

令和3年度予算に向けた再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【ダム事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
胎内川総合開発事業 新潟県	その他	430	835	【内訳】 被害防止便益:257億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:561億円 残存価値:17億円 【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	730	【内訳】 建設費:716億円 維持管理費:14億円	1.1	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・胎内川の氾濫が想定される区域を含む胎内市では、平成29年から令和2年の間で、人口は4.6%減、世帯数は4.7%増となっている。 ・水道事業者である胎内市から参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である新潟県企業局から参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和60年度に実施計画調査に着手している。現在、工事用道路工事等を実施しているところであり、令和12年度の完成に向けて事業を進めている。 ・胎内川ダム洪水吐改造に伴う既設減勢工の改良工事の追加により、事業期間が6ヶ年延長となった。 ・上記による変更、労務費・資材費等の物価上昇等により、事業費が約40億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・工事施工において新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した胎内川総合開発事業の検証において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土安全局 治水課 (課長 藤巻 浩之)	

内ヶ谷ダム建設事業 岐阜県	その他	580	1,009	【内訳】 被害防止便益：425億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：557億円 残存価値：27億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：30戸 年平均浸水軽減面積：18ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して内ヶ谷ダム建設事業と同じ機能を有するダムを代替施設とし、代替法を用いて計上	963	【内訳】 建設費：952億円 維持管理費：11億円	1.05	・長良川流域では、昭和51年9月洪水により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成11年9月、平成16年10月洪水により甚大な浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和51年9月に床上浸水281戸、床下浸水665戸、平成11年9月に床上浸水154戸、床下浸水487戸、平成16年10月に床上浸水558戸、床下浸水469戸が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の必要が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・長良川の氾濫が想定される区域を含む岐阜市、関市、美濃市及び郡上市では、平成31年から令和2年の間で、人口は0.5%減、世帯数は0.5%増となっている。 ・発電事業者である中部電力と発電に関する基本協定を締結した。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和54年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事等を実施しているところであり、令和7年度の完成に向けて事業を進めている。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム堤体取付部の人工岩盤工法採用による掘削量及び法面工の縮減などにより、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した内ヶ谷ダム建設事業の検証に係る検討において、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
水無瀬生活貯水池整備事業 岐阜県	再々評価	60 (※1)	25 (※1)	【内訳】 被害防止便益：24億円 残存価値：0.7億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：20戸 年平均浸水軽減面積：4.9ha	19 (※1)	【内訳】 建設費：18億円 維持管理費：1.6億円	1.3 (※1)	・水無瀬川流域では、昭和43年、平成11年洪水等により甚大な浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和43年8月に浸水家屋142戸、平成11年9月に浸水家屋4戸等が発生している。 ・水無瀬川流域が位置する可茂地区では、平成6年、平成7年などたびたび洪水が発生している。 ・主な洪水被害として、水無瀬川流域では、平成6年に158日間の節水、平成7年に207日間の節水、平成13年に40日間の節水、平成17年に33日間の節水が行われている。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び洪水被害が軽減される。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・水無瀬川の氾濫が想定される区域を含む川辺町では、平成27年から令和2年の間で、人口は4.1%減、世帯数は2.6%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成13年度に建設事業に着手している。 ・次年度以降も新たな段階に入らず、水文調査等を継続しつつ、適切な時期にダム事業の検証に係る検討を行う。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、改めて代替案の比較を行うこととしている。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)
安威川ダム建設事業 大阪府	その他	1,676	11,170	【内訳】 被害防止便益：10,625億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：442億円 残存価値：103億円 【主な根拠】 洪水調整に係る便益 年平均浸水軽減戸数：3,136戸 年平均浸水軽減面積：96ha	2,287	【内訳】 建設費：2,258億円 維持管理費：29億円	4.9	・安威川流域では、近年でも平成11、24年に被害の大きな洪水が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和42年7月の洪水においては浸水家屋25,342戸、平成11年6月の洪水においては浸水家屋126戸、平成24年8月の呼応瀬においては浸水家屋826戸の浸水被害が発生している。 ・漏水被害として、安威川流域では、平成6年、12、17年をはじめとして、瀬切れによる深刻な漏水被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び漏水被害が軽減される。	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・安威川の氾濫が想定される区域を含む茨木市では、平成29年から令和2年の間で、人口は約0.7%増、世帯数は約3.1%増となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和51年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事等を実施しているところであり、令和5年度の完成にむけて事業を進めている。 ・「H30西日本豪雨などの自然災害により対策が必要となったもの」「コア材採取地および盛立材料にかかる現場条件、労務費・資材等の物価上昇等により、約140億円増となった。 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すり(掘り崩した岩塊)を堤体材料へ流用することや近隣に残土処分地を確保することで運搬費を削減するなど、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した安威川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダム)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 藤巻 浩之)

波積ダム建設事業 島根県	その他	173	269	【内訳】 被害防止便益:160億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:101億円 残存価値:8億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数:12戸 年平均浸水軽減面積: 20.8ha	241	【内訳】 建設費:232億円 維持管理費:10億円	1.1	・都治川流域では、昭和46年7月、昭和47年7月、昭和58年7月、昭和63年7月等に被害の大きな洪水が発生しており、近年でも、平成7年8月、平成18年7月等に被害の大きな洪水が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和46年7月の洪水では全半壊19戸、浸水戸数102戸、昭和47年7月の洪水では全壊157戸、浸水戸数2,866戸（江の川本川の被害も含む）の家屋被害が発生している。 ・主な渇水被害として、都治川流域では、平成6年などの渇水時には番水やコメの収穫量が減るなどの農業被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び渇水被害が軽減される。 ※被害状況については、聞き取り調査による	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・都治川の氾濫が想定される区域を含む江津市では、平成29年から令和2年の間で、人口は約3.6%、世帯数はほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業進捗の見込みについて ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、ダム本体工事等を実施しているところであり、令和4年度の完成に向けて事業を進めている。 ・地山が当初の想定より硬く掘削に時間を要し、工程の見直しを行った結果、事業期間が1ヶ年延長となった。 ・掘削費用の増額、労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が10億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・ダム本体等の設計段階や工事施工において工法の工夫や新技術の積極的な採用等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した波積ダム建設事業の検証に係る検討（平成25年度追加検討）において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画（ダム）が最も有利な案と評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保全局治水課 （課長 藤巻 浩之）
-----------------	-----	-----	-----	---	-----	---------------------------------	-----	--	--	----	----------------------------

平瀬ダム建設事業 山口県	その他	895	2,871	【内訳】 被害防止便益：1,973億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：872億円 残存価値：26億円 【主な根拠】 洪水調節に係る便益 年平均浸水軽減戸数：503戸 年平均浸水軽減面積：49.7ha 流水の正常な機能の維持に関する便益 流水の正常な機能の維持に関して平瀬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	1,707	【内訳】 建設費：1,696億円 維持管理費：10億円	1.7	・錦川流域では、昭和25年9月、昭和26年10月洪水等により甚大な浸水被害が発生している。また、近年でも平成17年9月の洪水により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和25年9月に全壊5戸、半壊61戸、床上浸水285戸、床下浸水1,242戸、昭和26年10月に全壊47戸、半壊30戸、床上浸水1,385戸、床下浸水6,140戸、平成17年9月に半壊312戸、床上浸水545戸、床下浸水169戸等が発生している。 ・主な濁水被害として、錦川流域では、平成6年度の濁水において、特に深刻な水不足に見舞われた。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・錦川の氾濫が想定される区域を含む岩国市では、平成29年から令和2年の間で、人口は2.8%減、世帯数は0.6%減となっている。 ・水道事業者である岩国市から参画内容の変更の申し出はない。 ・発電事業者である山口県企業局から参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・昭和48年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事及び法面対策工事等を実施しているところであり、令和5年度の完成に向けて事業を進めている。 ・労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が約35億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・平成17年台風第14号災害の再発防止のために実施した河川激甚災害対策特別緊急事業で浚渫された河床砂礫を、本体コンクリート骨材に利用することにより、コスト縮減に努めることとしている。 ・平成24年度に実施した平瀬ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保 局治水課 (課長 藤巻 浩之)
柗川ダム建設事業 香川県	その他	463	1,204	【内訳】 被害防止便益：915億円 流水の正常な機能の維持に関する便益：284億円 残存価値：4.7億円 【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柗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	429	【内訳】 建設費：425億円 維持管理費：3.9億円	2.8	・香東川流域において、昭和50年8月洪水等により浸水被害が発生している。また、近年でも平成2年9月、平成10年9月、平成16年10月洪水等により浸水被害が発生している。 ・主な洪水被害として、昭和50年8月に床上浸水13戸、床下浸水34戸、昭和51年9月に床上浸水1戸、床下浸水4戸、半壊家屋1戸、昭和54年9月に床下浸水4戸、昭和62年10月に床下浸水6戸、平成2年9月に床上浸水2戸、床下浸水32戸、平成10年9月に床上浸水4戸、床下浸水31戸、平成16年10月に床上浸水1戸、床下浸水10戸が発生している。 ・主な濁水被害として、香東川流域では、濁水が頻発化しており、平成2年、平成6年、平成17年には断水が行われている。特に平成6年濁水では、最大19時間断水を含む67日間断水が継続した。 ・事業の実施により、これらの洪水被害及び濁水被害が軽減される。	・事業内容を変更しようとする事業は、社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により、再評価の実施の必要性が生じた事業に該当するため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・香東川の氾濫が想定される区域を含む高松市では、平成31年から令和2年の間で、人口は0.2%減、世帯数は1.0%増となっている。 ・水道事業者である香川県広域水道企業団から参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成6年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事及び付替道路工事等を実施しているところであり、令和3年度の完成に向けて事業を進めている。 ・ダム本体基礎地盤において、想定より地盤の透水性が高い範囲が広いことが判明したため、所要の止水性を確保するための基礎処理工の数量増等に伴い、事業費が約3億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・本体建設工事や付替道路工事により発生する残土を周辺環境整備工事の造成盛土に流用するなどの有効活用を図ることや、付替道路工事においてプレキャスト製品を積極的に採用することなどにより、コスト縮減を努めることとしている。 ・平成23年度に実施した柗川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保 局治水課 (課長 藤巻 浩之)

竹田水害緊急治水ダム 建設事業(玉来ダム) 大分県	再々評価	310	2,677	【内訳】 被害防止便益:2660億円 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:36 戸 年平均浸水軽減面積: 16ha	493	【内訳】 建設費:472億円 維持管理費21億円	5.4	・玉来川流域は昭和57年7月、平成2年7月洪水により甚大な被害が発生している。また、近年でも、平成24年7月洪水により被害が発生している。 ・主な洪水被害として、平成2年7月に家屋400戸の浸水被害が発生している。 ・事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 ・玉来川の氾濫が想定される区域を含む竹田市では、平成27年から令和2年の間で、人口は10.8%減、世帯数は5.7%減となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて ・平成3年度に建設事業に着手している。現在、本体工事及び貯水池内工等を実施しているところであり、令和4年度の完成に向けて事業を進めている。 ・地質状況が想定より悪いことによる対策工の追加、労務費・資材等の物価上昇等により、事業費が約70億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について ・詳細な地質の把握に伴う止水計画の見直しや摩耗対策に使用する材料の見直し等によりコスト縮減に努めることとしている。 ・平成22年度に実施した玉来ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、対策案を複数の評価軸ごとに評価した結果、現計画(ダムと河道改修)が最も有利な案であると評価されている。 ・上記について、事業内容の変更を反映した評価を行い、妥当性を確認している。	継続	水管理・国土保 全 局 治水課 (課長 藤巻 浩之)
---------------------------------	------	-----	-------	--	-----	--------------------------------	-----	---	---	----	--

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

【砂防事業等】
（補助事業等）

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

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

湯谷北沢事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	4.4	36	【内訳】 被害防止便益：36億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：4.7ha 人家：12戸 国道：300m 県道：250m 等	4.1	【内訳】 建設費 4.1億円	8.8	・土石流による被害について、事業実施により人家12戸、国道及び県道等の被害が軽減される。	・災害発生に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 土石流から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 用地買収は完了しており、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・残存型枠の活用によるコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
原事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.6	11	【内訳】 被害防止便益：11億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：1.5ha 人家：26戸 国道：150m 等	3.9	【内訳】 建設費 3.9億円	2.8	・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家24戸及び県道の被害が軽減される。	・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
水川橋向事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.3	5.2	【内訳】 被害防止便益：5.2億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：2.6ha 人家：17戸 国道：120m 等	3.9	【内訳】 建設費 3.9億円	1.3	・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家20戸及び県道の被害が軽減される。	・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)
平松数下B事業間連携砂防等事業 静岡県	その他	3.1	8.6	【内訳】 被害防止便益：8.6億円 【主な根拠】 想定被害面積：3.3ha 人家：20戸 県道：200m 等	3.7	【内訳】 建設費 3.7億円	2.4	・がけ崩れによる被害について、事業実施により人家20戸及び県道の被害が軽減される。	・用地取得等の進捗状況に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 がけ崩れによる被害から地域住民の生命を守ることが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 用地取得率は8割を超えており、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・擁壁工の設置位置について、残土排出が少なく経済的に優れる位置を比較検討し、コスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全 局砂防部保全課 (課長 伊藤 仁志)

口坂本No. 2事業間連携 砂防等事業 静岡県	その他	14	18	【内訳】 被害防止便益：18億円 【主な根拠】 想定氾濫面積：11.6ha 人家：4戸等	12	【内訳】 建設費 12億円	1.5	・地すべりによる被害及び河道閉塞による湛水、氾濫被害について事業実施により、人家4戸等の被害が軽減される。	・応急対策工の効果判定に伴う事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 地すべりによる被害から地域住民の生命を守り、河道閉塞を未然に防ぐことが目的であり、その事業効果は大きい。 【事業の進捗の見込み】 事業計画に影響を与えるような状況変化はなく、順調に事業が進捗する見込みである。 【コスト縮減等】 ・設計時には横ボーリング工を効果的な位置に配置することで、工事費を最小限に抑えている。 今後、工事を進める上で、新技術・新工法の採用を検討し、さらなるコスト縮減を図っていく。	継続	水管理・国土保全 局砂防部保全課 （課長 伊藤 仁 志）
-------------------------------	-----	----	----	--	----	------------------	-----	---	--	----	---------------------------------------

