

新規事業採択時評価結果一覧

【道路・街路事業】
(直轄事業等)

事業名 事業主体	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	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					
一般国道275号 江別 北道路 北海道開発局	138	201	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：186 億円 走行経費減少便益：9.2 億円 交通事故減少便益：5.5 億円 【主な根拠】 計画交通量：21,200 台</p>	109	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間約26万人・時間／年kmの改善が見込まれる。 ・死傷事故率461件／億台キロの減少が見込まれる。 ・第三次医療施設（札幌市）へのアクセス向上。 ・工業製品の石狩湾新港から周辺の工業団地への輸送効率化。 	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道108号 花淵山バイパス 東北地方整備局	120	246	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：179 億円 走行経費減少便益：67億 円 交通事故減少便益：0.46 億円 【主な根拠】 計画交通量：3,400 台</p>	99	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・第三次医療施設（大崎市民病院）へのアクセス性向上に資する。（59分→48分） ・特定重要港湾仙台港や仙台空港を有する仙台と秋田県を最短で結ぶ物流等における重要路線である。 ・一般国道108号（現道）の災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道7号 秋田 南バイパス 東北地方整備局	30	149	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：143 億円 走行経費減少便益：1.9 億円 交通事故減少便益：4.9 億円 【主な根拠】 計画交通量：30,900 台</p>	37	4.0	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約10.4万人時間／年→約0.9万人時間／年） ・渋滞の改善が見込まれることにより、秋田市郊外から秋田都市圏への通勤時等の利便性向上に資する。 ・重要港湾秋田港への利便性の向上を図る。 	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道7号 鶴岡 バイパス 東北地方整備局	50	263	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：257 億円 走行経費減少便益：0.7 億円 交通事故減少便益：6.0 億円 【主な根拠】 計画交通量：20,700 台</p>	76	3.5	<ul style="list-style-type: none"> ・現道部における渋滞損失時間の改善が見込まれる。（約34.1万人時間／年→約2.3万人時間／年） ・鶴岡中央・東・西工業団地への利便性の向上を図る。（10分→6分） 	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

一般国道4号 東埼玉道路(延伸) 関東地方整備局	134	1,009	【内訳】 走行時間短縮便益：990億円 走行経費減少便益：16億円 交通事故減少便益：3.3億円 【主な根拠】 計画交通量：14,500～19,500台	123	8.2	・現道部における渋滞損失時間約89万人時間/年(県平均の36倍)の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故率約793件/億台キロ(県平均の6.4倍)の減少が見込まれる。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸) 関東地方整備局	69	180	【内訳】 走行時間短縮便益：160億円 走行経費減少便益：17億円 交通事故減少便益：3.7億円 【主な根拠】 計画交通量：18,100台	59	3.0	・現道部における渋滞損失時間約17万人時間/年(県平均の9.4倍)の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故率約377件/億台キロ(県平均の2.8倍)の減少が見込まれる。 ・救急医療活動を支援(救急病院へのアクセス：21分→14分)	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道159号 羽咋道路 北陸地方整備局	150	388	【内訳】 走行時間短縮便益：387億円 走行経費減少便益：-1.7億円 交通事故減少便益：2.9億円 【主な根拠】 計画交通量：17,900～21,200台	147	2.6	・医師不足が問題となっている七尾市の第3次医療施設(公立能登総合病院)から金沢市への搬送時間の短縮(約8分短縮 約67分→約59分)。 ・現道部における渋滞損失時間約184万人・時間/年の改善が見込まれる(約63万人時間/年削減)。 ・現道部では死傷事故率382件/億台キロの箇所が存在しており、事故の軽減が見込まれる。 ・現道は通学路でありながら歩道の整備状況が約55.7%と低く、幅員狭小区間も存在し、通過交通転換により歩行者の安全性向上に寄与する。 ・第1次緊急輸送道路に位置づけられ、能登有料道路の代替路線として機能、石川県のダブルラダー結いの道構想の実現に寄与する。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道1号 磐田バイパス 中部地方整備局	53	626	【内訳】 走行時間短縮便益：597億円 走行経費減少便益：15億円 交通事故減少便益：14億円 【主な根拠】 計画交通量：56,700台	76	8.2	・バイパス部の渋滞損失時間約18.4万人時間/年(全国直轄国道渋滞損失時間上位2割)の改善が見込まれる ・バイパス部、現道部にある主要渋滞ポイント5箇所の緩和が期待される	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

