の必要性】 四国横断自動車道は、徳島東IC以北がNEXCO西日本、徳島東IC以南が国土交通省による新直轄区間として整備を進めている。 本事業は、四国横断自動車道と連結する「(仮)津田IC(地域活性化IC)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 一般県道津田インター線は、四国横断自動車道と徳島小松島線を連結する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：30% ・ICアクセス道路補助制度の対象事業拡充に伴い採択時評価を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
一般県道 徳島インター線 北沖洲工区 徳島県	その他	4.5	8.7	【内訳】 走行時間短縮便益：5.3億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：0.01億円 【主な根拠】 計画交通量 16,500台/日	4.2	【内訳】 事業費：4億円 維持管理費：0.12億円	2.1	①地域間連携の強化 ・四国横断自動車道徳島東IC（仮称）と徳島市中心部へのアクセス性強化により、京阪神地域及び徳島県南部地域などとの社会活動圏域の拡大に寄与する。 ②地域産業の活性化 ・重要港湾 徳島小松島港（沖洲地区等）及びマリニピア沖洲産業団地へのアクセス性が向上し、地域経済の活性化が期待される。 ③災害に強い道路ネットワークの構築 四国横断自動車道と一体となり、第1次緊急輸送道路の機能が強化される。 ④地域の安心・安全の確保 ・徳島市中心部の南北に通過する交通が分散され、徳島市周辺の慢性的渋滞が緩和される。 ・第三次救急医療施設（徳島県立中央病院、徳島大学病院）へのアクセス性が向上する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道徳島東インター線は、徳島市中心部と重要港湾 徳島小松島港及びマリニピア沖洲産業団地とを連結する路線であり、四国横断自動車道 徳島東IC（仮称）が整備されることで、新たな徳島市の玄関口となる重要な道路である。 一般県道 徳島東インター線 北沖洲工区は、ICランプへの接続道路及び現道の4車線化を行う事業であり、徳島東IC（仮称）と一体となって整備することで、徳島市中心部へのアクセス性をより一層強化し、IC整備効果を充分に発揮させる事業である。 ・四国横断自動車道 有料区間 平成31年度開通予定 ・四国横断自動車道 新直轄区間 平成32年度開通予定 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率53%（うち用地進捗率100%） ・ICアクセス道路補助制度の対象事業拡充に伴い採択時評価を実施 【コスト縮減等】 ・今後も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						
高規格ICアクセス 主要地方道佐世保日野 松浦線 松浦インター工区 長崎県	その他	5.5	12	【内訳】 走行時間短縮便益：9.5億円 走行経費減少便益：1.5億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量 4,000台/日	5.4	【内訳】 事業費：5.3億円 維持管理費：0.06億円	2.3	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松浦市中心部と他地域との交流の活発化、西九州自動車道（伊万里松浦道路）等の交通拠点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。 ③救急医療活動への支援 ・第二次救急医療施設（伊万里松浦病院）への搬送時間の短縮により、松浦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】 ・主要地方道佐世保日野松浦線は佐世保市から松浦市へ至る県北地域の生活、経済、産業の重要な役割を担う幹線道路である。 ・主要地方道佐世保日野松浦線（松浦インター工区）は西九州自動車道（伊万里松浦道路）松浦ICへアクセスする延長0.11kmの事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率0%（うち用地進捗率約10%） ・社会経済情勢等の変化による再評価を実施	継続	道路局 環境安全課 (課長 森山誠二)
幸地インター線インター チェンジ 沖縄県	その他	51	284	【内訳】 走行時間短縮便益：252億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：9.7億円 【主な根拠】 計画交通量 10,170台/日	71	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：15億円	4.0	・沖縄21世紀ビジョン基本計画及び沖縄県総合交通体系基本計画に基づき、ハンゴ道路ネットワークの構築及びモノレールと沖縄自動車道の結節を目的として、幸地ICを整備する。 ・ハンゴ道路ネットワーク計画において、沖縄本島南北軸・東西軸を追加IC等により有機的に結ぶ幹線道路網を構築し、那覇都市圏の交通渋滞緩和に寄与する。 ・モノレールと沖縄自動車道を結節し、モノレールと高速バスの連携を図ることで、中北部地域を含めた定時性の高い公共交通ネットワークが形成される。また、利便性の高い複合交通結節点の形成により、駅周辺のまちづくりが促進される。 ・産業振興：西原町東部に位置する小那覇工場地、東崎工場地から那覇方面への所要時間の短縮が図られ、物流の効率化による産業の活性化が期待される。 ・医療体制の充実：災害医療拠点である琉球大学付属病院へのアクセス性が向上することから、緊急時の人命救急体制の強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 インターチェンジを設置することにより、高速道路利用の向上が図られ、一般道から高速道路への転換を促すことで交通渋滞の緩和に寄与する。また、ハンゴ道路の構築に資することで、国道58号等に集中する南北方向のアンバランスな交通需要の分散効果が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率5%） ・総事業費増により再評価を実施予定 【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。	新規	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				