【海岸事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
上野・白塚海岸 海岸保全施設整備連携 事業 三重県	その他	13	31	【内訳】 浸水防護便益：31億円 残存価値 0.20億円 【主な根拠】 浸水家屋：252戸	13	【内訳】 建設費 12億円 維持管理費 1.1 億円	2.4	・背後地に地域の主な産業である多くの水産加工会社や第一次緊急輸送道路である国道23号及び近畿日本鉄道名古屋線が存在する。 ・海岸保全基本計画規模の高潮・高波が発生した場合、これら背後地の企業や交通網に浸水被害が生じ、営業停止等による波及被害と避難・救援・復旧活動への影響が懸念される。 ・地域住民の生命、財産の防護に加え社会経済活動への影響を軽減するため、事業を実施する必要がある。	事業計画の変更により再評価を実施 【投資効果等の事象の必要性】 当該事業を実施することにより、海岸堤防背後地の住宅密集地や事業所への高潮・高波による浸水被害を防ぐことができる。 【事業の進捗の見込み】 平成31年度に建設事業着手している。現在、上野地区海岸で堤防の嵩上げを施工中であり、令和6年度の完成に向けて事業を進めている。 【コスト縮減等】 仮設材に発生土を利用するなどコスト縮減を図っている。	継続	水管理・国土保全局 海岸室 (室長 田中敬也)

【道路・街路事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応 方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 むつ南バイパス 青森県	その他	211	287	【内訳】 走行時間短縮便益：255億円 走行経費減少便益：26億円 交通事故減少便益：5.9億円 【主な根拠】 計画交通量 8,200台/日	241	【内訳】 事業費：233億円 維持管理費：8.3億円	1.2	・吹雪等による視程障害対策として全線への防雪柵設置、地質条件の相違等による軟弱地盤対策工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道279号むつ南バイパスは、地域高規格道路下北半島縦貫道路の一部を構成する道路であり、災害発生時の半島孤立化の回避、医療救急ネットワークの向上、産業・観光分野の支援等を目的とし、青森県むつ市田名部から青森県むつ市奥内までの延長8.7km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15年度 ・事業進捗率：84%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)	
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜北バイパス 青森県	長期間継続 中	196	287	【内訳】 走行時間短縮便益：237億円 走行経費減少便益：41億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量 9,800台/日	172	【内訳】 事業費：162億円 維持管理費：9.6億円	1.7	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【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つ結び、下北・南部・青森地方生活圏の地域間交流の促進、下北地域の産業等の発展を支援する延長約68kmの地域高規格道路であり、横浜北バイパスは、下北半島縦貫道路の一部を構成する延長10.4kmの自動車専用道路である 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：27%(うち用地進捗率6%) 【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)	
地域高規格道路 下北半島縦貫道路 一般国道279号 横浜南バイパス 青森県	その他	137	367	【内訳】 走行時間短縮便益：279億円 走行経費減少便益：75億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日	135	【内訳】 事業費：128億円 維持管理費：6.7億円	2.7	・建設発生土を盛土材として利用するために必要な土質改良に伴う総事業費の変更と、用地取得難航に伴う事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【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つ結び、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：69%(うち用地進捗率91%) 【コスト縮減等】 ・他工区との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法を積極的に活用すること等により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)	

高規格10アクセス 一般国道394号 榎林バイパス 青森県	その他	51	75	【内訳】 走行時間短縮便益：69億円 走行経費減少便益：6.1億円 交通事故減少便益：0.18億円 【主な根拠】 計画交通量 6,500台/日	53	【内訳】 事業費：50億円 維持管理費：3.3億円	1.4	①物流ネットワークの強化 ・上北自動車道七戸ICとの連結により、物流ネットワークが強化され、効率的で安定した輸送が可能となり、県内外への輸送時間短縮と鮮度・品質の確保に貢献することが期待される。 ②道路ネットワークの整備 ・七戸ICとの連結により、中核市である青森市、八戸市とのネットワークが整備され、防災機能の改善が図られる。 ③交通安全性の向上 ・バイパスへ交通転換するため、現道の交通安全性の向上が期待される。	・地質調査結果による、軟弱地盤対策工法の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道394号は、むつ市から上北郡七戸町を經由弘前市に至る道路であり、本事業は、上北自動車道七戸ICとの連結による農畜産物の県内外への輸送時間短縮と品質を確保するための物流ネットワークの強化及び現道の隘路区間の解消を目的とし、七戸町八森平～附田向までの延長3.4kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率95%） 【コスト縮減等】 ・路盤材、舗装合材に再生材を使用し、経費縮減に努める。 ・排水施設等の小規模構造物については、工場製品を使用し、工期短縮及び経費縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前俣 和秀）
地域高規格道路 会津縦貫北道路 一般国道121号 若松北バイパス 福島県	長期間継続 中	114	190	【内訳】 走行時間短縮便益：158億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 19,500台/日	94	【内訳】 事業費：92億円 維持管理費：2.4億円	2.0	①会津若松ICへのアクセス向上による、会津地方を中心とした周辺地域の産業振興 ②緊急物資等の輸送を可能とする、災害に強い交通ネットワークの確保 ③広域ネットワークの形成による、会津地域の総合医療施設へのアクセス性向上、冬期間の広域的な迂回路の確保	・事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 会津縦貫北道路は、福島県喜多方市から会津若松市に至る延長約20kmの地域高規格道路であり、磐越自動車道や会津縦貫南道路、栃木西部・会津南道路、日光平郡宮道路等との連結により、山形県米沢市、栃木県宇都宮市、新潟県新潟市等と会津地方をつなぐ高速交通体系の整備を図り、地域集積圏と周辺の連携強化及び広域的な大規模プロジェクトの支援に寄与する重要な幹線道路であり、若松北バイパスは、会津縦貫北道路の一部を構成する延長2.2kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率13%（うち用地進捗率1%） 【コスト縮減等】 ・他事業残土を流用しコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前俣 和秀）
高規格10アクセス 一般国道354号 境岩井バイパス 茨城県	再々評価	94	230	【内訳】 走行時間短縮便益：217億円 走行経費減少便益：6億円 交通事故減少便益：7億円 【主な根拠】 計画交通量 9,100台/日	125	【内訳】 事業費：119億円 維持管理費：6億円	1.8	①茨城県猿島郡境町の中心市街地における交通混雑の緩和による、円滑かつ安全な交通の確保が図られる。 ②首都圏中央連絡自動車道（圏央道）境古河ICへのアクセス機能の向上が期待される。 ③緊急輸送道路ネットワーク機能の強化及び災害時における代替路の確保が図られる。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道354号境岩井バイパスは、現在整備中の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）境古河ICに接続する道路である。境地域周辺では、圏央道の整備に合わせ開発が進んでおり、今後も更に工場の立地及び交通需要が見込まれることから、物流の効率化や交通の分散による渋滞の緩和を目的とし、茨城県猿島郡境町猿山から境町伏木までの延長5.0kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：49%（うち用地進捗率92%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や再生材の活用、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前俣 和秀）

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

地域高規格道路 上信自動車道 一般国道353号 吾妻東バイパス2期 群馬県	その他	180	226	【内訳】 走行時間短縮便益：178億円 走行経費減少便益：27億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300～13,200台/日	154	【内訳】 事業費：147億円 維持管理費：7.2億円	1.4	・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	・軟弱地盤対策の追加、法面对策の追加や橋梁構造の変更に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の間越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率20%（うち、用地進捗率37%） 【コスト削減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻東バイパス 群馬県	その他	155	248	【内訳】 走行時間短縮便益：175億円 走行経費減少便益：46億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 11,300～12,000台/日	140	【内訳】 事業費：133億円 維持管理費：7.1億円	1.7	・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	・軟弱地盤対策の追加、法面对策の追加や埋蔵文化財調査費の追加に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の間越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率32%（うち、用地進捗率79%） 【コスト削減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 上信自動車道 一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	その他	169	221	【内訳】 走行時間短縮便益：169億円 走行経費減少便益：31億円 交通事故減少便益：21億円 【主な根拠】 計画交通量 10,000～11,800台/日	187	【内訳】 事業費：178億円 維持管理費：8.8億円	1.2	・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次救急医療機関等へのアクセス向上が見込まれる。 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	・軟弱地盤対策の追加、法面对策の追加に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・上信自動車道は、群馬県渋川市の間越自動車道・渋川伊香保IC付近から烏居峠を経由し長野県側の上信越自動車道を結び、吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率90%（うち、用地進捗率100%） 【コスト削減等】 ・残土の有効活用等、コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

空港・港湾等アクセス 一般国道464号 北千葉道路 千葉県	再々評価	421	639	【内訳】 走行時間短縮便益：582億円 走行経費減少便益：48億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 26,300～31,500台/日	360	【内訳】 事業費：357億円 維持管理費：3.1億円	1.8	①走行時間の短縮、走行経費の減少、事故の減少 通過交通と内々交通の適切な機能分担による、成田市市街地の交通の円滑化や、交通混雑緩和による安全性の向上が期待される。 ②物流の効率化 移動時間の短縮や定時性の確保によって、県西部などと成田国際空港を結ぶ物流の効率化が期待される。 ③救急医療・防災機能の向上 成田空港と広域防災拠点間の所要時間の短縮による防災機能の向上が期待される。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道464号北千葉道路Ⅱ期は、Ⅰ期区間と一体となって千葉ニュータープン地区と成田国際空港を結ぶ重要な道路である。北千葉道路Ⅱ期と並行する国道408号は、交通集中による渋滞や交通事故が多発していることから、交通の円滑化、安全性の確保、物流の効率化等を目的として、バイパスの整備を行う。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：26%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術・新工法の活用により、着実なコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路（東部区間） 山梨県	その他	135	254	【内訳】 走行時間短縮便益：179億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 17,100台/日	138	【内訳】 事業費：135億円 維持管理費：2.2億円	1.8	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。	・地質条件の相違等による補助工法、施工工法の変更や跨道部の構造変更に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【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。 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率94%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・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る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
重要物流道路 一般国道153号 飯田北改良 長野県	長期間継続中	130	322	【内訳】 走行時間短縮便益：275億円 走行経費減少便益：38億円 交通事故減少便益：9.2億円 【主な根拠】 計画交通量 21,100～29,400台/日	111	【内訳】 事業費：110億円 維持管理費：1.2億円	2.9	①交通の円滑化やアクセス向上 ・飯田北改良の整備により、主要渋滞箇所解消による交通の円滑化が図られ、地域中心都市間のアクセス向上が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・国道153号現道には、北条交差点などの主要渋滞箇所が多数存在しており、飯田北改良の整備により交通の円滑化が図られ、交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。 ③緊急搬送の安定性向上 ・第3次救急医療機関（飯田市立病院）への所要時間が短縮され、緊急搬送の安定性向上が期待される。 ④災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。 ⑤交通安全の確保 ・歩道の狭小区間が解消され、歩行環境の向上が期待される。 ⑥地域間交流・連携の促進 ・令和9年開通予定のリニア中央新幹線長野県駅（仮称）へのアクセス向上により地域間及び主要な観光地とのネットワーク強化が図られ、地域の活性化が期待される。	・事業着手後5年間が継続した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道153号は、政令指定都市である名古屋から地方中心城市である飯田市、特に地域で重要な拠点（都市）で塩尻市に至る路線である。重要物流道路である一般国道153号の一部にあたる当該箇所を整備することにより、地方中心城市の飯田市、地方生活中心城市の伊那市、特に地域で重要な都市の塩尻市の間の平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流を確保するものである。また、令和9年開通予定のリニア中央新幹線長野県駅（仮称）へのアクセス道路としての機能の強化を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：23%（うち用地進捗率25%） 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や建設発生土の有効活用など、工事コスト・総コストの縮減に努めている	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