一般国道138号 須走 道路 中部地方整備局	157	374	【内訳】 走行時間短縮便益：353 億円 走行経費減少便益：19億 円 交通事故減少便益：2.3 億円 【主な根拠】 計画交通量：17,300 台	124	3.0	・現道部における最大渋滞損失時間253千人時間 /km年（県平均の8倍）の改善が見込まれる ・交差点部の死傷事故率1,066件/億台km（県 平均の12.5倍）の改善が見込まれる ・観光アクセス道路としての機能強化が見込ま れる ・御殿場バイパス西区間とともに、中央、東 名、新東名等と高速ネットワークを構築し、高 速道路のリダンダンシーの実現と、災害時にお ける緊急車両や物資の輸送体系の信頼度向上が 見込まれる	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道153号 豊田 北バイパス（1工 区） 中部地方整備局	147	440	【内訳】 走行時間短縮便益：437 億円 走行経費減少便益：1.1 億円 交通事故減少便益：1.6 億円 【主な根拠】 計画交通量：32600 台	117	3.8	・豊田市高橋地区から地域の拠点的病院である 豊田厚生病院への所要時間：5割短縮が見込ま れる（19分⇒10分） ・現道部における渋滞損失時間約45.4万人・時/ 年km（県平均の9.3倍）の改善が見込まれる。 ・中心市街を迂回する環状ルートを形成する （工場間の所要時間 60分⇒30分） ・緊急輸送道路：153号の老朽橋の代替ルートを 確保する	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道42号 有 田海南道路 近畿地方整備局	359	717	【内訳】 走行時間短縮便益：692 億円 走行経費減少便益：22 億円 交通事故減少便益： 3.1億円 【主な根拠】 計画交通量：9,000～ 9,600台	281	2.6	・現道における渋滞損失時間の改善が見込まれ る（約87万人時間/年→約2万人時間/年） ・死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込ま れる ・有田市域全域が第3次救急医療施設（和歌山 県立医大付属病院）30分圏域に入る ・CO2排出量が約1割削減される ・東海、南海、東南海地震同時発生による現道 42号津波浸水区間（L=300m）を回避し、災害発 生時の交通機能を確保	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道480号 鍋谷峠道路 近畿地方整備局	137	238	【内訳】 走行時間短縮便益：201 億円 走行経費減少便益：33 億円 交通事故減少便益：4.4 億円 【主な根拠】 計画交通量：5,800台	114	2.1	・第3次救急医療施設（近畿大学医学部付属病院 救急救命センター、泉州救急救命センター）への 30分搬送圏域が拡大する ・異常気象時における通行規制区間の解消 ・大型車の通行が可能となり、観光産業を支援	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道2号 周南立 体 中国地方整備局	45	183	【内訳】 走行時間短縮便益：157 億円 走行経費減少便益：15 億円 交通事故減少便益：11 億円 【主な根拠】 計画交通量：50,700 台	56	3.3	・主要渋滞ポイントである三田川交差点の最大 渋滞長2,000mが90mに削減され、混雑が解消され る。 ・沿道の夜間騒音が当該事業により改善する。 ・特定重要港湾徳山下松港や臨海部の工場群へ のアクセス性が向上し、物流の効率化を図る。 ・臨海部の化学工場や精油所での火災発生時、 被災者の円滑な移送に貢献する。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道2号 小月バ イパス 中国地方整備局	87	194	【内訳】 走行時間短縮便益：179 億円 走行経費減少便益：7.1 億円 交通事故減少便益：8.1 億円 【主な根拠】 計画交通量：38,600 台	95	2.0	・小月バイパス及び並行する国道491号の混雑が 解消される。（小月バイパス混雑度1.87→ 1.27） ・平成23年に開催される国民体育大会会場への アクセス性が向上する。 ・長府地区産業拠点から中国自動車道小月ICへ のアクセス性が向上し、地域産業活性化を支援 する。（所要時間約8分短縮） ・下関市小月町周辺から第三次医療施設（関門 医療センター）へのアクセス性が向上し、救急 医療活動を支援する。（所要時間約8分短縮）	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

一般国道11号 豊中観音寺拡幅 四国地方整備局	191	394	【内訳】 走行時間短縮便益：368 億円 走行経費減少便益：18 億円 交通事故減少便益：8.8 億円 【主な根拠】 計画交通量：36,800台	168	2.3	・現道部における渋滞損失時間約85万人時間/ 年から約4万人時間/年へ改善が見込まれる。 ・交通死傷事故率はH14～H17平均で892.6件/ 億台キロと高く、整備により減少が見込まれる。 ・事業区間沿線で、中・西讃地区最大の商業施 設の建設が予定されており、周辺地域経済の 活性化が期待されている。 ・沿道の夜間騒音が当事業により大幅に改善す る。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道201号 香春 拡幅 九州地方整備局	31	108	【内訳】 走行時間短縮便益：101 億円 走行経費減少便益：2.3 億円 交通事故減少便益：4.8 億円 【主な根拠】 計画交通量： 30,100～32,200台	29	3.7	・現道部における渋滞損失時間約25万人・時間/ 年の改善が見込まれる。 ・苅田港（重要港湾）へのアクセスの向上に資 する。 ・北部九州に集積する自動車関連産業の物流効 率化を支援する。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道3号 鳥栖 拡幅 九州地方整備局	77	226	【内訳】 走行時間短縮便益：205 億円 走行経費減少便益：15億 円 交通事故減少便益：5.7 億円 【主な根拠】 計画交通量： 40,100～43,800台	59	3.8	・現道部における渋滞損失時間約7.2万人・時間 /年の改善が見込まれる。 ・通学路であり、歩行者交通量159人/12hである 区間に3.5kmの自歩道が設置され、自歩道環境の 改善が見込まれる。(2.4m → 3.5m) ・事業箇所沿線には流通業務団地が立地してお り、今後の大型車の通行等について物流の効率 化を支援する。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

【道路・街路事業】
(補助事業等)