都市計画道路 横浜藤沢線（田谷小雀 地区） 神奈川県横浜市	その他	154	729	【内訳】 走行時間短縮便益：716億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：-5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 22,000～34,100台/日	180	【内訳】 事業費：178億円 維持管理費：2.5億円	4.0	①市南部及び周辺地域の交通機能の強化 ・市の南部地域から、横浜の都心、鎌倉市及び藤沢市など、湘南方面へのアクセス機能が向上します。 ②歩行者・自転車の安全確保 ・本路線には、両側に幅員3.0mの歩道が一連で整備されるため、歩行者・自転車が安心して快適に通行できるようになります。 ③広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線及び横浜湘南道路と（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションにて接続することから、首都圏各地との連携強化及び利便性の向上に寄与します。 ④交通渋滞の改善 ・現在の環状4号線田谷交差点は、変則5差路により交通渋滞が発生しています。本路線の整備に合わせて、交差点を十字交差点に改良することで、円滑な交通を確保し、慢性的な渋滞の改善が図られます。 【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路横浜藤沢線は、横浜市港南区上永谷町の都市計画道路環状2号線から、環状3号線、高速横浜環状南線（以下「横浜環状南線」という。）、環状4号線と交差して、鎌倉市を経て藤沢市の国道134号につながる道路であり、地域高規格道路の候補路線です。 ・横浜藤沢線の田谷小雀地区は環状4号線と首都圏中央連絡自動車道の一部区間である横浜環状南線と横浜湘南道路の出入口となる（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクションを接続し、栄区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線及び横浜湘南道路の利便性を向上させるものです。 【事業の進捗の見込み】 ・事業過年度：平成14年度 ・事業進捗率73%（うち用地取得率84%） 【コスト縮減等】 ・当該区間は、横浜環状南線及び横浜湘南道路の事業者と工程調整を行い、説明会及び用地取得を共同で実施するなど効率的に事業を進めています。 ・地盤改良工事等については、設計の際にコストを意識した構造及び施工方法の検討を行っています。また、舗装・構造物の基礎等については、再生材を使用する等可能な限りコスト縮減に努めます。 【再評価理由】 補助事業への移行に伴い再評価を実施	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)
都市計画道路 環状3号線（南戸塚地区） 神奈川県横浜市	再々評価	260	647	【内訳】 走行時間短縮便益：664億円 走行経費減少便益：-3.8億円 交通事故減少便益：-13億円 【主な根拠】 計画交通量 20,900～28,800台/日	342	【内訳】 事業費：340億円 維持管理費：2.7億円	1.9	①市南部地域の交通機能の強化 ・磯子区の国道16号から戸塚区の国道1号までの本市南部地域の交通機能が強化され交通便利性が向上します。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線と（仮称）戸塚ICにて接続することから、首都圏各地との連絡強化及び利便性の向上に寄与します。 ③災害への備え ・災害時の緊急輸送路としての効果が期待されます。 ④交通の適正化 ・住宅地域に入り込んでいた通過交通を適切に本路線へ転換させることができ、住宅地域の生活環境が向上します。 【投資効果等の事業の必要性】 ・東日本大震災の発生により、緊急輸送路の整備が急がれており、特に環状3号線の整備により磯子区の国道16号から戸塚区の国道1号までの本市南部地域の交通機能の強化が期待されることから、本事業の必要性が高まっています。 ・環状3号線本地区は、首都圏中央連絡自動車道の一部区間である横浜環状南線（仮称）戸塚ICと接続し、戸塚区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線の利便性を向上させるものです。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%（うち用地取得率83%） ・用地取得と並行しながら施工可能な部分の工事を進めています。 【コスト縮減等】 ・舗装、構造物の築造については、設計の段階から可能な限りコスト縮減に努めます。また、工事施工においても、建設発生土の工事間流用を行い、運搬費及び残土処分費のコスト縮減に努めます。	