地域高規格道路 上越魚沼地域振興快速道路 一般国道253号 三和安塚道路 新潟県	その他	437	624	【内訳】 走行時間短縮便益:488億円 走行経費減少便益:114億円 交通事故減少便益:22億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900～12,600台/日	617	【内訳】 事業費 :610億円 維持管理費:7億円	1.01	①地域間のアクセシビリティ向上 隣接する直轄施工区間と連携し、道路機能が高い路線に交通が転換することで上越地域～魚沼地域間における円滑な交通が確保される。 ②観光アクセスルートの機能強化 上越市・十日町市・南魚沼市に点在している観光地へのアクセスルートの機能強化により観光産業の発展が期待される。 ③冬期間の安全で円滑な交通の確保 豪雪地帯での冬期間の安全で円滑な交通の確保に寄与する。 ④第三次医療施設等へのアクセス向上 新潟県立中央病院など、第三次医療施設へのアクセス向上における救命率の向上が期待される。	・橋梁下部工の基礎杭長変更、軟弱地盤対策の変更、法面対策工の追加、埋蔵文化財調査の追加に伴う総事業費及び事業期間の変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 三和安塚道路は、上越地域と魚沼地域を相互に連絡し、両地域および北陸自動車道、関越自動車道、上信越自動車道を結びつける広域ネットワークを形成する延長約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。 当該地域は高速道路網空白地帯であり、上越市と十日町方面を結んでいる現道の一般国道253号は交通が集中し、通過交通と域内交通が混在している。さらに、豪雪地帯であることから冬期間は堆雪により円滑な交通の確保が困難となっている。また、周辺に同程度の迂回路が存在しないため、交通事故やスタック等の交通障害発生時の影響は大きいものとなる。 本事業は、このような状況を解消すべく、高規格幹線道路を補完し、円滑な交通確保、地域相互の交流促進、安全・安心な道路ネットワークの確保を目的とした道路整備事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成9年度 ・事業進捗率71%(うち用地進捗率99%) 【コスト削減等】 今後も建設発生土の転用等により、資源の有効活用とコスト削減に努めていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 濃飛横断自動車道 一般国道257号 中津川工区 岐阜県	長期間継続 中	300	483	【内訳】 走行時間短縮便益:453億円 走行経費減少便益:27億円 交通事故減少便益:2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 9,600台/日	247	【内訳】 事業費 :240億円 維持管理費:7.2億円	2.0	①走行時間の短縮 中津川工区の供用は、中津川市街の渋滞が緩和するとともに、下呂市、恵北地域から中央自動車道、国道19号間の走行時間の短縮が期待される。 ②リニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセシビリティの向上 中津川工区の供用は、リニア中央新幹線岐阜県駅と中央自動車道、国道19号を高規格道路で直接結び付けるとともに、下呂方面へのアクセシビリティを向上させるため、岐阜県駅の利用や地域経済に与える効果の促進につながる。 ③地域連携強化に伴う観光交流等の促進 中津川工区は、中津川市、下呂市、郡上市を結ぶ濃飛横断自動車道の一部であり、中津川工区の供用は地域の連携を強化し、観光交流等の促進につながる。	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道257号濃飛横断自動車道中津川工区は地域高規格道路濃飛横断自動車道の一部を構成する道路であり、リニア中央新幹線岐阜県駅へのアクセシビリティの向上や地域間の観光交流の促進を目的として、中津川市駒場から中津川市加子川の5.08kmのバイパスを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成28年度 ・事業進捗率:12%(うち用地進捗率33%) 【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 高富バイパス 岐阜県	再々評価	155	324	【内訳】 走行時間短縮便益:310億円 走行経費減少便益:8.8億円 交通事故減少便益:5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 11,500～30,200台/日	225	【内訳】 事業費 :224億円 維持管理費:1.9億円	1.4	①東海環状自動車道山県ICへのアクセス向上 東海環状自動車道山県ICへ直結する道路であり、アクセシビリティの向上による走行時間の短縮が期待される。 ②渋滞緩和による円滑な交通の確保 バイパスの整備により、通過交通と地域交通が分離され、交通渋滞を緩和し円滑な交通の確保につながる。 ③災害時に有効に機能するネットワークの確保 緊急輸送道路の整備により、災害医療拠点や広域防災拠点までの走行時間の短縮が期待される。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道256号高富バイパスは、東海環状自動車道山県ICへ直結する道路であり、東海環状自動車道と連携した広域ネットワークの形成、バイパスの整備による現道の渋滞緩和、円滑な交通の確保を目的とし、岐阜県山県市佐賀から岐阜県山県市伊佐美までの延長3.8kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成8年度 ・事業進捗率:88%(うち用地進捗率76%) 【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効活用や、新技術、新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 青海IC～常滑JCT 愛知県	その他	410	675	【内訳】 走行時間短縮便益：603億円 走行経費減少便益：57億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 28,100台/日	328	【内訳】 事業費：326億円 維持管理費：2.5億円	2.1	①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災時における緊急輸送機能を確保する必要がある ②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。 ③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセス性に課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 ④人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。	・西知多道路の事業計画を暫定2車線整備から完成4車線整備に変更するため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。 今回の対象区間は、県で整備を進めている南部区間の内、青海IC〔仮称〕から常滑JCT〔仮称〕までの約4.0kmのバイパス区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：7%（うち用地進捗率65%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 西知多道路 一般国道247号 日長IC～青海IC 愛知県	その他	550	667	【内訳】 走行時間短縮便益：601億円 走行経費減少便益：53億円 交通事故減少便益：13億円 【主な根拠】 計画交通量 33,000台/日	417	【内訳】 事業費：414億円 維持管理費：2.5億円	1.6	①地震・津波対策の強化 ・現道（国道155号）は、第一次緊急輸送道路に指定されているものの、南海トラフ地震に伴う津波浸水想定区域を通過しており、被災時における緊急輸送機能を確保する必要がある ②交通安全対策の強化 ・通過交通と生活交通を分離し、死傷事故を削減するとともに、現道混雑に伴う通学路への流入交通を抑制し、通学路の安全性を確保する必要がある。 ③国際競争力を強化する基盤整備 ・南部区間に並行する区間は信号が連担するとともに、（愛知県道路交通渋滞対策推進協議会により）主要渋滞箇所として指定されるなど、アクセス性に課題がある。今回対象区間の整備によって、国際拠点空港、国際拠点港湾である名古屋港や高速道路等の連携強化を図り、国際競争力を強化する必要がある。 ④人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ・現道（国道155号）では、信号交差点の連担による複数交差点に跨る速度低下および混雑が発生している。当該区間の混雑は中部国際空港等への定時性確保に支障をきたしているため、信号交差点の連担区間を回避したバイパス整備により、交通の円滑化を図る必要がある。	・西知多道路の事業計画を暫定2車線整備から完成4車線整備に変更するため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道247号西知多道路は、愛知県東海市から常滑市に至る延長約18.5kmの自動車専用道路であり、国際拠点空港の中部国際空港と新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道路）を直結するとともに、名古屋高速道路を經由してリニア中央新幹線の名古屋駅を結ぶなど、中京圏の主要な交通との連携強化を図り、知多地域のみならず中京圏の将来の発展に寄与する重要な路線である。 今回の対象区間は、県で整備を進めている南部区間の内、日長IC〔仮称〕から青海IC〔仮称〕までの約4.0kmのバイパス区間である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成31年度 ・事業進捗率：2%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 伊勢志摩連絡道路 一般国道167号 磯部バイパス 三重県	その他	120	132	【内訳】 走行時間短縮便益：121億円 走行経費減少便益：8.8億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量 10,500台/日	107	【内訳】 事業費：106億円 維持管理費：0.9億円	1.2	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。	・漏水対策工の増工、トンネル掘削方法及び法面対策工法の変更等に伴う総事業費の変更と事業期間を変更することにより、再評価を実施 【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38%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・現場発生土の近隣への処分や他工事への流用、防草対策工による維持管理費用の縮減によりコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

高規格ICアクセス 一般国道421号 大安ICアクセス道路 三重県	その他	55	244	【内訳】 走行時間短縮便益：223億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 13,700台/日	51	【内訳】 事業費：50億円 維持管理費：1.2億円	4.8	① 地域産業の活性化 ・大安ICといなべ市内の工業団地を結ぶことで、地元企業の物流が円滑に行われ、地域産業の活性化が期待される。 ② 都市の再生(合併支援道路) ・いなべ市の「新市まちづくりプラン(新市建設計画)」において、員弁川両岸の公共施設等の拠点を結ぶ新たに整備が必要な路線として位置づけられ、公共施設間のアクセスが強化される。 ③ 大安ICへのアクセス強化 ・いなべ市中心部から東海環状自動車道 大安ICへのアクセスが強化される。 ④ 安全で安心でできるくらしの確保 ・大安IC周辺における員弁川を渡河する道路は、現道しか無く、三笠橋において渋滞が発生しているが、大安ICの開通により、さらなる交通量の増加が見込まれるため、新たに員弁川を渡河するバイパスを整備し、交通の分散を図ることにより、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 ・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。	・地質調査により判明した軟弱地盤の対策、流用土の土質改良の追加に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道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49%(うち用地進捗率50%) 【コスト削減等】 ・橋梁の施工では、耐候性鋼材を使用し、塗装費用の削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
空港・港湾等アクセス 一般国道150号 久能拡幅 静岡県	その他	70	120	【内訳】 走行時間短縮便益：90億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：9.4億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日	74	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：2.4億円	1.6	① 交通の円滑化やアクセス向上 清水港へのアクセス性が向上し、物流ネットワークが強化され、物流の効率化が期待される。 ② 災害時の緊急輸送ルートの強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害により被災した地域からの迅速な緊急搬送、救援物資等輸送の確実性向上が期待される。 ③ 交通事故減少 歩道の連続性確保により、歩行者の安全性が向上する。 ④ 主要な観光地への利便性向上 渋滞解消により、久能山東照宮、いちご狩りなどの主要な地域観光の活性化が期待される。	・当初想定していなかった補償物件や機能補償の見直し及び排水機能確保のための横断排水管の布設替えに伴う総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道150号は、静岡県静岡市を起点とし同県浜松市に至る延長131kmの駿河湾沿いの幹線道路である。このうち、久能拡幅は、静岡市清水区乾塚を起点とし、駿河区大谷に至る延長4.2kmの現道2車線区間を渋滞解消、物流ネットワークの強化を目的に4車線化整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：58%(うち用地進捗率90%) 【コスト削減等】 ・舗装・構造物の基礎等について、再生材を使用し、コスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
高規格ICアクセス 一般国道152号 池島～大原 浜松市	その他	150	177	【内訳】 走行時間短縮便益：151億円 走行経費減少便益：24億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 計画交通量 3,600台/日	129	【内訳】 事業費：126億円 維持管理費：2.3億円	1.4	① 高規格幹線道路と一体的な整備 高規格幹線道路である三遠南信自動車道と一体となったネットワークとして、広域連携や地域間交流の拡大、産業振興に寄与 ② 道路の耐災害性の向上 要防災対策範囲、雨量事前通行規制区間が解消し災害に強い道路を構築 ③ 走行性・安全性の確保 事業区間に点在する狭隘・線形不良箇所が拡幅整備等により解消し、広域交通の走行性と地域生活の安全性を確保	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道152号(池島～大原)は、高規格幹線道路三遠南信自動車道の現道改良区間として(仮)水窪北IC～(仮)水窪IC間を結び、一体となり広域幹線道路ネットワークを形成することを目的とし、静岡県浜松市天竜区水窪町奥領家池島から同大原までの延長7.3km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27年度 ・事業進捗率：17%(うち用地進捗率85%) 【コスト削減等】 ・国直轄工事から発生するトンネルブリの本工事盛土材への流用や、再生資材や現場発生土の有効活用を進めコスト削減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地高10アクセス 一般国道312号 大宮峰山10アクセス道路 京都府	その他	17	27	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：4.0億円 交通事故減少便益：1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 5,300台/日	16	【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：1.5億円	1.7	①高速道路へのアクセス ・京丹後市市街地から大宮峰山10とのアクセス向上が図れる。 ②高速道路と一体整備による効果 ・山陰近畿自動車道は、平成27年度から国土交通省による直轄権限代行により大宮峰山道路として、約5kmが事業化されており、本事業を一体的に整備することによって、現道の交通安全性の向上、地域の防災機能の強化、地域の観光産業を支援することができる。	・埋蔵文化財調査を実施後、文化財の包蔵地の拡大に伴う調査費の増加等により事業費増となり再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・国道312号・大宮峰山インターアクセス道路は、地域高規格道路鳥取豊岡宮津自動車道（通称：山陰近畿自動車道）の大宮峰山10と一般国道312号、482号とを結び、将来の京丹後市の玄関口となる道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：34%（うち用地進捗率65%） 【コスト縮減等】 ・他工事からの盛土を流用しコスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 鳥取豊岡宮津自動車道 一般国道178号 浜坂道路Ⅱ期 兵庫県	その他	465	421	【内訳】 走行時間短縮便益：347億円 走行経費減少便益：60億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量 8,680台/日	383	【内訳】 事業費：376億円 維持管理費：7億円	1.1	①地域防災の支援 ・異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避し、第一次緊急輸送道路としての機能強化 ②広域観光交流圏の拡充・強化 ・兵庫県北西部・鳥取県東部における観光地間の周遊性の向上 ③地域医療の支援 ・三次救急医療機関「鳥取県立中央病院」へのアクセス性の向上 ④地域間連携の支援 ・兵庫県北西部・鳥取県東部の時間距離短縮による交流・連携の促進	・正面衝突等の重大事故防止を目的に、中央分離帯設置に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・浜坂道路Ⅱ期は、鳥取豊岡宮津自動車道の一部区間を構成し、兵庫県美方郡新温泉町新谷から居組の国道178号における異常気象時通行規制区間や浸水想定区域を回避し、災害に強い道路機能の確保を目的とした事業であり、早期に整備を行う必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：14%（うち用地進捗率99%） 【コスト縮減等】 ・トンネル延長の見直しやトンネル残土の盛土材への有効利用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 北条倉吉道路（延伸） 鳥取県	その他	85	79	【内訳】 走行時間短縮便益：58.0億円 走行経費減少便益：12.6億円 交通事故減少便益：8.6億円 【主な根拠】 計画交通量 15,500台/日	72	【内訳】 事業費：71億円 維持管理費：0.53億円	1.1	①交通の円滑化・交通安全 完全立体交差型のジャンクションとするため停止の必要が無く、円滑な道路サービスを提供できる。また、交通が平面交差しないため事故減少の効果がある。 ②産業振興・観光振興 ジャンクションが整備され山陰自動車道と共に高速道路ネットワークが形成されれば、企業誘致や観光プロモーションなどに効果があり、雇用の拡大、観光交流など産業や観光の振興に寄与する。	地質調査結果により液状化対策が必要となることが判明し、構造変更が必要となったこと等による総事業費増により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 北条湯原道路は、鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏を相互に連結し、山陰道や中国横断自動車道岡山米子線（米子自動車道）と一体となって広域的な道路ネットワークを形成し、連携強化を図る延長約50kmの地域高規格道路である。北条倉吉道路（延伸）は、高規格道路「山陰道」及び地域高規格道路「北条湯原道路（一般国道313号）」の自動車専用道路相互を完全立体交差型のジャンクションで接続する延長0.4kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成29年度 事業進捗率16%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 再生資材の使用や、盛土材料を可能な限り他事業残土を使用しており、今後もコスト削減を図りつつ事業を推進していく。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

地域高規格道路 大洲・八幡浜自動車道 一般国道197号 八幡浜道路 愛媛県	その他	244	148	【内訳】 走行時間短縮便益：126億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	270	【内訳】 事業費：269億円 維持管理費：0.43億円	0.5 (残事業＝3.8)	①大規模災害への備え 第1次緊急輸送道路に指定されている国道197号の道路ネットワークの多重性、耐災性が確保されるとともに、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・観光ルートとなる「新たな国土軸」の機能強化 八幡浜港と高規格道路ネットワークとが直結することで、九州～四国～京阪神を結ぶ広域高速ネットワークが形成され、広域物流・観光ルートの機能が向上する。 ③慢性的な渋滞の緩和 八幡浜市の中心市街地を迂回する本道路の整備により、中心市街地の通過交通が減少し、現道交差点部での慢性的な渋滞が緩和されることで、地域社会の経済活動における生産性、利便性の向上が期待される。 ④広域救急医療活動の支援 第二次救急医療施設（八幡浜市・大洲市）や第三次救急医療施設（松山市、宇和島市）への搬送時間の短縮により、八幡浜・大洲圏域における救命率の向上が期待される	大規模地すべりが確認されたことで、アンカー工や排水ボーリングによる抜本的な法面対策工事が追加になったことや、高架橋の上部工を送出し架設する際の安全確保に万全を期すため送出し設備の補強が必要になったこと等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道197号「八幡浜道路」は、地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」の一部区間として、高速道路と一体となった広域ネットワークを形成することにより、災害時の広域避難・救援や緊急輸送道路の確保、地域の主要産業である農林水産業の支援、観光地へのアクセス向上、円滑な救急医療搬送に資するほか、八幡浜市の中心市街地を迂回し、市内の慢性的な渋滞の緩和を目的とした延長3.8kmのバイパス事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：84%（うち用地進捗率100%） 【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る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 阿南安芸自動車道 一般国道493号 北川道路2-2工区 高知県	その他	138	57	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：5.3億円 【主な根拠】 計画交通量 2,100台/日	57	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：1.0億円	1.004	南海トラフ地震発生時の緊急輸送路の確保、第二次医療施設への到達性の向上、地域産業（農業）の活性化など多様な効果が期待できる。 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の時間損失の削減が見込まれる ・現道等の旅行速度の向上が見込まれる ・高知龍馬空港（第二種空港）へのアクセス向上が見込まれる ②物流効率化の支援 ・高知県東部における農産品の流通の利便性向上が見込まれる ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「阿南安芸自動車道」の一部を形成し、四国8の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 ④個性ある地域の形成 ・北川村まち・ひと・しごと創生総合戦略の「ゆず振興ビジョン」を支援 ・高知県東部地域への観光アクセス向上 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・二次医療施設（高知あき総合病院）への搬送時間の短縮や走行性が向上 ⑥災害への備え ・道路の寸断による集落の孤立化の解消が見込まれる ・南海トラフ地震発生時に津波の浸水が想定される国道55号の代替路として、緊急輸送道路のリダンダンシーを確保する 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	・地質条件の相違等によるトンネルの支保パターンの変更や橋梁の構造変更等に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道493号は、高知県高知市を起点とし高知県東洋町までを結ぶ全長約104kmの道路であるが、この大半は一般国道55号との重複区間であり、実質的には奈半利町、北川村、東洋町の3町村を連絡する一般国道55号のバイパス経路として機能している。 北川道路は阿南安芸自動車道の一部として四国東南部の幹線道路ネットワークを形成し、同地域への広域アクセス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：42%（うち用地進捗率95%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)
地域高規格道路 有明海沿岸道路 一般国道444号 佐賀福富道路 佐賀県	再々評価	580	1,604	【内訳】 走行時間短縮便益：1,244億円 走行経費減少便益：286億円 交通事故減少便益：74億円 【主な根拠】 計画交通量 22,600～34,600台/日	699	【内訳】 事業費：686億円 維持管理費：13億円	2.3	①地域間の交流の促進 有明海沿岸道路の一部を形成しており、有明海沿岸地域全体の地域間交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。 ②時間短縮・定時刻の確保 有明海沿岸道路の整備により、福岡県大牟田市から佐賀県鹿島市までの所要時間の短縮（約1時間）が期待される。 ③現道の交通渋滞の緩和 国道444号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。 ④救急医療活動の支援 ・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般国道444号佐賀福富道路は、地域高規格道路有明海沿岸道路の一部を構成し、一般国道444号の交通渋滞の緩和及び交通隘路区間を回避するとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市嘉瀬町中原から佐賀県杵島郡白石町福富までの延長10.5kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：89%（うち用地進捗率91%） 【コスト縮減等】 ・全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 前佛 和秀)