事業名 事業主体	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	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			
一般国道101号 追良 瀬Ⅱ期バイパス 青森県	40	48	【内訳】 走行時間短縮便益：47億 円 走行経費減少便益：- 0.26億円 交通事故減少便益：1.3 億円 【主な根拠】 計画交通量：4,100 台	35	1.4	・現道隘路 (w<5.5m:L=330m、i>6%:L=720m、 R<150m:20箇所) が解消される。 ・深浦町から鱒ヶ沢町立病院間 (2次救急医療施 設) のアクセス向上が図られる。 ・鱒ヶ沢町立病院から60分カバー圏域が約2km拡 大が見込まれる。(深浦町1集落：約380人の圏 域内取込み) ・防災点検要対策箇所 (落石・崩壊6箇所) およ び特殊通行規制区間 (落石等4km) の解消に資す る。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)
一般国道338号 大湊 Ⅱ期バイパス 青森県	25	67	【内訳】 走行時間短縮便益：70億 円 走行経費減少便益：-1.9 億円 交通事故減少便益：-1.1 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,300台	24	2.8	・現道隘路 (w<5.5m:L=1,100m、R<150m:9箇所) が解消される。 ・むつ市脇野沢地区からむつ市総合病院間 (2 次救急医療施設) のアクセス向上が図られる。 ・事故危険箇所を含む現道狭隘区間での安全性 向上に資する。 ・現道部における混雑度の緩和 (1.71→0.46) および、渋滞損失時間約40,400人時間/年 (県補 助国道平均の5倍) の改善が見込まれる。	道路局国道・防災課 (課長 下保 修)

一般国道285号 中津又道路 秋田県	25	44	【内訳】 走行時間短縮便益：35億円 走行経費減少便益：8.8億円 交通事故減少便益：0.09億円 【主な根拠】 計画交通量：9,000台	22	2.0	・上小阿仁村中心部が第3次医療施設（秋田市：秋田大学附属病院等）60分圏域に入る。 ・秋田港（重要港湾）へのアクセスの向上に資する。 ・五城目町中津又地区など災害や交通事故による通行止めに伴う迂回移動が回避される。 ・五城目町中津又地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道118号 松塚バイパス 福島県	33	76	【内訳】 走行時間短縮便益：72億円 走行経費減少便益：3.9億円 交通事故減少便益：0.27億円 【主な根拠】 計画交通量：9,400台	30	2.5	・渋滞箇所である2箇所の交差点の交通混雑が緩和する。 ・福島空港から会津地方への観光・物流ネットワークが強化する。 ・新市須賀川市の一体性が確保される。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道125号 古河拡幅 茨城県	36	48	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：8.7億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：14,500台	27	1.8	・現道部における渋滞損失時間約18万人時間/年の改善が見込まれる。 ・国道125号の現道には歩道未設置の区間があり、整備により歩行者・自転車の安全が確保される。 ・第3次救急医療施設（茨城西南地域）古河赤十字病院やJR古河駅等へのアクセス向上に資する。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道354号 玉村～伊勢崎バイパス 群馬県	90	245	【内訳】 走行時間短縮便益：234億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：0.14億円 【主な根拠】 計画交通量：14,200台	72	3.4	・佐波地域が第3次医療施設（国立高崎病院）30分圏域に入る。 ・高崎市～伊勢崎市間のアクセス向上に資する（61分⇒40分 約21分短縮） ・死傷事故率の低減が図れる。（300件/億台kmを超える箇所を解消）	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道411号 勝沼拡幅 山梨県	24	58	【内訳】 走行時間短縮便益：58億円 走行経費減少便益：-0.05億円 交通事故減少便益：0.47億円 【主な根拠】 計画交通量：9,200台	22	2.7	・整備前における渋滞損失時間約13.8万人時間/年の改善が見込まれる。 ・死傷事故率約382件/億台キロ（山区交差点）の低減が見込まれる。 ・老朽橋（大塚橋）の改善が図られる。 ・甲州市の中心部と勝沼IC間のアクセス向上が図られる。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道141号 長土呂～御影新田バイパス 長野県	12	89	【内訳】 走行時間短縮便益：82億円 走行経費減少便益：6.5億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：20,000台	13	6.6	・小諸市街地から第3次医療施設（佐久総合病院）への搬送が20分短縮される。 ・現道部における渋滞損失時間約4.9万人・時間/年（県内上位2割以内）の改善が見込まれる。 ・中部横断自動車道インターチェンジへの接続	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道152号 小道木バイパス 長野県	54	76	【内訳】 走行時間短縮便益：76億円 走行経費減少便益：0.60億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：3,400台	47	1.6	・飯田市南信濃地区が第3次医療施設（飯田市立病院）60分圏域に入る。 ・三遠南信自動車道へのアクセス向上 ・災害に対する悪条件を解消し災害耐性を向上。 ・飯田市南信濃地区のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