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 東部丘陵線 京都府城陽市	その他	65	762	【内訳】 走行時間短縮便益：699億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400～13,100台/日	55	【内訳】 事業費：52億円 維持管理費：3.2億円	13.9	① 地域間連携の強化 ・新名神高速道路、城陽スマートIC（仮称）の整備と相まって、他地域との交流の活性化やICアクセス強化が図られる。 ② 土地利用の促進 ・東部丘陵地の商業系及び物流系の土地利用、企業立地が図られる。 ③ 周辺道路の交通改善 ・周辺生活道路の交通量の減少が見込まれ、交通安全の確保及び生活環境の改善が期待される。 ④ 防災面の強化 ・城陽スマートIC（仮称）のアクセス道路として、災害時における、より迅速な救助・復旧等の対応による防災面の強化が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・都市計画道路東部丘陵線は、新名神高速道路の側道として城陽市富野中ノ芝の府道山城総合運動公園城陽線を起点とし、城陽市奈島池ノ首の国道307号に接続する全長約4.8kmのまちづくりの骨格を形成する4車線の幹線街路である。 ・当事業は、東部丘陵地の土地利用の促進、周辺道路の渋滞緩和及び交通安全の確保を目的とする街路事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：6%（うち、用地取得率7%） ・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】 ・現場発生土について、盛土工への流用や他工事等への有効利用により、残土処分費のコスト縮減を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司)

【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						
札幌都心地域 札幌市 (苗穂駅周辺地区整備)	その他	191	254	【内訳】 走行時間短縮便益:46億円 走行経費減少便益:6億円 交通事故減少便益:3億円 移動時間、上下移動快適性向上便益: 184億円 移動サービス向上便益:15億円 【主な根拠】 新駅想定利用者 約8,600人/日	153	【内訳】 事業費:142億円 維持管理費:11億円	1.7	・JR苗穂駅周辺の利便性・快適性が向上する。 ・駅周辺において再開発事業等が促進されたことによる駅周辺のにぎわいが創出される。 ・道路拡幅による歩行空間の安全性向上(バリアフリー化)が見込まれる。 ・再開発事業との一体的な整備や地下ネットワーク構築により、都心の回遊性が向上する。 ・周辺交通の円滑化が見込まれる。 ・交通安全の向上などに貢献する。	【投資効果等の事業の必要性】 札幌の都心部である本地域は、業務・商業・娯楽等の機能が高度に集積している地域であり、これらの都市機能の集積・高度化をいっそう進め、都市間・都市内移動の円滑化等に取り組み、国際競争力を高め、国のビジョンに貢献する集客交流都市の形成を図ることが必要である。こうした目的のため、拠点駅である札幌駅とその周辺地域の駅利用者の移動時間・移動抵抗の低減、円滑な交通の確保、交通事故の減少や歩行者の移動の快適性の向上を図るため、事業実施の必要性は高い。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久)
(西2丁目地下歩道)			55	【内訳】 自動車の走行時間短縮便益:0.9億円 自動車の走行経費減少便益:0.02億円 歩行者の移動サービス向上便益:18億円 歩行者の時間短縮便益:36億円 【主な根拠】 歩行者通行量 約18,000人/日	50	【内訳】 事業費:45億円 維持管理費:5億円	1.1				
(地下鉄さっぽろ駅)			62	【内訳】 歩行者の移動サービス向上便益:55億円 歩行者の時間短縮便益:7億円 【主な根拠】 歩行者通行量:92,590人/日	12	【内訳】 事業費:11億円 維持管理費:1億円	5.1				

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						
渋谷駅周辺地域 東京都 (渋谷駅街区土地区画整理事業)	その他	3,209	567	【内訳】 歩行者の時間短縮便益（交通機関乗換利用者）：97億円 歩行者の移動サービス向上便益：427億円 滞留・交流機会増大・都市景観向上便益：43億円 【主な根拠】 歩行者数 998,600人/日	408	【内訳】 事業費：345億円 用地費：60億円 維持管理費：3億円	1.4	・渋谷駅の機能更新や再編と駅ビルの再開発を一体的に行うことにより、公共の福祉の増進に資することができる。 ・老朽化した駅施設の更新と併せた自由通路の整備により、歩行者の快適性・利便性・安全性が向上する。 ・再開発事業により、空港リムジンバスターミナルと一体となる観光支援施設やハイグレードオフィスの整備等による国際競争力の向上の他、防災性・回遊性の向上により都市環境の改善に資する。	【事業の必要性】 本地域は交通の要衝であり、渋谷駅の機能更新と周辺基盤の再編を契機に、複数の民間都市開発事業が行われている。 世界に開かれた文化・交流・発信機能、クリエイティブコンテンツ産業等の先進的な業務機能、産業育成機能に加え、観光支援機能や宿泊機能など国際競争力強化に資する都市機能の集積と、交通結節機能の再編・強化により、高い利便性を有する快適な都市空間の形成を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久)
渋谷区 (渋谷駅街区北側自由通路整備事業)			160	【内訳】 歩行者の移動時間短縮便益：160億円 【主な根拠】 歩行者交通量 6,522人/h	40	【内訳】 自由通路整備費：40億円	4.0				