地域高規格道路 佐賀唐津道路 一般国道208号 佐賀道路 佐賀県	長期間継続 中	368	590	【内訳】 走行時間短縮便益：454億円 走行経費減少便益：96億円 交通事故減少便益：40億円 【主な根拠】 計画交通量 29,000～37,700台/日	300	【内訳】 事業費：296億円 維持管理費：4億円	2.0	①地域間の交流の促進 佐賀唐津道路の一部を形成しており、佐賀市から唐津市に至る沿道各都市の交流を促進し産業や観光の活性化に大きく寄与することが期待される。 ②時間短縮・定時制の確保 佐賀道路の整備により、佐賀市から唐津市までの所要時間の短縮（約21分）が期待される。 ③現道の交通渋滞の緩和 国道208号の交通渋滞の緩和、安全性の向上が期待される。 ④救急医療活動の支援 ・救急医療施設までの所要時間短縮が図られ、救命率向上が期待される。	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道208号佐賀道路は、地域高規格道路佐賀唐津道路の一部を構成し、一般国道208号の交通混雑の緩和や、交通安全の確保を図るとともに、災害時における緊急輸送路や代替路としての機能確保を目的とし、佐賀県佐賀市鍋島町森田から佐賀県佐賀市嘉瀬町中原までの延長4.2kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：16%（うち用地進捗率34%） 【コスト縮減等】 ・全線軟弱地盤上に構築することとなるため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定しコスト縮減を図る。 ・他工事で発生する残土を本工事の盛土等に流用し、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 島原道路 一般国道251号 瑞穂吾妻バイパス 長崎県	長期間継続 中	180	288	【内訳】 走行時間短縮便益：219億円 走行経費減少便益：52億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 13,800台/日	150	【内訳】 事業費：148億円 維持管理費：1.6億円	1.9	・島原半島地域から九州横断自動車道、長崎空港、整備中の新幹線駅等へのアクセス向上 ・救急医療体制の強化支援や生活権の拡大等につながる島原半島地域と長崎、県央地域との地域連携強化 ・災害時の代替路確保	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【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地域を連絡する地域高規格道路である。 一般国道251号瑞穂吾妻バイパスは、島原道路の一部を構成し、一般国道251号吾妻愛野バイパス等と一体となって広域ネットワークを形成する延長6.4kmの自動車専用道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率9%（うち用地進捗率0%）	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 広瀬道路 鹿児島県	再々評価	160	178	【内訳】 走行時間短縮便益：124億円 走行経費減少便益：39億円 交通事故減少便益：15億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日	151	【内訳】 事業費：150億円 維持管理費：1.0億円	1.2	・広域交通ネットワークの構築（東九州自動車道と一体となり、鹿児島空港までのアクセス向上） ・物流効率化の支援（農水産物の安定的な輸送支援） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け）	・再評価実施後一定期間が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・広瀬道路は、地域高規格道路である北薩横断道路の一部を担い、当該箇所を整備することにより、鹿児島空港等へのアクセスが向上するとともに、北薩地域の物流及び交流の活性化を図ることを目的とした延長6.0kmの道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率43%（うち用地進捗率99%） 【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、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）

地域高規格道路 北薩横断道路 一般国道504号 阿久根高尾野道路 鹿児島県	長期間継続 中	125	128	【内訳】 走行時間短縮便益：99億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量 3,900～4,700台/日	102	【内訳】 事業費：101億円 維持管理費：1.5億円	1.3	・広域交通ネットワークの構築（東九州自動車道と一体となり、鹿児島空港までのアクセス向上） ・物流効率化の支援（農水産物の安定的な輸送支援） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け）	・事業採択後5年が経過したため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・阿久根高尾野道路は、地域高規格道路である北薩横断道路の一部を構成する区間であり、南九州西回り自動車道と一体となって広域ネットワークを形成し、地域の産業・経済の活性化に大きく寄与する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率2%） 【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、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
空港・港湾等アクセス 一般国道504号 西光寺拡幅 鹿児島県	その他	115	133	【内訳】 走行時間短縮便益：117億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：0.4億円 【主な根拠】 計画交通量 23,400台/日	114	【内訳】 事業費：114億円 維持管理費：0.5億円	1.2	・物流効率化の支援（大隅地域と北薩地域を結ぶ幹線道路であり、工業団地等への物流道路。鹿児島空港や湾辺鹿児島空港1Cへのアクセス時間が短縮され、更なる利用促進につながる。） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置付け）	・事業費増額により、再評価実施の必要が生じたため。 【投資効果等の事業の必要性】 西光寺拡幅は霧島市隼人町西光寺から同市湾辺町麓間の線形不良、急勾配区間の改善を図るとともに、工業団地、大隅地域や国分・隼人地域の工業団地からの鹿児島空港、九州縦貫自動車道へのアクセス向上を目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率51%（うち用地進捗率61%） 【コスト縮減等】 切土に伴う発生土砂やトンネルズリについては、自工区内の盛土材として利用する計画としており、建設発生土の有効利用（残土処分費の削減）により、コスト縮減に努める。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 前佛 和秀）
高規格1Cアクセス 一般県道村山大石田線 村山北1C 名取 山形県	その他	8.7	20	【内訳】 走行時間短縮便益：16億円 走行経費減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：1.1億円 【主な根拠】 計画交通量 1,300台/日	9.4	【内訳】 事業費：8.4億円 維持管理費：1.1億円	2.1	①工業製品の流通支援 村山北1C付近に位置する金谷工業団地から関東方面への流通を支援する。 ②観光支援 村山北1C周辺にある「そば街道」等、観光地へのアクセス向上により観光客数の増加が期待される。	・ランプ部の路体盛土材の改良に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道村山大石田線は、東北中央自動車道と大石田町内および村山市内を結ぶ路線であり、アクセス性向上、物流効率化、緊急搬送時間短縮、観光振興を目的とし、東北中央道に地域活性化1Cとして村山北1Cを整備するとともに、村山北1Cと国道13号を結ぶアクセス道路として一体整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：67%（うち用地進捗率73%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）

高規格１Ｃアクセス 主要地方道新庄次年子村山線 村山北１Ｃ 本飯田 山形県	その他	9.0	38	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：1.9億円 【主な根拠】 計画交通量 2,300台/日	8.9	【内訳】 事業費：8.7億円 維持管理費：0.26億円	4.3	①工業製品の流通支援 村山北１Ｃ付近に位置する金谷工業団地から関東方面への流通を支援する。 ②観光支援 村山北１Ｃ周辺にある「そば街道」等、観光地へのアクセス向上により観光客数の増加が期待される。	・地質の見直しに伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道新庄次年子村山線は東北中央自動車道と村山市内を結ぶ路線であり、村山市内へのアクセス性向上、物流効率化、緊急搬送時間短縮、観光振興を目的とし、東北中央道に地域活性化１Ｃとして村山北１Ｃを整備するとともに、村山北１Ｃと国道１３号を結ぶアクセス道路として一体整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：68%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
地高10アクセス 一般県道植栗伊勢線 群馬県	その他	45	50	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：4.7億円 交通事故減少便益：2.0億円 【主な根拠】 計画交通量 8,300台/日	41	【内訳】 事業費：39億円 維持管理費：1.5億円	1.2	・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセス道路であり、吾妻地域（中之条町・高山村）の産業競争力の向上に寄与する。 ・地域高規格道路「上信自動車道」へのアクセス向上により、三次救急医療機関等への搬送時間が短縮される。 ・四万温泉等の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 （一）植栗伊勢線は地域高規格道路である。上信自動車道の植栗・中之条インターチェンジから、主要地方道渋川東吾妻線（東吾妻町植栗地内）、吾妻川、国道353号、及びJR吾妻線を横断し、国道145号に至る延長約1.7kmの2車線道路である。上信自動車道の整備に際して、中之条町、四万温泉、高山村方面への重要なアクセス道路となる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：42%（うち用地進捗率90%） 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整により建設発生土の有効活用を行うなど、着実なコスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
都府県境道路 主要地方道越谷流山線 （仮称）三郷流山橋 埼玉県・千葉県	その他	217	534	【内訳】 走行時間短縮便益：436億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：5.9億円 【主な根拠】 計画交通量 12,700台/日	214	【内訳】 事業費：204億円 維持管理費：9.9億円	2.5	①地域の活性化 地域間の円滑な交通が確保されることにより物流の効率化が期待される。 ②防災機能の向上 埼玉県市間の連絡強化が図られ、災害時の経路が確保される。 ③安全性の向上 流山橋及びJR三郷駅周辺の交通量軽減により、事故リスクを抑制できる。	・河川内における仮橋橋工法の変更による増額、埼玉県側補償費等の増額、千葉県側都市下水路の構造変更等に伴い事業費が増額したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は三郷市と流山市境の江戸川に新たな橋梁を整備するものである。江戸川を渡河する橋梁は限られており、流山橋をはじめとした周辺道路において慢性的な交通渋滞が生じていることから、渋滞緩和及び地域間の連携強化を目的に平成25年度から整備を進めている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：77%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・仮設工法等で経済比較を行い、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減を図る。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）

都府県境道路 主要地方道 大田調布線 主要地方道 宮内新横浜線 等々力大橋（仮称） 東京都・神奈川県/川崎市	その他	139	305	【内訳】 走行時間短縮便益：270億円 走行経費減少便益：34億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 36,400台/日	128	【内訳】 事業費：125億円 維持管理費：3.0億円	2.4	①交通への効果 交通渋滞の解消、物資流動円滑化、交通不便地域の解消、迂回交通の減少が期待される。 ②防災への効果 緊急車両の走行、災害時の避難路の確保が期待される。 ③くらしへの効果 公共施設へのアクセス向上が期待される。 ④安全への効果 交通事故の減少、バリアフリー化、自転車や歩行者のための走行空間の確保が期待される。	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・等々力大橋（仮称）整備事業は、東京都側の目黒通りと神奈川県側の川崎市都市計画道路3・3・10号線宮内新横浜線をつなぎ、多摩川を渡河する都県境の整備事業である。 ・本事業により、都市間の連携を強化し、広域物流ネットワークが形成されることはもとより、交通の円滑化や緊急輸送道路としての防災性が向上する。 ・なお、整備にあたっては、都が整備主体、川崎市が管理主体となり、それら費用は双方が負担する協定を締結している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：約13%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の事業間流用や再生材の使用など現場の工夫や新技術の活用等により、コスト縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
空港・港湾等アクセス 主要地方道 高岡小杉線 （橋下条～南太閤山） 富山県	その他	70	79	【内訳】 走行時間短縮便益：70億円 走行経費減少便益：6.8億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 38,000台/日	61	【内訳】 事業費：56億円 維持管理費：5.2億円	1.3	・国際拠点港湾伏木富山港（新湊地区）と高速道路1C（北陸自動車道小杉ICなど）や工業団地（小杉流通業務団地など）の連携が強化され、物流の効率化など生産性の向上が図られる。 ・高岡市、射水市、富山市を結ぶ幹線道路として沿線地域の連携強化と地域開発、市街地交通の円滑化や安全性の向上が図られる。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道高岡小杉線は高岡市と射水市、富山市を東西に連絡する道路の一部であり、国道8号を補完し広域的な交通ネットワークを支える重要な幹線道路である。 重要物流道路の一部であり、国際拠点港湾と高速道路1Cのアクセス性の向上を目的として、国道472号と平面交差する五歩一交差点を立体交差化するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率13%（うち用地取得率100%） 【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・防災課 （課長 荒瀬 美和）
地域高規格道路 金沢外環状道路 海側幹線Ⅳ期 一般県道蚊爪森本停車場線 市道大浦・千木町線 石川県・金沢市	その他	360	1,294	【内訳】 走行時間短縮便益：1,057億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：81億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	479	【内訳】 事業費：475億円 維持管理費：4.7億円	2.6	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。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【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、石川県金沢市大町端町～金沢市千木町までの延長約2.5kmを整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率69%（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・防災課 （課長 荒瀬 美和）