一般国道415号 谷屋大野バイパス 富山県	40	68	【内訳】 走行時間短縮便益：68億 円 走行経費減少便益：0.1 億円 交通事故減少便益：-0.4 億円 【主な根拠】 計画交通量：8,700 台	35	1.9	・谷屋地域が第3次医療施設（厚生連高岡病院） 30分圏域に入る。 ・現道の防災点検要対策箇所や地すべり区域を 回避し、生活幹線道路の安全な通行を確保す る。 ・谷屋・中村地区の幅員狭小・線形不良区間を 解消し、また、通学路の歩道未設置区間を解消 し交通安全の向上を図る。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道135号 吉田 ～川奈拡幅 静岡県	75	204	【内訳】 走行時間短縮便益：189 億円 走行経費減少便益：13 億円 交通事故減少便益：1.5 億円 【主な根拠】 計画交通量：32,300台	55	3.7	・現道部における渋滞損失時間約17.0万人時間/ 年km（県平均の6.3倍）の改善が見込まれる。 （日常的に混雑が発生している交差点「一碧湖 入口交差点」） ・第1次緊急輸送路である国道135号の確実 な機能確保を図る。 ・国道135号沿線に点在する観光地へのアク セス向上により、地域産業の活性化を支援す る。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道150号 磐南 IIバイパス 静岡県	40	111	【内訳】 走行時間短縮便益：107 億円 走行経費減少便益：2.0 億円 交通事故減少便益：1.2 億円 【主な根拠】 計画交通量：12,500台	32	3.5	・現道部における渋滞損失時間約21.0万人時間/ 年km（県平均の7.8倍）の改善が見込まれる。 （日常的に混雑が発生している交差点「掛塚橋 東交差点（他2箇所）」） ・要請限度を超えている現道の夜間騒音値の改 善が見込まれる。 ・第1次緊急輸送路である国道150号の確実 な機能確保を図る。 ・国道150号沿線に点在する工業団地へのア クセス向上により、地域産業の活性化を支援す る。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道150号 久能 拡幅 静岡市	80	432	【内訳】 走行時間短縮便益：439 億円 走行経費減少便益：-5.8 億円 交通事故減少便益：-1.1 億円 【主な根拠】 計画交通量：28,500台	61	7.1	・現道部における渋滞損失時間約3,914万人時間/ 年の改善が見込まれる。 ・4車線整備による容量増加で、静岡ICと臨海工 業地区の連結及び国産物流基幹ネットワークの 機能を強化し、特定重要港湾清水港へのアクセ スを向上 ・4車線整備による容量増加で、第1次緊急輸送 路としての機能強化と安定性が向上 ・渋滞解消により、沿道の久能山東照宮、イチ ゴ狩り等の観光産業へのアクセス向上	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道151号 一宮 バイパス 愛知県	243	892	【内訳】 走行時間短縮便益：806 億円 走行経費減少便益：36億 円 交通事故減少便益：50億 円 【主な根拠】 計画交通量：26,000 台	177	5.0	・現道部における渋滞損失時間約113万人・時間 /年の改善が見込まれる。 ・重要港湾・三河港へのアクセスの向上に資す る。 ・死傷事故率の高い一宮市街部（366件/億台km： 女子角交差点）を迂回するバイパスが整備される ため、安全性が向上する。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道477号 菰野 バイパス 三重県	14	216	【内訳】 走行時間短縮便益：223 億円 走行経費減少便益：-6.3 億円 交通事故減少便益：- 0.41億円 【主な根拠】 計画交通量：7,300 台	13	16.1	・県内の代表的な観光地である「湯の山温泉」 において、新名神高速道路の菰野ICからのア クセス向上により観光入り込み客が増大。 ・菰野地域から第3次医療施設（県立総合医療セ ンター病院）のアクセスが時間短縮。 ・既に着工している一般国道477号（四日市 湯の山道路）との連携により、菰野町千種地 域から新名神高速道路菰野IC、四日市市街地 中心部へのアクセス強化が図られ、地域高規格 道路としてのトラフィック機能に対する早期整 備効果の発現が図られる。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