(渋谷駅南口北側自由通路整備事業)			512	【内訳】 歩行者の移動時間短縮便益：512億円 【主な根拠】 歩行者交通量 1,371人/h	30	【内訳】 自由通路整備費：20億円 維持管理費：10億円	17.1				
(道玄坂一丁目駅前地区第一種市街地再開発事業)			947	【内訳】 域内便益：600億円 域外便益：347億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇	840	【内訳】 用地費及び建物買取費：361億円 施設整備費等：479億円	1.1				
(渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業)			5,049	【内訳】 域内便益：1,491億円 域外便益：3,558億円 【主な根拠】 周辺の地価上昇	1,871	【内訳】 用地費及び建物買取費：513億円 施設整備費等：1,358億円	2.7				

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						
横浜都心・臨海地域 横浜市 (横浜駅西口広場改修整 備事業)	その他	66	158	【内訳】 滞留・交通機会増大・都市景観向上便 益：14億円 歩行者の移動サービス向上便益：144億 円 【主な根拠】 歩行者通行量 416,100人/日	22	【内訳】 整備費：14億円 維持管理費：8億円	7.3	【事業の必要性】 「横浜都心臨海地域都市再生緊急整備協議会」によ り、国際競争力の強化を図るために必要な都市開発 事業及びその施行に関連して必要となる公共公益施 設の整備等について「横浜都心・臨海地域整備計 画」が策定され、現在、計画に位置付けられた各事 業について、官民ともに整備を進めている。 同地域は、横浜経済を支える重要な地域であるた め、将来の社会状況の変化に対応し、国内外から選 ばれる都市となることが求められている。 【事業の進捗の見込み】 (東横線跡地整備事業) 本件補助対象部分について、平成29年度に完了予 定。 (横浜駅西口地下街回遊空間形成) 平成31年度の完成を予定。 (キング軸デッキ整備事業) 平成29年度に実施設計を実施し、平成31年度完成 を予定。 (横浜駅西口広場改修整備事業) (横浜駅きた西口広場整備事業) 平成30年度より着手し、平成32年度完成を予定。 【コスト縮減等】 ・駅前広場の整備によって、周辺事業者等にも一定 の受益が発生すると考えているため、周辺事業者等 と整備費用の負担について協議中であり、受益に対 する応分の負担を得ることにより、本市の負担を縮 減する予定。また、供用開始後、エリアマネジメン ト組織が公共空間を活用する仕組みづくりに取り組 んでおり、維持管理もエリアマネジメント組織が担 うことができれば、本来本市が負担すべき維持管理 費の削減が見込まれる。 ・高架下及び道路予定区域等について、まちづくり や賑わい創出等の観点から有効活用を実施する「高 架下等有効活用事業」を活用し、遊歩道の維持管理 費の財源を確保し充当するなど、民間のアイデアと 活力を取り入れて、道路空間を有効活用する方法を 検討している。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久)	
(横浜駅きた西口広場整 備事業)			33	【内訳】 滞留・交通機会増大・都市景観向上便 益：3.0億円 歩行者の移動サービス向上便益：30億円 【主な根拠】 歩行者通行量 67,000人/日	13	【内訳】 整備費：8.1億円 維持管理費：4.7億円	2.5				
(横浜駅西口地下街回遊 空間形成事業)			39	【内訳】 歩行者の時間短縮便益：39億円 【主な根拠】 歩行者通行量 106,800人/日	31	【内訳】 整備費：31億円 維持管理費は民間負担	1.2				
(東横線跡地整備事業)			79	【内訳】 移動サービス向上便益：2.7億円 利用便益：37億円 環境便益：40億円 【主な根拠】 歩行者通行量 106,800人/日 跡地公園面積 9,000㎡	70	【内訳】 用地費：28億円 整備費：40億円 維持管理費：2.7億円	1.1				
(キング軸デッキ整備事 業)			24	【内訳】 歩行者の時間短縮便益：15億円 歩行者の移動サービス向上便益：8.3億 円 上下移動の快適性向上便益：0.83億円 【主な根拠】 歩行者通行量 平日4,700人/日 休日9,300人/日	6.5	【内訳】 整備費：5.4億円 維持管理費：1.1億円	3.8				

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						
福岡都心地域 福岡市			2.0	【内訳】 歩行者の移動サービス向上便益：2.04億円 【主な根拠】 天神駅・博多駅の利用者数 天神駅 79,578人/日 博多駅 76,366人/日	1.3	【内訳】 整備事業費：1.20億円 維持管理費：0.06億円	1.6				
(拠点間回遊案内強化事業（地下鉄旅客案内設備の改良））											
(拠点間回遊案内強化事業（地下鉄空港線・七隈線乗換案内モニターの設置））			0.32	【内訳】 歩行者の移動サービス向上便益：0.32億円 【主な根拠】 天神駅から天神南駅への乗換利用者見込数 20,734人/日	0.24	【内訳】 整備事業費：0.17億円 維持管理費：0.07億円	1.3	【事業の必要性】 九州の陸の玄関である博多駅周辺において、平成23年の九州新幹線全線開通及び開通に合わせた新博多駅ビルの整備や博多駅前広場の再整備を契機として、更新期を迎えた周辺ビルの建替えによる機能性の高いオフィスビルや新たな商業施設（JRJP博多ビル、KITTE博多）の整備が進んでいる。 九州屈指の商業集積地である天神地区においても、国家戦略特区をトリガーとした新たな空間と雇用を創出する「天神ビッグバンプロジェクト」が平成27年に始動し、「航空法の高さ制限の特例承認」や「容積率の緩和制度」を福岡市の独自施策として実施することで、都市機能の大幅な向上と増床を図っている。 博多駅周辺における新たな民間ビルの整備やエリアマネジメント団体による継続的なイベント等の実施により福岡市を訪れる来街者が増加しており、特に、クルーズ船寄港の急増や本市における国際的なMICE誘致の取り組み等により、海外からの来街者が急増している。			