地高ICアクセス 金沢外環状道路 海側幹線IV期 一般県道蚊爪森本停車場線 石川県	その他	80	1,294	【内訳】 走行時間短縮便益：1,057億円 走行経費減少便益：155億円 交通事故減少便益：81億円 【主な根拠】 計画交通量 31,700台/日	479	【内訳】 事業費：475億円 維持管理費：4.7億円	2.6	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。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【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。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率83%（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・防災課 （課長 荒瀬 美和）
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	17	45	【内訳】 走行時間短縮便益：33億円 走行経費減少便益：9.0億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 1,500台/日	16	【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：1.5億円	2.8	① 活力：主要観光地へのアクセス性向上と周辺観光の促進 ・中津川市を代表する観光地である「馬籠宿」へのアクセス性向上に寄与 ・移動時間の短縮により、観光ツアー等での市内観光地への立寄率の向上に寄与 ② 安心・安全：高速ICアクセスの改善による医療サービスの向上 ・第3次救急医療施設である県立多治見病院や飯田市立病院への搬送時間が短縮 ・木曽南部地域における第3次救急医療施設への60分圏域の拡大により、重症外傷者の救命率が向上 ③ 安心・安全：災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・第1次緊急輸送道路である国道19号・国道256号の一部は雨量規制区間に指定 ・神坂スマートICの整備により、集中豪雨等の際に国道19号や国道256号が規制された場合、両路線を回避する新たな代替ルートが確保できる	・地質調査の結果より、法面構造物と施工方法の変更に伴う事業費の増額と事業期間の延期を行う必要が生じたため、再評価を実施。 【投資効果等の事業の必要性】 ・神坂パーキングエリアは、中央自動車道西宮線の圏外IC～中津川IC間に位置する休憩施設である。神坂スマートインターチェンジは、SA・PA接続型のスマートインターチェンジであり、観光交流や高速道路アクセス向上、災害時に有効に機能するネットワークの確保を目的として整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：66%（うち用地進捗率100%） 【コスト縮減等】 ・今後も技術革新による新工法、新材料等の情報を積極的に収集し、継続的にコスト縮減に取り組む。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
地高ICアクセス 市道 東濃東部都市間連絡道路 岐阜県中津川市	長期間継続中	49	42	【内訳】 走行時間短縮便益：37億円 走行経費減少便益：3.6億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 4,600台/日	40	【内訳】 事業費：39億円 維持管理費：1.2億円	1.1	①リニア岐阜県駅・濃飛横断自動車道へのアクセス向上 ・中津川市街地からリニア岐阜県駅や濃飛横断自動車道へのアクセス向上 ・地域内通過交通量の減少による地域住民の安全確保 ②観光施設へのアクセス向上・観光振興への期待 ・リニア岐阜県駅から中津川市街の観光施設へのアクセスが向上 ・周辺観光施設との回遊性向上に伴う観光振興に期待 ③災害時に有効に機能するネットワークの確保 ・東海地震に関わる地震防災対策強化地域に指定されている中津川市において、災害時の緊急輸送道路として利用可能 ・リニア岐阜県駅や坂本地区等から第二次救急医療機関（中津川市民病院）への所要時間が短縮され、救急搬送体制が向上	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・東濃東部都市間連絡道路は、地域高規格道路である濃飛横断自動車道と結節し、都市拠点間（中津川市街～恵那市街）を連絡する重要な幹線道路である。このうち、駒場～千旦林工区は、濃飛横断自動車道と（国）257号を結び、リニア岐阜県駅、中部総合車両基地等に隣接した位置を通ることにより、産業や観光の活性化や地域防災力の向上に繋がるなどの効果が期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：14%（うち用地進捗率20%） 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用、新技術の積極的活用等により、コスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）

地高1Cアクセス 一般県道豊川蒲郡線 愛知県	その他	19	23	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：0.2億円 【主な根拠】 計画交通量 2,200台/日	19	【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：0.9億円	1.2	①連携力の強化 地域高規格道路へのアクセス性向上に寄与 ②交通安全対策の推進 通字路の歩道設置による安全性の確保	・事業間の調整等に時間を要したことにより総事業費及び事業期間の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 一般県道豊川蒲郡線は、豊川市御油町を起点とし豊川市御津町を経て蒲郡市蒲郡町に至る総延長約12kmの一般県道である。本工区は国道23号名豊道路蒲郡バイパス(仮称)金野1Cのアクセス道路となる重要な路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：61%(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・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格1Cアクセス 主要地方道宇治木屋線 1工区 京都府	その他	19	20	【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行経費減少便益：5.4億円 交通事故減少便益：0.30億円 【主な根拠】 計画交通量 6,200台/日	18	【内訳】 事業費：17億円 維持管理費：0.90億円	1.1	①まちづくりとの連携 ・新名神高速道路の広域交通ネットワークを最大限活用した計画的な土地利用の誘導を図るための誘導軸としての役割を担う。 ②慢性的な交通渋滞の緩和 ・宇治田原工業団地や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大雨時や災害発生時等の安心・安全の確保 ・第2次緊急輸送道路である国道307号の応急的な迂回路としての機能、リダンダンシーの確保により、地域の安心・安全の確保を図る。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・宇治木屋線は、宇治市を起点に、宇治田原町を経由し、和東町木屋に至る道路であり、新名神構想区道路の宇治田原1C(仮称)へアクセスする、地域の南北軸を形成する路線。幅員狭小かつ線形不良の区間をバイパス整備することにより、地域産業の振興や交流人口の拡大を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：28%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・他工事からの盛土を流用しコスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格1Cアクセス 主要地方道宇治木屋線 3工区(犬打峠) 京都府	その他	100	118	【内訳】 走行時間短縮便益：110億円 走行経費減少便益：4.9億円 交通事故減少便益：2.6億円 【主な根拠】 計画交通量 4,000台/日	88	【内訳】 事業費：85億円 維持管理費：2.8億円	1.3	①走行性の向上・交通の安全確保 ・バイパス整備により、線形及び道路幅員の改良等を実施し、安全で快適な道路交通を確保する。 ②高速道路へのアクセスの向上 ・新名神高速道路へのアクセス機能の向上により、地域産業の振興や観光客の呼び込み等に寄与する。 ③異常気象時等における道路の信頼性向上 ・広域防災拠点等へのアクセス機能を確保し、地域の防災力強化に寄与する。 ④地域産業の発展を支援 ・山域中部地域の宇治田原町と南部地域の和東町は、ともに特産品である「宇治茶」の主産地であり、速達性・定時制が向上し、地域産業の発展を支援する。	・工法変更等に伴う総事業費変更により再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・宇治木屋線は、宇治市を起点に、宇治田原町を経由し、和東町木屋に至る道路であり、新名神構想区道路の宇治田原1C(仮称)へアクセスする、地域の南北軸を形成する路線。幅員狭小かつ線形不良の区間をバイパス整備することにより、地域産業の振興や交流人口の拡大を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：13%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 トンネル掘削残土を他の公共事業に流用しコスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

高規格ICアクセス 主要地方道すさみ古座線 西 向 和歌山県	その他	12	13	【内訳】 走行時間短縮便益：13億円 走行経費減少便益：0.36億円 交通事故減少便益：0.08億円 【主な根拠】 計画交通量 3,300台/日	11	【内訳】 事業費：11億円 維持管理費：0.20億円	1.2	①地域の活性化 ・近畿自動車道紀勢線(仮称)古座川ICから国道42号への円滑な交通が確保されることにより、観光振興や産業振興が期待される。 ②緊急輸送道路としての機能 ・第二次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動のためのネットワーク強化を図る。 ③地域防災の支援 ・南海トラフ地震に伴う津波浸水時における救助・救援の要として、優先的に啓開すべき『啓開ルート』としての機能が十分に発揮できる。 ④歩行者・自転車の安全確保 ・狭隘な踏切の拡幅や歩道を設置することにより、周辺住民及び周辺施設(駅・保健所等)を利用する歩行者等の安全を確保することができる。	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道すさみ古座線は、すさみ町の国道42号を起点とし、内陸部を横断しながら、串本町の国道42号を終点とする延長約37.5kmの幹線道路である。当事業箇所は、現在事業中の近畿自動車道紀勢線(串本太地道路)(仮称)古座川ICから国道42号へのアクセス道路であるが、幅員が狭小で乗用車どうしの対向が困難な状態である。また、当該路線は緊急輸送道路(第二次)に指定されており、災害発生時の緊急輸送の強化を図る上で非常に重要な路線であるとともに、南海トラフ地震に伴う津波浸水時における救助・救援の要として、優先的に啓開すべき『啓開ルート』に選定されている。当事業で現道及び踏切部を拡幅することにより、インターアクセスとして高規格幹線道路利用者の利便性向上と地域の産業や観光の振興を図るとともに、緊急輸送道路としてのネットワーク強化を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：2% (うち用地進捗率0%) 【コスト縮減等】 再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 一般県道 水島港唐船線 岡山県	再々評価	44	76	【内訳】 走行時間短縮便益：65億円 走行経費減少便益：10億円 交通事故減少便益：1.3億円 【主な根拠】 計画交通量 11,000台/日	38	【内訳】 事業費：37億円 維持管理費：0.67億円	2.0	①円滑なモビリティの確保 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 【改善見込み(旅行速度：12.8km/h→45.0km/h)】 ②物流効率化の支援 ・笠岡港港町地区工業団地から水島港(国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾)へのアクセス性が向上 【笠岡港港町地区工業団地～水島港：52分→33分】 ③国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「倉敷福山道路」へ水玉JCT(仮称)により接続 ④個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する(浅口市工業団地造成整備事業) ⑤災害への備え ・岡山県地域防災計画における第3次緊急輸送道路として位置付けあり。 ・国道429号(第2次緊急)の代替路線を形成。代替区間(倉敷市遠島町西之浦～倉敷市玉島阿賀崎) ⑥他のプロジェクトとの関係 ・関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり。 【一般国道2号 玉島・笠岡道路(Ⅱ期)事業】	前回の再評価後一定期間(5年)が経過したことにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道水島港唐船線は、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部である一般国道2号玉島・笠岡道路に西向きに接続し、国際拠点港湾の水島港と、井笠圏域及び福山地域との物流ネットワークの形成、並びに一般国道2号唐船交差点を中心とした周辺道路の交通混雑の軽減を図ることを目的として延長1.8kmをバイパス整備するものである。 【事業の進捗見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：7% (うち用地進捗率0%) 【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・防災課 (課長 荒瀬 美和)
地域高規格道路 美作岡山道路 主要地方道 佐伯長船線(瀬戸JCT～熊山IC) 岡山県岡山市	その他	220	396	【内訳】 走行時間短縮便益：328億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 計画交通量 約3,800～約13,000台/日	338	【内訳】 事業費：333億円 維持管理費：5.1億円	1.2	①交通混雑の緩和 ・主要渋滞箇所(下市交差点)での渋滞緩和が期待できる。 ②物流の効率化 ・沿線市町から山陽自動車道や岡山港(重要港湾)へのアクセス向上が期待される。 ③地域産業の活性化 ・県内有数の観光地である湯郷温泉(H30観光入込客数：約82万人)へのアクセス向上が期待される。 ④道路ネットワークの強化 ・第三次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の代替路線としての機能が期待できる。	土質条件の相違による掘削コストの増加、残土処分先の変更による運搬処分費の増大、物価上昇や消費税率改定による事業費の増大等に伴う総事業費の変更と事業期間の延伸を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・美作岡山道路は、中国縦貫自動車道・山陽自動車道・中国横断自動車道岡山米子線と一体となって県内循環高速道路網を形成するとともに美作圏域と岡山圏域の交流を促進する延長約36kmの地域高規格道路である。主要地方道佐伯長船線(瀬戸JCT～熊山IC)は、山陽自動車道とのジャンクションを含む重要な区間であるとともに、主要渋滞箇所の渋滞解消、沿線の工業団地、住宅団地等からの物流、交流の強化、高速道路へのアクセス強化を図ることを目的とした事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：46% (うち用地進捗率95%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用や工法の見直しによる工事コストの縮減等、総コストの縮減を図る。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地域高規格道路 東広島高田道路 主要地方道吉田豊栄線（向原吉田道路） 広島県	その他	150	218	【内訳】 走行時間短縮便益：200億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：4.4億円 【主な根拠】 計画交通量 6,700台/日	155	【内訳】 事業費：154億円 維持管理費：1.8億円	1.4	①円滑なモビリティの確保 ・安芸高田市から広島空港（国管理空港）へのアクセス向上が図られる。 ②災害への備え ・第一次緊急輸送道路（国道54号、（主）広島三次線）が通行止めになった場合の代替路線の確保が図られる。 ③安全で安心できるくらしの確保 ・安芸高田市～広島県厚生連吉田総合病院（二次医療施設）へのアクセス向上が図られる。	現地詳細調査による支保パターンの変更、補助工法の追加、基準改定による急結利の仕様変更、切羽安全対策の追加、トンネル設備仕様変更等による総事業費変更のため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・山陽自動車道と中国縦貫自動車道を連絡し、広域的な交流を支援する地域高規格道路「東広島高田道路」の一部であり、広域交通ネットワークの形成と県中央部地域から広島空港へのアクセス向上に貢献する道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率40%（うち用地進捗率68%） 【コスト縮減等】 ・残土処分費について工事間流用による縮減を実施している。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
地域高規格道路 徳島環状道路 主要地方道 徳島環状線 （国府藍住工区） 徳島県	再々評価	520	482	【内訳】 走行時間短縮便益：393億円 走行経費減少便益：70億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 計画交通量 29,500台/日	369	【内訳】 事業費：368億円 維持管理費：1.3億円	1.3	①地域間交流の促進 人口増加傾向にある地域を連結することで、地域間交流の促進に加え、周辺地域の相乗的かつ持続的な発展により、地域産業の活性化が期待される。 ②地域の魅力強化 観光地へのアクセス向上や周道ルートが構築されることにより、観光地の魅力向上による地域の活性化が期待される。 ③沿道環境の改善 周辺の道路は、通過交通と地区内交通が分離されることから、沿道住民の生活が改善され、また、歩道の整備により、歩行者・自転車の安全性向上が期待される。 ④緊急輸送道路の強化 「災害時の復旧・支援の強化」はもとより、「第一次緊急輸送道路」である国道11号や国道55号の直轄国道が津波浸水区域に位置していることから、津波浸水区域を回避する緊急輸送道路ネットワークの形成に寄与し、緊急輸送道路の強化が期待される。	・再評価を実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道徳島環状線（国府藍住工区）は、「徳島外環状道路」の西側を形成する主要幹線道路であり、徳島東環状線及び国道192号徳島南環状道路と合わせて「徳島環状道路」として、地域高規格道路に指定されている延長約4.6kmの4車線道路である。 当該区間の整備により、高規格幹線道路「四国縦貫道・横断道」へのアクセスが向上するとともに、交通の分散による徳島市及び周辺地域の慢性的な渋滞の解消、緊急輸送道路の強化等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成14年度 ・事業進捗率：4%（うち用地進捗率24%） 【コスト縮減等】 ・未着手工区や高架部の構造を再検討し、コスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
高規格1Cアクセス 一般県道 徳島津田インター線 （津田②工区） 徳島県	その他	62	58	【内訳】 走行時間短縮便益：45億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 3,100台/日	48	【内訳】 事業費：47億円 維持管理費：0.22億円	1.2	①地域活性化 「徳島小松島港津田地区活性化計画」に基づく、「複合型先進拠点」の整備効果を徳島県内全域に波及することが期待される。 ②物流支援 スマート林業プロジェクトの展開による県産材の生産・消費量の倍増を目指しており、県南地域から津田木材団地への木材集積機能の強化が期待できる。 また、津田地区と県南地域及び徳島小松島港赤石地区とのアクセス向上による物流機能の強化・効率化が期待できる。 ③防災力の向上 大規模津波避難時のリダンダンシー確保及び地域防災力の向上が期待できる。 ④救急医療活動の支援 救急医療施設への迅速な緊急搬送や初期医療に繋がり、救命率の向上及び定時性の確保に期待できる。 ⑤緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第二次緊急輸送道路である「徳島環状線」を補完し、間路線の災害対応機能の強化が期待される。	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、四国横断自動車道と連結する「徳島津田1C（地域活性化1C）」のランプ部を整備するとともに、1Cアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 徳島津田インター線は、四国横断自動車道と徳島小松島線を連結する路線である。 当該区間の整備により、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、緊急輸送道路の強化等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和2年度 ・事業進捗率：9%（うち用地進捗率0%） 【コスト縮減等】 ・橋台背面の構造を再検討し、コスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）