一般国道317号 別宮 拡幅 愛媛県	5.0	18	【内訳】 走行時間短縮便益：17億円 走行経費減少便益：0.14億円 交通事故減少便益：0.55億円 【主な根拠】 計画交通量：16,200台	5.1	3.5	・本箇所周辺の、概ね4車線化が概成しているが、本工程が2車線でボトルネックとなっている。 ・現道部における渋滞損失時間41,025人時/年km（県平均の4.3倍 県管理国道ワースト6位）の改善が見込まれる。 ・現道部における混雑度は1.67（県管理国道ワースト1位）の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故率365.4件/年億台km（県内平均の6.4倍 県管理国道ワースト1位）の改善が見込まれる。 ・今治市別宮地区（今治市役所、公会堂、体育館、公園等あり）へのアクセスが向上する。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道385号 那珂川拡幅 福岡県	50	71	【内訳】 走行時間短縮便益：65億円 走行経費減少便益：4.4億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量：18,600台	45	1.6	・第3次医療施設（福岡大学病院）へのアクセス、救命率が飛躍的に向上する。（37分→21分） ・現道部における渋滞損失時間21万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・連続した歩道の整備により、歩行者の安全性が確保される。（全線通学路指定） ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（グリーンピア那珂川 2.2万人/年） （吉野ヶ里歴史公園 46.8万人/年） ・新規整備の公共公益施設へ直結する道路である。（ひがしせふり温泉 山茶花の湯）	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道500号 小石原川ダム付替道路 福岡県	2.1	11	【内訳】 走行時間短縮便益：9.5億円 走行経費減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：0.42億円 【主な根拠】 計画交通量：600台	4.8	2.3	・現道における大型車のすれ違い困難区間を解消する。 ・主要な観光地へのアクセス向上が期待される。（朝倉市191.8万人/年） （東峰村 67.5万人/年） ・関連する大規模事業と一体的に整備する必要がある。（小石原川ダム建設事業） ・付替道路事業は、平成16年3月に小石原川ダム建設事業として、環境影響評価手続き完了している。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道499号 栄上拡幅 長崎県	35	64	【内訳】 走行時間短縮便益：61億円 走行経費減少便益：0.72億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量：16,700台	29	2.2	・現道部における渋滞損失時間約34.5万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・現道部における死傷事故率約197件/億台kmの改善が見込まれる。 ・歩行者交通量370人/日の区間で、歩道設置により歩行者環境が向上する。 ・長崎空港（第2種空港）へのアクセスの向上に資する（旧野母崎町役場～長崎空港95分⇒87分など）。 ・第3次医療施設（長崎大学付属病院）へのアクセスの向上に資する（旧野母崎町役場～長崎大学付属病院71分⇒63分など）。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道327号 石原バイパス 宮崎県	40	45	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：0.94億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：1,300台	34	1.3	・バス路線（路線バス4便/日） ・椎葉村から第2次医療施設（日向救急病院）第3次医療施設（県立延岡病院）へのアクセス向上。 ・災害による集落の孤立化の解消（H16、H17の台風災害時に最長5日間の孤立） ・緊急輸送道路ネットワーク計画（2次） ・防災点検要対策箇所（2箇所）を改善、及び回避 ・幅員狭小、線形不良区間の解消による走行安全性の向上（曲線半径R=10m～50m程度）	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般国道199号 砂津バイパス 北九州市	38	63	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：3.7億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量：36,600台	31	2.0	・現道部における渋滞損失時間12万人・時間/年（県平均の4倍）の改善が見込まれる。 ・国際物流基幹ネットワークの機能向上に資する。（北九州貨物ターミナル駅～ひびきコンテナターミナル 31分⇒23分 ※新若戸道路整備含む） ・都市再生プロジェクト（都市再生緊急整備地域第2次指定：小倉駅周辺）を支援、中心市街地の活性化（小倉都心地区）に寄与する。 ・緊急輸送道路3箇年プログラム対象橋梁となっている砂津大橋の架け替えを実施することにより、緊急輸送道路（一次ネットワーク）の信頼性向上を図る	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）

一般国道507号 八重瀬道路 沖縄県	111	870	【内訳】 走行時間短縮便益：831億円 走行経費減少便益：28億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量：29,900台	89	9.7	・渋滞損失時間約8万人・時間/年の改善が見込まれる。 ・死傷事故率約359件/億台キロ（県平均の4.66倍）の改善が見込まれる。 ・第3次医療施設（県立医療センター・子ども医療センター）へのアクセスの向上に資する。 ・空港（第2種空港）へのアクセスの向上に資する（空港まで到達時間30分圏域人口が5,800人増）。	道路局国道・防災課 （課長 下保 修）
一般県道 川原畑大戸線 湖面1号橋工区 群馬県	5.1	9.3	【内訳】 走行時間短縮便益：9.1億円 走行経費減少便益：0.13億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：1,900台/日	5.5	1.7	・ハツ場ダムにより水没する川原湯地区と川原畑地区の移転代替地を結び、地域コミュニティの維持等生活再建を支援する。 ・新川原湯温泉と吾妻渓谷、ダムサイト等の観光施設を結び、水没地区の観光を支援する。	関東地方整備局 道路部地域道路課 （課長 田村 俊彦）
主要地方道 三田西インター線 溝口～長坂工区 兵庫県	30	48	【内訳】 走行時間短縮便益：41億円 走行経費減少便益：4.8億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：11,200台/日	23	2.0	・JR福知山線と立体交差するバイパス整備により、安全で円滑な交通を確保し、踏切事故防止や消防・救急救命活動を支援する。 ・国道176号と県道テクノパーク三田線・黒石三田線を連絡し、梯子状道路ネットワークを形成するとともに、舞鶴若狭自動車道三田西ICからのアクセスが向上され、丹波地域をはじめとする周辺地域と三田市との連携を強化、地域の自立・活性化に寄与する。	近畿地方整備局 道路部地域道路課 （課長 田中 貢）
主要地方道 唐津北波多線 重河内工区 佐賀県	6	25	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：2.7億円 交通事故減少便益：1.2億円 【主な根拠】 計画交通量：1,800台/日	6.4	3.9	・原子力災害時の緊急避難道路として信頼性の高い道路が形成される。 ・西九州自動車道（北波多IC）へのアクセスの向上により観光交流人口の拡大や産業の活性化が図られる。 ・唐津肥前線やR204など災害や交通事故による通行止めに伴う迂回路として信頼性の高い路線が確保される。 ・重河内地区のすれ違い困難な隘路や視距の取れない屈曲区間を解消し、交通の円滑化を図る。	九州地方整備局 道路部地域道路課 （課長 春田 義信）
主要地方道 糸満与那原線 山城～喜屋武工区 沖縄県	22	103	【内訳】 走行時間短縮便益：105億円 走行経費減少便益：-1.7億円 交通事故減少便益：0.11億円 【主な根拠】 計画交通量：4,200台/日	21	4.9	・戦跡・史跡等の各拠点施設間を相互に結び、那覇空港（第2種空港）へのアクセスの向上に資するなど、観光地へのアクセス性・周遊性を高め、観光拠点の形成と地域の活性化を支援する。 ・糸満市南部海岸一帯から第2次医療施設（南部病院）へのアクセスを改善し救急医療活動を支援する。 ・糸満市南部海岸一帯のすれ違い困難な隘路を解消し、交通の円滑化を図る。	内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課 （課長 金城 博）
都市計画道路 3・4・66日吉中央通 函館市	29	58	【内訳】 走行時間短縮便益：54億円 走行経費減少便益：3.1億円 交通事故減少便益：0.86億円 【主な根拠】 計画交通量：6,400台/日	21	2.8	・北海道内センサス区間の上位2割に含まれる区間の渋滞を緩和する。 ・現在は狭小な片側歩道が、拡幅されて両側に設置される。（歩行者・自動車の安全性の向上） ・死傷事故率が高い区間の事故減少が見込まれる。	北海道開発局 都市住宅課 （課長 小田島聖）