(明治公園自転車駐車場整備事業)			10	【内訳】 従前駐輪場にかかる維持管理費の縮減：0.17億円 周辺路上駐輪場にかかる維持管理費の縮減：0.27億円 周辺の放置自転車撤去にかかる費用の縮減：0.04億円 駐輪場収入：3.12億円 周辺路上駐輪場の更新費用の縮減：1.15億円 歩行者の移動サービス向上：5.54億円 【主な根拠】 路上駐輪場撤去台数 155台	8.3	【内訳】 整備事業費：5.55億円 維持管理費：2.73億円	1.2	【事業の進捗の見込み】 (天神明治通り地区地下通路整備事業) 平成29年度本格工事着工、早期完了に向けて取り組んでいる。 (はかた駅前通り再整備事業) 地下鉄七隈線延伸工事の陥没事故により施工できない区間があり、関係部局と工程調整を行っている。			
(天神明治通り地区地下通路整備事業)											
	その他	32	32	【内訳】 時間短縮便益：14.04億円 移動サービス向上便益：17.18億円 上下移動快適性向上便益：0.37億円 【主な根拠】 混雑緩和に寄与する歩行者数 12,800人/日	16	【内訳】 整備事業費：14.15億円 維持管理費：1.64億円	2.0	・国際空港等へのアクセス性の向上が見込まれる ・特定都市再生緊急整備地域内における拠点駅を中心とした歩行者ネットワークの利便性や快適性の向上が見込まれる ・歩行者デッキや歩行者通路等の整備により、歩行空間の安全性が向上する	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 渡邊浩司) 市街地整備課 (課長 徳永幸久)	

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						
(天神3号線外地下通路・駐輪場整備事業)			30	【内訳】 ＜地下通路＞ 時間短縮便益：2.09億円 移動サービス向上便益：3.99億円 ＜駐輪場＞ 駐輪場収入：0.66億円 路上駐輪場にかかる維持管理費の縮減：0.57億円 放置自転車撤去にかかる費用の削減：0.02億円 路上駐輪場の更新費の削減：1.24億円 歩行者の移動サービス向上便益：21億円 【主な根拠】 路上駐輪場撤去台数 260台 地下通路歩行者交通量 2,900人/日	10	【内訳】 ＜地下通路＞ 整備事業費：2.86億円 維持管理費：2.75億円 ＜駐輪場＞ 整備事業費：2.22億円 維持管理費：2.25億円	3.0	(天神3号線外地下通路・駐輪場整備事業) 天神地下街の延伸時（H17開業）に整備した地下駐車場仮設車路の躯体を活用している。 (はかた駅前通り再整備事業) 通りの魅力向上に向けた取り組みをエリアマネジメント団体を中心となって実施している。			
			6.1	【内訳】 歩行者時間短縮便益：0.04億円 歩行者の移動サービス向上便益：4.21億円 滞留・交流機会・都市景観向上便益：0.64億円 自転車走行時間短縮便益：1.16億円 【主な根拠】 年間歩行者見込数 3,482,933人/年	4.6	【内訳】 整備事業費：4.20億円 維持管理費：0.40億円	1.3				

【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						
東京港10号地その2地区 国内物流ターミナル整備事業 東京都	その他	244	681	【内訳】 海上輸送コスト削減便益:651億円 震災時輸送コスト削減便益:16億円 震災時施設被害回避便益:14億円 【主な根拠】 平成37年予測取扱貨物量:3,830千トン/年	223	【内訳】 建設費:218億円 管理運営費:5億円	3.1	・港湾貨物の輸送の効率化によりCO2及びNO2の排出量が軽減される。 ・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、地域産業の向上を図ることができる。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
東京港新海面処分場地区 廃棄物海面処分場整備事業 東京都	再々評価	2,928	12,950	【内訳】 廃棄物等処分の適正化:11,941億円 新たな土地の造成(残存価値):1,009億円 【主な根拠】 処分容量:89,430千m3	8,515	【内訳】 建設費:5,357億円 管理運営費:3,158億円	1.5	・今後も過密化した東京の内陸部には、新たな最終処分場を確保することが困難であることから、新海面処分場を東京港内の最後の処分場として着実に整備していくことにより、一日でも長く廃棄物等の適正な処分がおこなわれるとともに、都民が安心して生活できる東京を実現することができる。 ・廃棄物等の発生地と処分場の輸送距離が短縮できるため、輸送機械による排出ガスが減少する。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