高規格ICアクセス 主要地方道 阿南小松島線 (立江橋測工区) 徳島県	その他	30	26	【内訳】 走行時間短縮便益：22億円 走行経費減少便益：3.8億円 交通事故減少便益：0.90億円 【主な根拠】 計画交通量 7,000台/日	25	【内訳】 事業費：25億円 維持管理費：0.25億円	1.05	①地場産業の活性化 当該地区において、小松島市は、農産品等の直売所、食品加工や販売等を行う6次産業化施設、農業体験施設等を備えた地域振興拠点の整備に着手しており、周辺の農産品物流機能の強化・効率化による地場産業の活性化が期待される。 ②津波災害等による復旧、避難 大規模津波被災時の支援ルート確保が期待される。 ③緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第一次緊急輸送道路である「国道55号」や第三次緊急輸送道路である「阿南勝浦線」を補完し、両路線の災害対応機能の強化が期待される。	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、四国横断自動車道と連結する「立江橋測IC(仮称)(地域活性化IC)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 阿南小松島線は、四国横断自動車道と一般国道55号を連結する路線である。 当該区間の整備により、立江橋測地区に計画中である「地域振興拠点」によるまちづくり方策の支援、当該地周辺に新たな産業・にぎわい拠点創出など、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：令和元年度 ・事業進捗率：26% (うち用地進捗率88%) 【コスト縮減等】 ・地盤改良工法を再検討し、コスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
高規格ICアクセス 主要地方道 阿南勝浦線 (渡りより工区) 徳島県	その他	33	29	【内訳】 走行時間短縮便益：25億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：0.62億円 【主な根拠】 計画交通量 4,200台/日	29	【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：0.14億円	1.02	①地域産業の活性化 四国横断自動車道と連結することにより、下大野町に存するLED等の先端技術関連企業の振興・集積、更には徳島県の成長の一翼を担う「次世代LEDバレイ構想」の支援など、ストック効果の最大化が期待できる。 ②緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断自動車道」と第三次緊急輸送道路である「阿南勝浦線」を連結することで、両路線の災害対応機能の強化が期待される。	・事業計画の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、四国横断自動車道と連結する「阿南IC(仮称)」のランプ部を整備するとともに、ICアクセス道路となる既存道路を改良するものである。 阿南勝浦線は、四国横断自動車道と大林津乃峰線(旧国道55号)を連結する路線である。 当該区間の整備により、下大野町に存するLED等の先端技術関連企業の振興・集積、更には徳島県の成長の一翼を担う「次世代LEDバレイ構想」の支援など、ストック効果の最大化、緊急輸送道路の強化等が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：32% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・擁壁構造を再検討し、コスト縮減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)
空港・港湾等アクセス 主要地方道門司行橋線 行橋市工区 福岡県	その他	20	23	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：1.6億円 交通事故減少便益：0.0億円 【主な根拠】 計画交通量 5,300台/日	20	【内訳】 事業費：19.0億円 維持管理費：0.6億円	1.2	①走行性及び安全性の向上 行橋市工区の開通により、現道の交通がバイパスへ転換し、走行性の向上及び現道の歩行者の安心・安全の確保が図られる。 ②産業活動の支援 行橋市工区の開通により、工業地帯間の交通機能が強化され、地域産業の支援が図られる。 ③観光振興による地域の活性化 行橋市工区の開通により、周防灘沿いに観光ルートが形成され、地域の活性化が図られる。	・地質条件の相違等による橋梁の基礎形状(杭本数と長さ)変更や仮設構造物の変更に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業区間に並行する現道は線形不良区間や幅員狭小箇所が存在し、円滑な交通に支障を来している。その解消のため、行橋市の事業と併せ、行橋市今井から行橋市皆尾に至る0.84kmのバイパス整備を実施するもの。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：50% (うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 (課長 荒瀬 美和)

地域高規格道路 都城志布志道路 主要地方道志布志福山線 志布志道路 鹿児島県	再々評価	145	153	【内訳】 走行時間短縮便益：129億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 10,400～13,200台/日	134	【内訳】 事業費：134億円 維持管理費：0.54億円	1.1	・広域交通ネットワークの構築 ・物流効率化の支援（志布志港の物流機能と一体となり、畜産物の生産拡大や木材の輸出促進等による経済の活性化） ・災害への備え（第一次緊急輸送道路としての位置づけ） ・生活環境の改善（大型車の転換による沿道環境の改善）	・再評価実施後一定期間が経過しているため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・志布志道路は、都城志布志道路の一部を構成し、九州縦貫自動車道、東九州自動車道と一体となった交通ネットワークが形成され、大隅半島における地域の物流及び交流の活性化が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率38%（うち用地進捗率97%） 【コスト削減等】 ・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、コスト削減に努める。	継続	道路局 環境安全・防災課 （課長 荒瀬 美和）
連続立体交差事業 新京成電鉄新京成線（鎌ヶ谷大仏駅～くぬぎ山駅間） 千葉県	その他	528	1,051	【内訳】 移動時間短縮便益：963億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 56,133台時/日	598	【内訳】 事業費：597億円 維持管理費：1億円	1.8	①救急搬送等の時間短縮 踏切に起因する渋滞が解消され、救急病院や火災現場への移動の時間短縮が期待される ②緊急輸送道路ネットワークの強化 踏切除却により、大震災などの大規模災害発生時における長時間の踏切遮断による交通阻害がなくなり、災害物資の輸送、緊急車両の通行等のための災害に強いネットワークが確保される。	・高架橋の点検設備設置、施工方法変更、用地補償費、労務費、材料費高騰に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 踏切に起因する交通渋滞や事故の解消、市街地の一体化等、安全・安心のまちづくりや地域の活性化を図るため、新京成線のくぬぎ山駅から鎌ヶ谷大仏駅間の延長3.3kmを高架化する連続立体交差事業を実施している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率：93%（令和2年度末見込み） 【コスト削減等】 ・資材活用の効率化	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 中村 健一）
連続立体交差事業 西武鉄道新宿線（中井駅～野方駅間） 東京都	再々評価	737	721	【内訳】 移動時間短縮便益：647億円 走行経費減少便益：50億円 交通事故減少便益：24億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 161,868台時/日	616	【内訳】 事業費：615億円 維持管理費：0.3億円	1.2	・踏切を除却することによる日常的な交通渋滞の解消及び鉄道による地域分断の解消を図るとともに、事業を契機とした地元まちづくりの推進に寄与する。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、西武鉄道新宿線の中井駅～野方駅付近の約2.4kmにおいて鉄道を地下化することにより、7箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【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90%） 【コスト削減等】 ・今後の地下化工事にあたって、コスト削減の可能性を検討していく。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 中村 健一）