都市計画道路 西滝新城線（石江） 青森県	30	33	【内訳】 走行時間短縮便益：32億円 走行経費減少便益：0.93億円 交通事故減少便益：0.03億円 【主な根拠】 計画交通量：17,300台/日	24	1.4	・歩道狭小区間に幅広歩道が設置され歩行者等の安全性が向上する。 ・青森市西部地区と中心市街地を連結するバス路線の強化による定時制確保、利便性向上が図られる ・現青森駅周辺の中心市街地と新幹線新駅との連携強化が図られる。 ・堆雪幅確保により冬期の交通事故低減が図られる。 ・基幹的な都市内幹線道路網の整備により、都市内交通の円滑化を図るとともに物流の効率化を支援することができる。	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 大場大枝線 埼玉県	85	246	【内訳】 走行時間短縮便益：240億円 走行経費減少便益：5.6億円 交通事故減少便益：0.17億円 【主な根拠】 計画交通量：9,300台/日	70	3.5	・ボトルネック踏切による渋滞を解消する。 （現況旅行速度8.5km/h） ・自転車歩行者道の鉄道立体構造により、車道と分離され歩行者安全対策に資する。 ・道路拡幅（標準幅員16m）による消防車等の緊急車両のアクセスや避難路（4.5mの自転車歩行者道）としての機能が確保されるとともに、延焼遮断帯としての効果が向上する。	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
京王電鉄京王線連続 立体交差事業 （代田橋駅～八幡山 駅付近） 東京都	1,020	1,185	【内訳】 移動時間短縮便益：1,101億円 走行経費減少便益：81億円 交通事故減少便益：2.7億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：293,100台時/日	465	2.5	・踏切16箇所（うち開かずの踏切16箇所）を除去することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
西武鉄道新宿線連続 立体交差事業 （中井駅～野方駅付 近） 東京都	600	741	【内訳】 移動時間短縮便益：686億円 走行経費減少便益：46億円 交通事故減少便益：8.8億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：276,800台時/日	340	2.2	・踏切9箇所（うち開かずの踏切7箇所）を除去することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
京阪電鉄京阪本線連 続立体交差事業 （香里園駅～枚方公 園駅付近） 大阪府	900	905	【内訳】 移動時間短縮便益：870億円 走行経費減少便益：23億円 交通事故減少便益：12億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量：301,800台時/日	519	1.7	・踏切21箇所（うち開かずの踏切20箇所）を除去することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。	本省 都市・地域整備局 街路課 （課長 松谷春敏）
都市計画道路 3・4・浦1号神森 線 沖縄県 浦添市	14	45	【内訳】 走行時間短縮便益：44億円 走行経費減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：0.08億円 【主な根拠】 計画交通量：13,400台/日	12	3.8	・都市圏の主要な環状道路である那覇糸満線の渋滞緩和が期待される。 ・県道那覇糸満線、県道浦添西原線及び県道那覇宜野湾線等における慢性的な交通渋滞が緩和されることが期待できる。 ・広域道路との連結により日常活動圏中心都市へのアクセス性が向上する。 ・災害時の避難所となる公立中学校（神森中学校）に直接連絡する道路であり、避難路としてばかりで無く、周辺地域の消火活動の支援、延焼遮断帯機能が確保される。 ・二次救急医療体制救急病院である浦添総合病院へのアクセス性向上により、移動時間の短縮が図られ救急時の迅速な対応が期待される。	沖縄総合事務局開発建設 部建設産業・地方整備課 （課長 竹富信也）