川崎港浮島地区 廃棄物海面処分場整備事業 川崎市	再々評価	978	2,625	【内訳】 輸送コストの削減便益:2,221億円 残存価値:403億円 【主な根拠】 処分容量:18,600千m3 処分場面積:73ha	2,551	【内訳】 建設費:1,872億円 管理運営費:679億円	1.03	・排出ガスの減少(CO2・NOx) 【投資効果等の事業の必要性】 ・市街化の進んだ川崎市において、内陸部にまとまった土地を確保して廃棄物処分場を整備することは、土地利用形態等の観点から困難であり、海面処分場を求めざるを得ない。そのため、市内から発生する一般廃棄物及び産業廃棄物や市内の公共工事から発生する建設発生土及び浚渫土を安定的に受入れることにより、快適な市民生活や都市の活動等を維持していくとともに、事業の促進や地域経済の活性化が図れるため、浮島2期廃棄物処理事業(廃棄物埋立護岸)の必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 ・平成26年度に開口部及び上部工を除き第3ブロックの外周護岸が完成している。埋立が進み海上輸送ができなくなる平成48年度を目途に完成予定である。 【コスト縮減等】 ・工事の実施にあたっては、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 堀田 治)	
河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備事業 島根県	再々評価	95	153	【内訳】 船舶大型化による輸送コスト削減便益:84億円 震災時における輸送コストの削減便益等:2.6億円 防波堤整備による利用率向上効果:66億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量:19万トン/年	129	【内訳】 建設費:128億円 管理運営費:1億円	1.2	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO2及びNO2の排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	

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						
熊本港 夢咲島地区 廃棄物海面処分場整備事業 熊本県	再々評価	493	1,569	【内訳】 浚渫土砂処分コストの削減便益：1,355億円 その他の便益：213億円 【主な根拠】 土砂処分量：9,662千m ³	1,204	【内訳】 建設費：1,204億円 管理運営費：0.06億円	1.3	・廃棄物海面処分場の整備により、浚渫土砂の海洋投入処分を行わないため、環境保全に寄与。 【投資効果等の事業の必要性】 ・熊本港の整備や港湾機能を維持するために発生する浚渫土砂を、港湾区域内での適正な処分に寄与するものであり、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年代後半の完了を予定している。 【コスト縮減等】 ・今後実施する延命化対策（地盤改良）では、引き続き、新工法の採用を検討するとともに最適な施工計画（施工間隔）及び施工深度を検討し、コスト縮減を図る	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	
西之表港 中央地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 鹿児島県	その他	215	339	【内訳】 輸送コスト削減:32億円 移動コスト削減:4.7億円 海難被害の回避:134億円 防波堤改良便益:168億円 その他の便益：0.29億円 【主な根拠】 平成35年 予測取扱貨物量 農水産品:2.2万ト/年 平成35年 予測大型客船利用者数 旅客:2,407人/年	285	【内訳】 建設費：283億円 管理運営費：2.2億円	1.2	・防波堤改良の実施により、本港の安定的な運用が可能となる。 ・大型旅客船の寄港に伴い、種子島の観光振興に大きく寄与する。 【投資効果等の事業の必要性】 ・岸壁の整備により大型旅客船の安全な係留が可能となる。 ・防波堤改良により荒天時の港内静穏度が向上しつつあり、安定的な就航、安全な接岸が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・外海に面した防波堤改良のため、冬季風浪等の自然条件が厳しく、施工可能期間が制約され長期化しているが、早期完成に努めたい。 ・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。 ・防波堤の断面変更に伴う事業費の増額及び事業期間に延伸により再評価を実施。 【コスト縮減等】 ・設計積算段階で経済性を考慮して建設費の縮減を引き続き図る。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)	

【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）

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						
地下高速鉄道整備 事業（福岡市七隈 線（天神南～博 多）整備） 福岡市交通局	再評価	587	2,025	【内訳】 利用者便益：1,250億円 供給者便益：306億円 環境改善便益：222億円 道路混雑緩和便益：194億円 期末残存価値：54億円 【主な根拠】 ・天神南駅での乗換解消（天神～天神南間550mの乗換が解消） ・野芥～博多間の移動時間短縮：14分 ・利用者数見込 8.2万人／日（開業10年後）	570	【内訳】 建設費：515億円 再投資費：55億円	3.6	・福岡市都心部内の回遊性向上 ・地域活性化 ・利便性向上 (事業の必要性) 本路線の整備により、鉄道ネットワークを早急に強化し、福岡市西南部地域から都心への速達性の向上や定時性の確保、さらに都心部の回遊性の向上を図り、都心部における慢性的な交通渋滞など全市的な交通課題に緊急に対応するため、必要性は高い。 (事業の進捗の見込み) 本路線については、平成34年度に開業の見込み	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)	

【整備新幹線整備事業】