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

都市計画道路 和戸町電王線 (中央4丁目工区) 甲府市	その他	27	80	【内訳】 走行時間短縮便益：58.8億円 走行経費減少便益：13.6億円 交通事故減少便益：7.9億円 【主な根拠】 計画交通量 17,700台/日	76	【内訳】 事業費：76.4億円 維持管理費：0.02億円	1.1	隣接道路事業（H29年度供用開始）及び甲府駅南口周辺地域再整備事業（H25～H30）など複合的な施策を実施することにより、周辺地域から中心市街地への来訪者を増加させて中心市街地の活性化を図るとともに、現道の渋滞緩和や歩行者・自転車の安全確保、災害時の避難路機能、観光産業への寄与などの効果が見込まれる事業である。	・用地交渉の難航により事業期間の変更をすることによる再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・和戸町電王線は、甲府市和戸町を起点とし、甲斐市新環橋の国道20号に至る4車線の幹線道路であり、今後建設が予定されている新山梨環状道路（仮称）和戸1Cと接続予定である等、山梨県内道路ネットワークを構成する重要な路線の一つである。甲府中心市街地は公共交通機関が脆弱な中で、マイカーや業務用車両等、自動車交通によるアクセスが悪く、郊外居住や人口減少により空洞化が進んでいる。このため和戸町電王線を整備し、甲府中心市街地の道路ネットワークを形成して、アクセス性の向上を図り中心市街地の都市としての機能を再構築することを目的として、道路改良および電線類地中化の整備を行う。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：93%（うち用地取得率100%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法や現地の状況も確認しながらの積極的にコスト削減を図っていく。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
重要物流道路 都市計画道路 焼津広幅線（越後島工区） 静岡県	長期間継続中	71	84	【内訳】 走行時間短縮便益：79.1億円 走行経費減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：1.0億円 【主な根拠】 計画交通量 28,300台/日	61	【内訳】 事業費：60.3億円 維持管理費：0.3億円	1.3	＜円滑なモビリティの確保について＞ ・新東名高速道路藤枝岡部1Cから東名高速道路焼津1Cへのアクセス向上が見込まれる。 ＜物流効率化の支援について＞ ・清水港へのアクセス向上が見込まれる。 ＜国土・地域ネットワークの構築について＞ ・日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる。 ＜整備による混雑度の変化について＞ ・越後島工区の4車線化により焼津1C周辺の混雑度約6割低下（混雑度：1.44→0.53）が見込まれる。 ＜事業区間の所要時間の変化について＞ ・平均速度が向上し、事業区間の所要時間約3割短縮（2車線：131秒→4車線：91秒）が見込まれる。 ＜歩行者・自転車のための生活空間の形成について＞ ・両側の自転車歩行者道設置による自転車、歩行者の安全性向上が期待できる。 ＜安全な生活・環境の確保について＞ ・4車線化及び付加車線（右折レーン）の設置による交差点の安全性・走行性向上が期待できる。 ・歩道の設置、中央分離帯の設置により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ＜安全で安心できるらしの確保について＞ ・二次医療施設（焼津市立総合病院）及び三次医療施設（静岡県立総合病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ＜地球環境の保全について＞ ・対象道路の整備により自動車からのCO2排出量が削減される。 ＜生活環境の改善・保全について＞ ・現道等における自動車からのNO2排出量やSPM排出量が削減される。	・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は国道150号を經由し、清水港と東名高速道路焼津1C及び新東名高速道路藤枝岡部1Cなどをアクセスしている主要な幹線道路であり、この利便性を活かして、当地域の産業や他地域との交流に大きく寄与することが期待されている。 当路線の中で4車線化が完了していない焼津1C付近から国道1号のうちの、藤枝市側の約1.34kmについては、現在、道路事業にて4車線化を進めている。残る焼津市側の東名高速道路焼津1C交差点付近、約0.90kmは混雑度が高く、激しい渋滞が発生している。このため、現況の2車線から4車線に大幅改良し、交通の円滑化や幹線道路のネットワーク強化を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：44%（うち用地進捗率41%） 【コスト削減等】 ・他工事との工程調整による建設発生土の有効利用や、新技術・新工法の積極的な活用により、着実なコスト削減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 J R武豊線（半田駅付近） 愛知県	その他	183	213	【内訳】 移動時間短縮便益：193億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：2.5億円 【主な根拠】 路切交通通断量 103,989台時/日	162	【内訳】 事業費：162億円 維持管理費：0.05億円	1.3	①交通弱者に対する安全性向上が期待できる ・通字路の安全性向上に資する事業に該当する ②物流の拠点となる空港・港湾（主要物流拠点）・モノづくり拠点への定時性の確保が期待できる ・主要物流拠点・生産拠点へのアクセス道路の混雑（混雑度1.0以上）を緩和する事業に該当する ③広域交通性の向上が期待できる ・高速道路・地域高規格道路・自動車専用道路へのアクセス性の向上に資する道路整備に該当する ④主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる ・渋滞対策プログラムに位置付けられた事業に該当する	・地質調査結果に基づく設計業務の追加及び鉄道高架橋の基礎杭の長さの変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・J R武豊線（半田駅付近）連続立体交差事業は、半田駅付近における東西交通の円滑化による一体的なまちづくりを進める上で極めて重要な事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率10%（うち用補進捗率47%） 【コスト削減等】 ・新技術・新工法の積極的な活用及び建設副産物対策により、着実なコスト削減に努める	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 南海電鉄南海本線・高師浜線 (羽衣駅～高石駅付近) 大阪府	再々評価	717	994	【内訳】 移動時間短縮便益: 825億円 走行経費減少便益: -8億円 交通事故減少便益: 14億円 その他便益: 162億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 137,986台時/日	868	【内訳】 事業費 : 872億円 維持管理費: 0.4億円 土地の残存価値: -4.7億円	1.1	・踏切除却により踏切事故が解消される。 ・踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 ・駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進されるなど。	・再評価実施後、5年間が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・踏切を除却し、沿線の交通渋滞を緩和するとともに、周辺市街地整備、都市及び地域相互間の有機的な連携強化などを目的として、鉄道の高架化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成9年度 ・事業進捗率: 83%(うち用地取得率100%) 【コスト縮減等】 ・高師浜線の高架化工事については、従来の仮線工法から高師浜線を運休し仮輸送工法に変更することで、仮線予定箇所も施工ヤードとして活用することが可能となり、作業効率を向上され施工期間の長期化の懸念が解消される。また、仮線運行に伴う沿道住民への振動、騒音の負担軽減や踏切遮断による交通渋滞などの高架化切替前に事業効果の発現などが見込まれる。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 阪神電鉄本線 (住吉駅東方～芦屋市境) 神戸市	その他	657	913	【内訳】 移動時間短縮便益: 815億円 走行経費減少便益: 53億円 交通事故減少便益: 45億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 59,311台時/日 (魚崎横屋東路切道)	891	【内訳】 事業費 : 890億円 維持管理費: 0.54億円	1.02	①鉄道の高架化(踏切除却) 交通渋滞の解消による交通の円滑化と踏切事故の解消 ②交差道路の新設・改良 鉄道で分断されていたまちの一体化と地域間の移動円滑化 ③側道の整備 歩道整備による歩行者の安全性確保と沿線周辺の交通円滑化 ④高架下利用 商業施設、公共施設、地域施設の整備による利便性の向上とまちの活性化 ⑤駅舎の施設更新促進 エレベーターやエスカレーターの導入によるバリアフリー化等の促進や駅舎の美装化	・関連工事の進捗状況により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 本事業は阪神電鉄本線の住吉駅東方～芦屋市境の約3.9kmにおいて鉄道を高架化することにより、11箇所の踏切を除却し、都市内交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図る事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成4年度 ・事業進捗率: 90% 【コスト縮減等】 ・建設発生土の工事間流用によりコスト縮減を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
南港山東線 (西浜3丁目～関戸1丁目) 和歌山県	その他	75	128	【内訳】 走行時間短縮便益: 117億円 走行経費現象便益: 9.2億円 交通事故減少便益: 1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 18,700台/日	77	【内訳】 事業費 : 76.8億円 維持管理費: 0.4億円	1.7	・第一次緊急輸送道路に指定されており、災害時における、より円滑な防災拠点への物資輸送や被災地への救援活動が可能となる。 ・両側に4.5mの自転車歩行者道を整備することにより、近隣学校への通学ルートとして利用する生徒の安全確保を図る。 ・和歌山市南部地域における東西軸が形成され、阪和自動車道と和歌山南SICから国際拠点港湾である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シビリティが向上し、周辺地域の利便性が向上する。 ・4車線の直線道路の整備により、現道の渋滞解消が図られ、快適性の向上が期待される。	・建物調査結果に基づく補償費及び詳細設計に基づく本工事費の精査の結果、総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 南港山東線は、和歌山市西浜地内を起点とし、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る。当路線は、平成31年3月に供用した阪和自動車道と和歌山南SICと国際拠点港湾の和歌山下津港を結ぶ和歌山市南部における東西の幹線道路であるとともに、緊急輸送道路(第一次)として災害発生時の救助・救急・消火活動及び避難者への物資輸送の円滑化を図る上で重要な路線である。当該事業箇所の整備により、南港山東線の整備が完成することとなり、周辺地域の利便性が向上するとともに、現道の混雑緩和や自転車・歩行者の安全で快適な通行空間の確保を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成28年度 ・事業進捗率: 89%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・再生材の利用及びプレキャスト製品の使用等により、コスト縮減に努めている。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 J R予讃線 (松山駅付近) 愛媛県	その他	580	524	移動時間短縮便益：449億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：15億円 その他便益：38億円 【主な根拠】 計画交通量 47,765台時/日	521	【内訳】 事業費：520億円 維持管理費：0.8億円	1.01	・鉄道の高架化による8箇所の踏切除却により、踏切渋滞、踏切待ち時間の損失が解消し交通が円滑化するとともに、踏切事故の解消、交通事故の減少による歩行者等の安全、安心な交通が確保。 ・駅西側から駅への直接アクセスが可能となり、松山駅への等時間圏域が拡大するなど市街地分断が解消。 ・駅舎の新設による乗換え利便性の向上や、バリアフリー化の促進等により、安全で快適な駅利用が可能。 ・鉄道を高架化することにより新たに生み出される高架下空間を有効活用し、商業開発や公共利用を図ることにより、新しい賑わい空間が創出。 ・鉄道の高架化及び側道整備により、延焼遮断機能、避難路や消防用道路が確保され、周辺地区の防災性が向上。	・現場条件の変更等に伴う総事業費の変更を行うため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、J R予讃線における松山駅付近約2.4kmの連続立体交差化により8箇所の踏切を除却し、交通渋滞や踏切事故を解消するなど交通環境の大幅な改善を図るものである。また、鉄道の高架化による市街地分断の解消に加え、土地区画整理事業や周辺街路事業等との一体的な整備に取り組むことにより、県都松山の随の玄関口に相応しい魅力あるまちづくりを目指している。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：72.5% (うち用地進捗率99%) 【コスト削減等】 ・車両基地・貨物駅における線路配線を合理化。 ・石手川の仮線橋梁について、河川管理者との協議により河川占用条件の見直し。 ・鉄道下のボックスカルバート施工における新技術の採用。 ・車両基地・貨物駅の造成において、他の建設現場からの建設発生土を有効利用。 ・高架橋のスパン割を10m から12m に変更し杭及び橋柱の本数を削減 ・弾性まくらぎ直結軌道施工における新技術の採用。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
地域高規格道路 北九州高速道路 都市計画道路 戸畑枝光線(牧山ランプ～枝光ランプ) 北九州市	再々評価	165	496	【内訳】 走行時間短縮便益：431億円 走行経費減少便益：58億円 交通事故減少便益：6.6億円 【主な根拠】 計画交通量 26,700台/日	178	【内訳】 事業費：169億円 維持管理費：9.6億円	2.8	・高速性・定時性の向上を図ることで、北九州市内の広域交流拠点間の連携を強化する。 ・市街地及び路線周辺地域における交通混雑を緩和する。 ・緊急輸送道路でもある都市高速道路ネットワークにおける代替路を確保する。	・再評価実施後、5年が経過している事業であるため、再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路北九州高速道路は、福岡県北九州市を放射環状型に結ぶ高速1号線から高速5号線の5路線により九州縦貫自動車道、黒崎バイパス等を相互に連絡し、都心と市街地周辺の各拠点間の連絡強化に寄与する地域高規格道路である。 ・戸畑枝光線(牧山ランプ～枝光ランプ)は、北九州高速道路の一部を形成し、北九州高速2号線と北九州高速5号線を連絡し、北九州市の環状放射型の自動車専用道路ネットワークを形成する延長2.6kmにおいて街路整備を行うものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：82% (うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・建設発生土の他工事への流用や、新技術・新工法の活用によりコスト削減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)
連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線(春日原駅～下大利駅間) 福岡県	その他	659	645	【内訳】 移動時間短縮便益：513億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：41億円 その他便益：75億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 487,324台時/日	632	【内訳】 事業費：632億円	1.02	①地域経済への効果 沿都市街地の活性化や土地利用の変化等による経済効果 ②地域防災の支援 踏切事故や地震等による踏切遮断の回避 ③生活環境の改善 踏切騒音の減少など、環境の改善 ④地域社会への影響 鉄道により分断されていた市街地が一体化されるなど地域のまちづくりに貢献	・工法の変更等により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・福岡市南区南部の春日市・大野城市地域の南北軸を形成する鉄道路線である西鉄天神大牟田線(春日原駅～下大利駅間)の約3.3km区間を高架化する。12箇所の踏切を除却することで、交通渋滞及び踏切事故を解消するとともに、分断された市街地を一体化することによって都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成15年度 ・事業進捗率83% (用地取得率100%)	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 中村 健一)

連続立体交差事業 西日本鉄道天神大牟田線 （雑餉隈駅付近） 福岡市	その他	411	385	【内訳】 移動時間短縮便益：251億円 走行経費減少便益：68億円 交通事故減少便益：67億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 283,905台時/日	363	【内訳】 事業費：363億円 維持管理費：0.07億円	1.1	①地域住民の利便性・安全性の向上 除却される踏切において、渋滞や事故、踏切待ちが解消する。 駅利用者の上下移動が減少し、利便性・快適性が向上する。 ②地域防災の支援 地震等による長時間の踏切遮断を回避でき、第2次緊急輸送道路の機能強化が図られる。 ③生活環境の改善 踏切渋滞の解消により、CO2やNOXの排出量が削減される。 列車走行の騒音・振動が軽減され、踏切の警報音が解消される。 ④良好な市街地の形成 線路により分断された市街地が一体化する。	・関連事業との工程調整により事業期間を変更することにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・西鉄天神大牟田線連続立体交差事業（雑餉隈駅付近）は、福岡市南部の地域拠点に位置づけられている雑餉隈地区の鉄道約1.9kmの区間を高架化し、7箇所の踏切を除却することにより、踏切での交通渋滞や事故を解消し、線路で分断された市街地を一体化するなど、沿線地域の良好な住環境の形成に資するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成22年度 ・事業進捗率：92%（うち用地取得率100%） 【コスト縮減等】 ・残工事が僅かであるが、今後もコスト縮減に努める。	継続	都市局 街路交通施設課 （課長 中村 健一）
--	-----	-----	-----	--	-----	-----------------------------------	-----	---	---	----	------------------------------

【港湾整備事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減 等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
東京港品川地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業 東京都	再々評価	118	312	【内訳】 海上輸送コスト削減便益：296億円 耐震便益：16億円 【主な根拠】 令和7年予測取扱貨物量： （通常時）1,798千トン/年 令和7年予測取扱貨物量： （地震時）3,346千トン/年	160	【内訳】 建設費：155億円 運営維持費：5億円	2.0	・ユニット貨物の輸送効率 の向上等により、首都圏の 生活基盤を支えるとともに に、移出先の地域産業の安定 ・発展、地域活力の向上 も図れる。 ・品川地区内貨ふ頭におけ る施設の老朽化対策が図ら れ、今後もユニット貨物の 安定した輸送を維持するこ とができる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、船舶の大型化対応と物流の効率化を推進する必要がある あり、かつ、大規模地震時の緊急物資輸送対応施設として、都民 の生活を支える必要があるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完了予定 【コスト削減等】 ・地盤改良等における経済的な工法の選定や建設発生土の再利用 など、今後もコスト削減の取組みに努めていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃 之)
利島港前浜地区 離島ターミナル整備事 業 東京都	再々評価	222	443	【内訳】 貨物の輸送コスト削減：50.0億円 旅客の移動コスト削減：78.7億円 船舶損傷損失コスト削減：314.3億円 【主な根拠】 令和11年度予測取扱貨物量：69.4千トン 令和11年度予測乗降客数：14.0千人	377	【内訳】 建設費：374.4億円 運営維持費：2.7億 円	1.2	・定期貨客船の就航率が向 上することで、観光客の移 動の確実性が高まり、島の 観光振興に寄与するととも に 観光客に対するイメー ジアップにつながることで 観光客が増加する。 ・定期貨客船の就航率が向 上することで、貨物輸送の 信頼性が高まる。 ・定期貨客船の就航率が向 上することで、生活物資の 入荷が確実となり、安定し た島民生活が確保される。 ・接岸時の揺動や越波が減 少し、旅客の乗降や荷役作 業の安全性が高まる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・利島港における港内の静穏性が悪く、定期貨客船が接岸できな い場合があり、接岸できる場合でも、乗降中や荷役の安全性及び 効率性は十分でない状況にある。 このため、プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和10年度完了予定 【コスト削減等】 ・厳しい気象・海象条件や大水深といった悪条件下での施工環境 にあるため、ICTを活用した効率化・省人化の推進について検討 する。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃 之)
姫川港西ふ頭地区 国内物流ターミナル整 備事業 新潟県	再々評価	320	538	【内訳】 陸上輸送コスト削減便益：367億円 海上輸送コスト削減便益：81億円 滞船コスト削減便益：32億円 作業船コスト削減便益：36億円 曳船コスト削減便益：21億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 令和9年度予測取扱貨物量：4,889千トン／年	474	【内訳】 建設費：472億円 管理運営費等：2億 円	1.1	・荷役の効率化など背後の 荷主等事業者の物流機能の 高度化、効率化が促進さ れ、地域産業の競争力の向 上が図られる。 ・輸送効率化により、 CO ₂ 、NO _x の排出量が軽減さ れる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・背後地域における産業・物流の拠点として、取扱貨物量の増大 や船舶の大型化に対応した物流機能の拡充を図ることで、物流の 効率化を推進する。 ・曳船や作業船等の小型船の利用に対応した水域機能の向上を図 ることで、小型船利用の効率化を推進する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度整備予定 【コスト削減等】 ・施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト削減を 図っていく。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃 之)
伏木富山港富山地区 港湾公害防止対策事業 富山県	再々評価	99	179	【内訳】 環境改善便益：179億円 【主な根拠】 周辺地域世帯数：41万世帯	161	【内訳】 建設費：161億円	1.1	・水質及び底質の改善によ り、地域住民の安全、安心 が確保される。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・運河の底質改善により、汚染物質の流出防止や水質改善が図ら れ、住民生活の安全・安心につながることから、本プロジェクト の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和12年度完了予定	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃 之)

七尾港大田地区 廃棄物海面処分場整備 事業 石川県	その他	21	31	【内訳】 輸送コスト削減便益：28億円 残存価値：3.2億円 【主な根拠】 浚渫土砂処分量：39.7万m ³	25	【内訳】 建設費：25億円	1.2	・浚渫土砂の受入施設を整備することにより、荷役の効率化など背後の荷主等事業者の物流機能の高度化、効率化、地域産業の国際競争力の向上に寄与することができる。 ・浚渫土砂の輸送効率化により、CO ₂ 、NO _x の排出量が軽減される。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・港湾整備により発生する浚渫土砂の処分の適正化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 ・令和8年度完了予定	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
田子の浦港港内地区 港湾公害防止対策事業 静岡県	その他	104	201	【内訳】 底質環境改善便益：200億円 残存価値：1億円 【主な根拠】 富士市世帯数：102千世帯	158	【内訳】 建設費：158億円	1.3	・環境基準を超過する底質ダイオキシン類を除去することにより、港湾底質の環境改善が図られ市民の安全・安心が向上する。 ・港内及び周辺海域の自然環境保全に寄与する。	・事業期間及び総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・人体への健康被害が懸念される底質の汚染土砂について、地域から早期除去を求められている。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定 【コスト縮減等】 ・追加環境調査による浚渫範囲の絞り込みによりコスト縮減を図る	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
河下港垂水地区 国内物流ターミナル整備 事業 島根県	その他	103	175	【内訳】 船舶大型化による輸送コスト削減便益：95億円 震災時における輸送コストの削減便益等：2.9億円 防波堤整備による利用率向上効果：78億円 残存価値：0.4億円 【主な根拠】 予測取扱貨物量：19万トン/年	161	【内訳】 建設費：159億円 管理運営費：2.0億円	1.1	・港湾貨物の輸送の効率化により、CO ₂ 及びNO ₂ の排出量が軽減される。 ・耐震強化岸壁の整備により、災害活動時の拠点港として地域全体の防災機能の向上に寄与することができる。 ・背後の荷主等事業者の物流機能の効率化が促進され、地域産業の競争力の向上を図ることができる。	・総事業費の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大型船舶が利用できるようになり、輸送効率の向上が期待できる。 ・冬季も安定して利用できるようになれば、定時性が要求される物流関係の事業者も利用しやすくなり、貨物取扱量の増加が見込める。 【事業の進捗の見込み】 ・令和4年度完了予定 【コスト削減の取組】 ・上部斜面堤形式の防波堤を採用することで、消波ブロックの設置高さを低くし、ケーソン幅や上部コンクリートを減じた。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
水島港玉島地区 廃棄物海面処分場整備 事業 岡山県	再々評価	127	945	【内訳】 輸送コスト削減便益：880億円 残存価値：64億円 【主な根拠】 処分容量：7,235千m ³	158	【内訳】 総事業費：149億円 管理運営費：9億円	6.0	・浚渫土処分（処分容量：7,235千m ³ ）の効率化が図られる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・水島港における玉島東航路や水島玉島航路の整備に伴い発生する浚渫土を受け入れるため、浚渫土処理護岸を整備しているが、食料コンビナートが本格的な操業を開始するなど情勢の変化に伴い、新たな岸壁、航路等の整備が計画されていることから、新たに発生する浚渫土を受け入れるため、これまでに搬入された土砂の圧密を促進する減容化を実施し、必要な容量を確保する。 【事業の進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