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	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	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					
北斗市新幹線新駅周辺土地区画整理事業 北斗市	34	20	【内訳】 走行時間短縮便益：16億円 走行費用短縮便益：4.1億円 交通事故減少便益：0.39億円 【主な根拠】 計画交通量：4,616台	9.1	2.2	・公共交通機関の利用の促進に資する。(北海道新幹線 新駅駅前広場の整備) ・市街地の幹線都市計画道路網密度が高くなる。(0.0km/km ² →5.5km/km ²) ・住宅系・商業系の地区内の歩道が新設整備される。	北海道開発局 都市住宅課 (課長 小田島聖)
二中地区(第一)土地区画整理事業 前橋市	90	81	【内訳】 走行時間短縮便益：79億円 走行費用減少便益：0.53億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量：9,315台/日	24	3.4	・安全な生活環境の確保(通学路等の歩行者空間の確保) ・良好な生活環境の保全・形成(緑地整備による環境の保全、良好な景観の形成) ・道路の防災対策・危機管理の充実(6m以上の道路を確保し、災害時の延焼防止、緊急車両の通行の円滑化)	関東地方整備局 都市整備課 (課長 赤星健太郎)
西袋上馬場土地区画整理事業 八潮市	206	61	【内訳】 走行時間短縮便益：53億円 走行費用短縮便益：6.2億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：27,400台/日	30	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(都市計画道路整備による現道の混雑解消) ・良好な環境の保全・形成(地区計画等による宅地側の良好な環境の形成) ・道路の防災対策・危機管理の充実(幅員6m以上の道路がない消火活動困難地区の解消)	関東地方整備局 都市整備課 (課長 赤星健太郎)
新曽第二土地区画整理事業 戸田市	298	243	【内訳】 走行時間短縮便益：201億円 走行費用短縮便益：4.7億円 交通事故減少便益：37億円 【主な根拠】 計画交通量：29,800台/日	67	3.6	・交通円滑化の推進(戸田駅東口駅前広場整備による公共交通機関の利用の促進) ・安全な生活環境の確保(都市計画道路の歩道幅員1.5m→5.5m) ・良好な環境の保全・形成(地区計画による宅地側の良好な環境形成) ・道路の防災対策・危機管理の充実(避難拠点の公園整備 0箇所→4箇所)	都市・地域整備局 市街地整備課 (課長 松田秀夫)
石動駅南土地区画整理事業 石動駅南土地区画整理組合	40	41	【内訳】 走行時間短縮便益：38億円 走行費用短縮便益：2.3億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量：2,410台/日	19	2.1	・中心市街地の活性化(JR石動駅隣接地区の整備により都市拠点の機能を強化) ・安全な生活環境の確保(地区内の歩道整備による安全性の向上) ・都市圏交通円滑化の推進(駅南口広場の新設により既存の駅北口周辺道路の混雑緩和)	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 細萱英也)
金沢市副都心北部大友土地区画整理事業(仮称) 金沢市副都心北部大友土地区画整理組合(仮称)	29	25	【内訳】 走行時間短縮便益：26億円 走行費用短縮便益：-1.9億円 交通事故減少便益：0.43億円 【主な根拠】 計画交通量：39,000台/日	11	2.2	・幹線道路網の整備(地域高規格道路側道の位置づけのある道路の整備) ・地域・都市の基盤形成(道路整備と一体となった宅地供給) ・道路の防災対策(緊急輸送道路ネットワークの計画の位置づけのある幹線道路の整備)	北陸地方整備局 都市・住宅整備課 (課長 細萱英也)

駅北本郷土地区画整理事業 羽島市	37	42	【内訳】 走行時間短縮便益：41億円 走行費用短縮便益：2.0億円 交通事故減少便益：-0.60億円 【主な根拠】 計画交通量：14,043台/日	7.8	5.3	・交通の円滑化（交通の分散化による渋滞解消とインターへのアクセス時間が短縮） ・安全な生活環境の確保（通学路における歩道整備 約43%→100%、内水被害の解消） ・道路の防災対策・危機管理の充実（消火活動の困難地域と狭隘道路の解消）	中部地方整備局 都市整備課 （課長 中西賢也）
豊田寺部土地区画整理事業 豊田市	158	391	【内訳】 走行時間短縮便益：378億円 走行費用短縮便益：10億円 交通事故減少便益：2.2億円 【主な根拠】 計画交通量：19,260台/日	37	10.3	・都市圏の交通円滑化の推進（豊田則定線の混雑度 1.50→0.60） ・地域・都市の基盤の形成（電線類地中化 0km→約2.5km、平成29年の都心人口増数 約2,000人に対し約6割） ・安全な生活環境の確保（歩道付道路延長 約0.6km→約2.5km）	中部地方整備局 都市整備課 （課長 中西賢也）
安城南明治第一土地区画整理事業 安城市	235	130	【内訳】 走行時間短縮便益：128億円 走行費用短縮便益：2.1億円 交通事故減少便益：-0.22億円 【主な根拠】 計画交通量：9,050台/日	46	2.8	・安全な生活環境の確保（歩道付道路延長 約2.1km→約4.2km） ・良好な環境の保全・形成（電線類地中化 0km→約2.7km） ・道路の防災対策・危機管理の充実（狭隘道路の解消及び不燃化領域の拡大）	中部地方整備局 都市整備課 （課長 中西賢也）
茶屋新田土地区画整理事業 名古屋茶屋新田土地区画整理組合	308	285	【内訳】 走行時間短縮便益：273億円 走行費用短縮便益：7.3億円 交通事故減少便益：5.1億円 【主な根拠】 計画交通量：33,300台/日	30	9.4	・地域・都市基盤の形成（スーパー中核港湾整備に伴う港湾関連人口の増加への対応） ・安全な生活環境の確保（歩道付道路延長 0km→約4.8km） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・防災対策（浸水被害の解消）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
JR高槻駅北東土地区画整理事業 JR高槻駅北東土地区画整理組合	52	53	【内訳】 走行時間短縮便益：50億円 走行費用短縮便益：2.5億円 交通事故減少便益：0.52億円 【主な根拠】 計画交通量：13,663台/日	19	2.8	・中心市街地の活性化（立地特性を活かした都市機能の充実） ・地域・都市基盤の形成（快適な歩行空間の創出や都市計画道路等の新設による駅周辺の交通環境の向上） ・道路の防災対策・危機管理の充実（地域防災計画に位置づけられる公園の整備等）	近畿地方整備局 都市整備課 （課長 奥田舘夫）
吹田操車場跡地土地区画整理事業 都市再生機構	110	86	【内訳】 走行時間短縮便益：87億円 走行費用短縮便益：2.0億円 交通事故減少便益：-3.2億円 【主な根拠】 計画交通量：10,040台/日	12	7.5	・都市圏の交通円滑化の推進（駅前アクセス利便性向上による地域活性化の促進） ・地域・都市の基盤形成（狭隘な道路拡幅や道路等の新設による交通の円滑化と歩行者の安全確保） ・鉄道操車場跡地における健康、教育創生拠点の形成	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）
松山駅周辺土地区画整理事業 松山市	289	250	【内訳】 走行時間短縮便益：243億円 走行費用短縮便益：5.8億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量：14,253台/日	132	1.9	・中心市街地の活性化（JR車両・貨物基地等を含めた土地の整序等により、土地の有効利用が促進） ・都市圏の交通円滑化（東西軸をなす幹線道路の整備等） ・道路の防災対策・危機管理の充実（幅員2m～5mの道路による消火活動が困難な地区が解消される。）	都市・地域整備局 市街地整備課 （課長 松田秀夫）