（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						
北海道新幹線 (新函館(仮称)・札幌間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	長期間継続中	16,700	13,997	【内訳】 利用者便益：5,926億円 供給者便益：7,484億円 環境等改善便益：133億円 残存価値：454億円 【主な根拠】 輸送密度：17,800人キロ/ 日・km（新函館北斗・札幌間）	12,687	【内訳】 建設費：10,380億円 用地関係費：886億円 維持更新投資費：1,420 億円	1.1	・生産性向上による生産額の増加 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 等	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要区間の所要時間短縮 東京駅～札幌駅の所要時間(最速達) 約2時間45分短縮(7時間44分→5時間00分)(想定) 函館駅～札幌駅の所要時間(最速達) 約2時間短縮(3時間27分→1時間27分)(想定) ・沿線地域の交流人口が増加(推計値) 北海道(道南除く)ー東北地域(約2.0倍) 北海道(道南除く)ー道南地域(約1.3倍) ・生産性向上による生産額の増加 年間約637億円の増加(推計値) 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地については、約5%を取得済みであり、引き続き地元の協力を得ながら用地協議を進めていく。 ・土木工事については、トンネル区間の約4%が完成、約71%が契約済みであり、残りの工事の発注状況も含め、順調に進捗している。明かり区間は工事発注に向けた地質調査・詳細設計等を順次進めている。 【コスト縮減等】 ・吹付コンクリートの材料変更	継続	鉄道局 施設課 (課長 岸谷克己)

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						
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	長期間継 続中	11,800	11,728	【内訳】 利用者便益：7,063億円 供給者便益：4,133億円 環境等改善便益：81億円 残存価値：450億円 【主な根拠】 輸送密度：20,700人キロ/ 日・km（金沢・敦賀間）	11,597	【内訳】 建設費：9,040億円 用地関係費：1,304億円 維持更新投資費：1,253 億円	1.01	・生産性向上による生産額 の増加 ・滞在可能時間の増加 ・人的交流の活発化 等	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要区間の所要時間短縮 東京駅～福井駅の所要時間（最速達） 約20分短縮（3時間14分→2時間53分）（想 定） 大阪駅～金沢駅の所要時間（最速達） 約25分短縮（2時間31分→2時間4分）（想 定） ・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県－富山県（約1.5 倍） 北陸3県（富山、石川、福井）－大阪府 （約1.1 倍） ・生産性向上による生産額の増加 年間約506億円の増加 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地は約96%を取得済みであり、 未取得用地については、引き続き地元 の協力を得ながら用地協議を進めてい く。 ・土木工事については、トンネル区間 の約18%、明かり区間の約5%が完成。急 速施工に取り組み、工期短縮を図って おり、平成31年度末までに完了する見 込み。 ・平成32年度から軌道、建築、電気等 の設備工事が主体となり、工事を進め る予定。 【コスト縮減等】 ・吹付コンクリートの材料変更 ・橋りょう下部工を並行する道路と一 体構造で整備	継続	鉄道局 施設課 （課長 岸 谷克己）

【住宅市街地総合整備事業】
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
厚木緑ヶ丘地区 地域居住機能再生 推進事業（神奈川県）	長期間継続中	24	18	【内訳】 家賃：17億円 駐車場利用料：1億円 用地の残存価値：0.2億円 建物の残存価値：0.1億円 【主な根拠】 市場家賃：99千円／月・戸	19	【内訳】 事業費：16億円 維持管理費：3億円	0.95	・建替後は安全性・居住性・福祉対応が向上する。 また、生活支援施設や駐車場の整備を行う。	【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投資効果等の事業の必要性がある 【事業の進捗の見込み】 H29年度末、31%にて順調に推移している 【社会経済情勢の変化を踏まえた事業の必要性】 福祉対応としての事業の必要性がある	継続	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 原口 統)
野並住宅地区 地域居住機能再生 推進事業（愛知県）	長期間継続中	45	66	【内訳】 家賃：58億円 駐車場利用料：7億円 用地の残存価値：0.7億円 建物の残存価値：0.5億円 【主な根拠】 市場家賃：81千円／月・戸	66	【内訳】 事業費：54億円 維持管理費：12億円	1.01	福祉的役割、地域波及効果等を備えた良好な住宅を供給しつつ、公営住宅の建替により耐震性等安全性の確保、面積・設備等居住水準の向上のほか、民間活力による生活支援施設の整備による地域コミュニティの活性化といった居住機能の再生が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 依然として建物の老朽化が進行しており、事業着手時と比べ必要性にほとんど変化がないことから、引き続き建替事業を実施する必要がある。 【事業の進捗の見込み】 労務費、資材価格の上昇により事業期間を2年間延伸したが、阻害要因はないため、今後は計画通りの完成が見込まれる。 【事業効果の変化】 事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。	継続	中部地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 畑裕幸)