宇部港東見初地区 国内物流ターミナル整備・廃棄物海面処分場整備事業 山口県	再々評価	416	1,081	【内訳】 輸送コスト削減便益：18億円 処分コスト削減便益：983億円 残存価値：80億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量：61,870トン/年 処分容量：4,417千m3	967	【内訳】 建設費：966億円 維持管理費：1億円	1.1	・物流機能の効率化・高度化による地域産業競争力の強化が図られる。 ・浚渫土砂の海洋投棄処分回避による海洋環境の保全が図られる。 ・廃棄物の適正処理により、生活環境の悪化が回避される。 ・沿道騒音等が軽減される。 ・港湾貨物の輸送が効率化され、CO2、NOXの排出量が軽減される。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・錯綜する内質、外質船舶の安全な航行、及び利用船舶の大型化に対応することで、取扱貨物の輸送コストが低減し、物流機能の効率化が図られる。 ・周辺地域で発生する一般廃棄物、産業廃棄物を処分するための処分場の受入容量が逼迫しているとともに、港内で発生する浚渫土砂の処分場所が確保されていない。このため、廃棄物埋立護岸を整備することにより、廃棄物、浚渫土砂の安定的な処分が可能となる。 【事業の進捗の見込み】 ・令和13年度完了予定 【コスト縮減等】 ・発生する床掘土砂の有効利用により、護岸建設費用の削減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
大分港坂ノ市地区 臨港道路細馬場線整備事業 大分県	その他	12	22	【内訳】 輸送費用削減：6.6億円 輸送時間費用削減：14.0億円 事故損失削減：1.8億円 【主な根拠】 想定交通量：167万1千台/年（港湾計画などから）	15	【内訳】 建設費：12.3億円 管理運営費：2.7億円	1.5	・本事業実施により、現道周辺環境の改善が図られ、騒音、振動、粉塵等が解消される。 ・交通混雑の緩和により生活環境、利便性が向上する。	・事業期間の見直しにより再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業実施により、臨海産業道路と国道197号を結び、円滑な港湾物流を確保する。 【事業進捗の見込み】 ・令和6年度完了予定 【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用（受入れ）を行うことで、不足盛土の購入費用等を削減することによりコスト縮減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)
川内港唐浜地区 国内物流ターミナル整備事業 鹿児島県	再々評価	49	138	【内訳】 輸送コストの削減：101億円 海難減少に伴う損失回避：37億円 その他の便益：0.7億円 【主な根拠】 令和8年予測取扱貨物量： （紙パルプ）6.7万トン/年 （砂・砂利・石材）10.2万トン/年	117	【内訳】 建設費：115億円 維持管理費：2.8億円	1.2	・背後の荷主等事業者の物流機能の安定化・効率化が促進され、地域産業の競争力の向上が図られる。	・再評価実施後一定期間が経過しているため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 ・大型船舶による効率的な一括大量輸送により、地域産業の競争力強化が図られるため、本プロジェクトの必要性は高い。 【事業進捗の見込み】 ・令和7年度完了予定 【コスト縮減等】 ・浚渫発生土を公共埠頭用地埋め立てに活用し、土砂処分費の軽減を図っている。	継続	港湾局 計画課 (課長 中村晃之)

【市街地整備事業】
 (国際競争拠点都市整備事業)
 (補助事業等)

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

【整備新幹線整備事業】
(整備新幹線整備事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)	費用:C(億円)						B／C
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	その他	16,800 【残事業 =6,700】	14,266 【残事業 =14,263】 【内訳】 利用者便益：8,950億円 【残事業=8,950億円】 供給者便益：4,621億円 【残事業=4,621億円】 環境等改善便益：102億円 【残事業=102億円】 残存価値：593億円 【残事業=590億円】 【主な根拠】 輸送密度：24,000人キロ/ 日・km（金沢・敦賀間）	17,277 【残事業 =6,950】 【内訳】 建設費：14,773億円 【残事業=5,323億円】 用地関係費：882億円 【残事業=5億円】 維持更新投資：1,621億円 【残事業=1,621億円】	0.8 【残事業 =2.1】	・滞在可能時間の増加 ・輸送安定性の確保 ・人的交流の活発化 ・医療施設、空港へのアクセス向上 ・まちづくり事業の活性化 ・オプション効果 ・イメージアップ効果 ・観光面での活性化 ・生産性向上による生産額の増加 ・新幹線の強靱性 ・東海道新幹線の代替機能 ・大雪での安定輸送 ・踏切障害事故の解消 等	総事業費増額および工期延期により再評価を実施 【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30分短縮（2時間31分→2時間2分）（想定） ・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県－富山県（約1.2 倍） 北陸3県（富山、石川、福井）－大阪府（約1.1 倍） ・生産性向上による生産額の増加 年間約857億円の増加 ・北陸新幹線（敦賀・大阪間）は、整備計画路線として位置付けられており、北陸新幹線全体では、更なる投資効果が発揮されることが期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・本線用地は約99%を取得済み。（工事に必要な用地は全て確保済み） ・土木工事については、トンネル区間の約99%、明かり区間の約94%が完成。 ・北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、令和4年度末の完成・開業を目指して建設を進めてきた。しかし、加賀トンネル工区の盤ぶくれや敦賀駅の工事遅延の影響により、約1年程度の工期遅延が生じると見込まれる。（天候や地質不良などのリスク要因が想定範囲内に収まる場合） 【コスト削減等】 ・伸縮継目設置個所の精査 ・軌道スラブの設計精査 ・事業執行体制の強化及び関係自治体との情報共有の拡充等を行う	継続	鉄道局 施設課 （課長 酒井浩二）	

【住宅市街地総合整備事業】
 (優良建築物等整備事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難 な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B／C				
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
千里高野台地区 優良建築物等整備事業 都市再生機構	長期間 継続中	73	70	【内訳】 域内便益※55億円 域外便益15億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備に よる周辺の価値向上、区 域内施設の収益向上 ※域内便益は維持管理費 12億円を控除した額	67	【内訳】 施設整備費 54億円 用地費 13億円	1.04	・「良質な住宅 供給」事業の実 施により、良質 な市街地住宅を 供給し、居住環 境の整備を図っ ていく。 ・「公共空間等 の確保」通路等 の整備により安 全な避難路の確 保、良好な街並 み形成を図って いく。 ・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 ・居住者に対し、建替事業 説明会を実施し先工区の移 転、仮移転を終え、先工区 建設工事を実施中。 ・今後は、計画及び工事につ いて行政及び居住者と更 なる調整の上、事業を進捗 していくことで、耐震上の 課題解決、居住水準の向 上、地域にとって安心安全 な歩行空間と緑の多いゆと りある街並みの形成が期待 される。	継続	住宅局 市街地建築課 (課長 宿本尚吾)	

(地域居住機能再生推進事業)
 (補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難 な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト縮減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B / C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
若松町・清水地区 地域居住機能再生推進 事業 大阪府・富田林市	長期間 継続中	36	20	【内訳】 家賃：19.3億円 駐車場利用料：0.2億円 用地の残存価値：0.1億 円 建物の残存価値：0.2億 円 【根拠】 市場家賃：80.8千円	20	【内訳】 事業費：16.1億円 維持管理費：3.9億円	1.00	老朽化した公営 住宅・改良住宅 の集約化・高層 化による再編整 備に併せ、世代 間のコミュニ ティミックスを 図るとともに、 共用部への交流 の場を整備して いる。 ・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 居住水準改善やバリアフ リー化、耐震性の確保な ど、事業の必要性は引き続 き高い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見 込まれていない。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 徳竹忠 義)	

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

近鉄大福駅周辺地区 地域居住機能再生推進 事業 奈良県	長期間 継続中	66	63	【内訳】 家賃：56億円 駐車場利用料：1.6億円 用地の残存価値：2.3億 円 建物の残存価値：3.0億 円 【主な根拠】 市場家賃140千円	67	【内訳】 事業費： 33億円 維持管理費：34億円	0.9	・住民等が交流 できる集会所や オープンスペー スを確保するこ とで賑わいのあ る良好なまちづ くりを寄与す る。 ・周辺の住宅地 に配慮したデザ インとすること で地域の良好な 景観形成に寄与 する。 ・多様な住戸プ ランを用意する ことで若年層の 入居を促し地域 活力の向上を行 う。	・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 耐震性の確保や居住環境の 向上に加え、ランニングコ ストの縮減、環境負荷の低 減を行う事業であるため必 要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 R2年度に第1期工事が完了 見込みであり、R15年度の 事業完了を目指す。 【コスト縮減等】 複数棟毎の建設や内装パネ ル工法の採用することでコ スト縮減を行っている。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 （課長 徳竹忠 義）
和歌山市南東部地区 地域居住機能再生推進 事業 和歌山市	長期間 継続中	84	42	【内訳】 居住水準向上便益 ・住宅： 41.7億円 ・駐車場：0.3億円 【主な根拠】 市場家賃：123千円／ 月・戸	45	【内訳】 建設費： 44億円 維持管理費：1億円	0.9	耐震性等安全性 の確保、高齢化 等に係る政策誘 導効果、福祉的 役割、地域波及 効果等を備えた 良好な住宅を供 給しつつ、地域 の福祉拠点化、 公的賃貸住宅戸 数の適正化等地 域の居住機能の 再生を図る。	・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 居住水準改善やバリアフリ ー化、耐震性の確保など、 事業の必要性は引き続き高 い。 【事業の進捗の見込み】 事業の支障となる要因は見 込まれていない。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 （課長 徳竹忠 義）

(密集市街地総合防災事業)
(補助事業等)

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難 な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B / C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
東池袋四・五丁目地区 密集市街地総合防災事業 豊島区	長期間 継続中	30	146	【内訳】 道路、公園等 63.3億円 都市再生住宅の供給 5.9億円 建替促進等 76.9億円 防災性の向上 0.1億円 【主な根拠】 居住環境の改善及び防災性の向上	81	【内訳】 道路整備費 19.1億円 公園整備費 22.6億円 都市再生住宅整備費 10.9億円 建替促進事業費 28.1億円	1.8	主要生活道路の整備、細街路拡幅や行き止まり路の解消により、地区の消防活動困難区域の解消、避難路の確保が実現できる	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 狭あい道路に狭小宅地の老朽住宅が集積する密集市街地であることから、事業の必要性が高い。 【事業の進捗の見込み】 補助81号線の整備とともに沿道のまちづくりも進んでいるため、事業の進捗が見込まれる。	継続	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高梨潤)
庄内・豊南町地区 密集市街地総合防災事業 大阪府、豊中市	長期間 継続中	110	119	【内訳】 公共施設整備等による住環境向上： 89億円 老朽建築物等除却： 7億円 建替促進： 23億円 【主な根拠】 公共施設整備等や建替による住環境の向上	110	【内訳】 公共施設整備費： 80億円 老朽建築物等除却： 18億円 建替促進に関わる建設事業費： 12億円	1.1	道路等の整備や建替促進により、活力と魅力ある美しい市街地環境の形成及び快適で安全な居住環境の創出が実現できる。	・事業採択後長期間（5年間）が経過したため再評価を実施 【投資効果等の事業の必要性】 地区の防災性向上や住環境の改善を図るため、引き続き、主要生活道路や都市計画道路の整備、建替促進が必要である。 【事業の進捗の見込み】 権利者の合意形成がとれた箇所から順次、事業を進めているところであり、事業の進捗が見込まれる。	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 徳竹忠義)

灘中央地区 密集市街地総合防災 事業 神戸市	長期間 継続中	121	176	【内訳】 域内便益 176億円 域外便益 0.48億円 【主な根拠】 居住環境の改善及び防災 性の向上	158	【内訳】 住宅等整備費 99億円 用地費 27億円 維持管理費 32億円	1.1	・延焼危険性の 軽減等による防 災面の向上 ・地域住人の防 災意識の向上 ・居住環境の改 善及び地域魅力 の向上	・事業採択後長期間（5年 間）が経過したため再評価 を実施 【投資効果等の事業の必要 性】 建物の共同化と道路拡幅整 備による、居住環境の改善 及び防災性の向上のため、 本事業を継続する必要があ る。 【事業の進捗の見込み】 工事着手しているものは順 調に進捗している。共同化 を検討しているエリアにつ いては、勉強会等により住 民の防災意識が高まってお り、事業の進捗が見込まれ る。	継続	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 （課長 徳竹忠 義）
--	--------------------	-----	-----	---	-----	---	-----	---	--	----	---

【都市公園等事業】
（補助事業等）

事業名 事業主体	該当 基準	総事業費 (億円)	費用便益分析					貨幣換算が困難 な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要 性、事業の進捗の見込み、 コスト削減等)	対応方 針	担当課 (担当課長名)
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)		B / C				
				便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳					
西巢鴨公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継続中	197	594	【内訳】 利用に係る価値：114億円 環境に係る価値：142億円 災害に係る価値：338億円 【主な根拠】 誘致圏：1.5km 誘致圏人口：9.7万人	188	【内訳】 建設費 177億円 維持管理費 11億円	3.2	・有効避難面積の確保に資する。 (有効避難面積：0.00㎡/人 →0.62㎡/人) ・事業採択後5年が経過した時点で継続中の事業であるため、再評価を実施 【必要性の観点】 ・豊島区地域防災計画において、広域避難場所の一部を構成するとともに、発災直後には周辺木造住宅密集地域の住民等の一時避難地となるため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 ・公園施設の整備は完了しており、整備効果の早期発現のため、令和2年12月に全面開園。 ・令和4年度(2022年度)に事業完了予定。 以上から、事業継続	継続	都市局公園緑地・ 景観課 (課長 五十嵐 康之)	