千里ニュータウン地区 地域居住機能再生 推進事業（大阪府）	長期間継続中	674	1,144	【内訳】 家賃：1,017億円 駐車場利用料：100億円 用地の残存価値：19億円 建物の残存価値：8億円 【主な根拠】 市場家賃：105千円／月・戸	1,104	【内訳】 事業費：928億円 維持管理費：176億円	1.04	・住民の交流の場となる集会所や公園を整備するとともに、オープンスペースの確保と共に、府自然環境保全条例で規定される敷地面積の20%以上の緑地を確保することで、千里ニュータウン地区の良好な景観を維持。 ・活用用地において、福祉施設等や多様な住宅の導入を図り、千里ニュータウンの再生に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震性の確保など、事業の必要性は引続き高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因はみこまれていない。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 西村 紘明)

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					
泉北ニュータウン 地区 地域居住機能再生 推進事業 (大阪府)	長期間継 続中	377	567	【内訳】 家賃:516億円 駐車場利用料:42億円 用地の残存価値:5億円 建物の残存価値:4億円 【主な根拠】 市場家賃:97千円／月・戸	535	【内訳】 事業費:437億円 維持管理費:98億円	1.1	・住民の交流の場となる集 会所や公園を整備すると ともに、オープンスペースの 確保と共に、府自然環境保 全条例で規定される敷地面 積の20%以上の緑地を確保 することで、泉北ニュータ ウン地区の良好な景観を維 持。 ・活用地において、医療 施設の新たな立地や多様な 住宅の導入を図り、泉北 ニュータウンの再生に寄与 する。	【投資効果等の事業の必要性】 居住水準改善やバリアフリー化、耐震 性の確保など、事業の必要性は引続き 高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因はみこまれてい ない。	継続	近畿地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 西 村 紘明)
福岡市南地区 地域居住機能再生 推進事業 (福岡市)	長期間継 続中	412	175	【内訳】 家賃:165億円 駐車場利用料:7億円 用地の残存価値:2億円 建物の残存価値:1億円 【主な根拠】 市場家賃:80千円／月・戸	205	【内訳】 事業費:171億円 維持管理費:34億円	0.8	室内外のバリアフリー化を 行い高齢社会対応住宅を整 備、コミュニティの活性化 を図るため児童遊園や集会 所、また駐車場を整備	【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、E Vが無く、住戸面積が狭く設備水準が 低いため、引き続き、建替えを実施す る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 昭和40年代前半に建設された、中層階 段室型の大規模団地(約1,500戸)の建 替事業に着手しており、15期のうち、 4期目を工事中である。	継続	九州地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 志 手 克教)
福岡市東地区 地域居住機能再生 推進事業 (福岡市)	長期間継 続中	557	230	【内訳】 家賃:218億円 駐車場利用料:9億円 用地の残存価値:2億円 建物の残存価値:1億円 【主な根拠】 市場家賃:79千円／月・戸	275	【内訳】 事業費:231億円 維持管理費:44億円	0.8	当該住宅の小学校区は少子 高齢化の進行により人口や 児童数が著しく減少しており ファミリー世帯向け住宅 の供給を推進、室内外のバ リアフリー化を行い高齢社 会対応住宅を整備	【投資効果等の事業の必要性】 入居者の高齢化が進んでいるなか、E Vが無く、住戸面積が狭く設備水準が 低いため、引き続き、建替えを実施す る必要がある。 【事業の新着気宇の見込み】 昭和40年代半ばに建設された、中層階 段室型の大規模団地(約1,600戸)の建 替事業に着手しており、15期のうち、 3期目を工事中である。	継続	九州地方整 備局 建政部 住宅整備課 (課長 志 手 克教)
新川・真喜良地区 地域居住機能再生 推進事業 (沖縄県)	長期間継 続中	107	113	【内訳】 家賃:109億 駐車場利用料:2億 用地の残存価値:1億 建物の残存価値:1億 【主な根拠】 市場家賃:108千円／月・戸	119	【内訳】 事業費:98億 維持管理費:21億	0.94	コミュニティの活性化を図 るため、児童館を整備し、 駐車場も整備する。	【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投資効果等 の事業の必要性がある 【事業の進捗事業】 平成27年度より建替工事に着手してい る。引き続き、平成30年度より建替工 事(2期)に着手し、平成38年度まで に整備を完了する予定。	継続	沖縄総合事 務局 開発建設部 建設産業・ 地方整備課 (課長 豊 見山 秀 樹)