緑ヶ浜土地区画整理事業 新宮町緑ヶ浜土地区画整理組合	42	55	【内訳】 走行時間短縮便益：55億円 走行費用短縮便益：0.81億円 交通事故減少便益：-0.13億円 【主な根拠】 計画交通量：4,600台/日	22	2.6	・地域・都市の基盤の形成（JR新駅隣接） ・活力ある地域の実現、生活利便性の向上（地区内への商業施設等の誘致） ・良好な環境の保全・形成（地区計画等による宅地側の良好な環境の形成） ・宅地需要への対応（福岡市隣接）	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 福本仁志）
新鳥栖駅西土地区画整理事業 鳥栖市	16	13	【内訳】 走行時間短縮便益：9.7億円 走行費用短縮便益：0.36億円 交通事故減少便益：0.14億円 歩行時間短縮便益：3.0億円 【主な根拠】 計画交通量：4,900台/日	6.0	2.2	・地域・都市の基盤の形成（九州新幹線新駅を核とした広域的な交通・交流の拠点都市の形成。（九州新幹線鹿児島ルート の全線開業、新幹線新駅及び長崎本線新駅の設置）） ・都市圏の交通円滑化の推進（公共交通機関の利用の促進に資する。（駅前広場の整備等）（新鳥栖駅西口駅前広場（約5,800㎡）の整備）） ・良好な生活環境の形成（ユニバーサルデザインの推進（県推進地区に選定）、地区計画の導入（6.8ha））	九州地方整備局 都市・住宅整備課 （課長 福本仁志）

【住宅市街地基盤整備事業】

事業名 事業主体	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	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					
茂呂第一土地区画整理 他2地区					・本地区は伊勢崎市中心市街地の南東方面に位置し、東方500mには東武鉄道伊勢崎線剛志駅を有する。また、地区内の都市計画道路の整備及び区画整理事業による農地から市街地への土地利用を図っており、良好な居住環境を形成する。		
(主) 伊勢崎深谷線 (地方道) 群馬県	30	105	【内訳】 走行時間短縮便益：88億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：4.8億円 【主な根拠】 暫定2車線 計画交通量12,100～ 13,400台/日	48	2.2	・団地から東毛広域幹線道路である国道354号バイパスに直接連絡するため、東毛地域へのアクセスが飛躍的に向上する。また、当該道路も広域幹線道路の一部を担う。	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 （課長 高木直人）
市道(境)5476号線 (地方道) 群馬県・伊勢崎市	24						
岩瀬土地区画整理						・東武伊勢崎線羽生駅まで約1Kmに位置し、職住近接を実現 ・羽生市総合振興計画や埼玉県住生活基本計画において、住宅の供給促進を図る地区として位置付けられた土地区画整理事業	
主要地方道羽生外野栗橋線(地方道) 埼玉県	22	30	【内訳】 走行時間短縮便益：26億円 走行経費減少便益：2.5億円 交通事故減少便益：1.5億円 【主な根拠】 計画交通量：5,000台/日	23	1.3	・鉄道により分断された市中心市街地との円滑な交通を確保 ・羽生市北部・加須市北部地域に立地する大規模工場へのアクセス性向上	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 （課長 高木直人）

開成町南部地区土地区画整理						<ul style="list-style-type: none"> ・小田急小田原線開成駅から西へ約1kmに位置し、職住近接の住宅地事業 ・開成町総合計画の他開成町都市計画マスタープランの重点整備地区に位置づけられており、団地内に新設小学校が平成22年4月開校するなど、良好な居住環境を形成 	
都市計画道路 和田河原開成大井線 (区画) 神奈川県	12	39	【内訳】 走行時間短縮便益：39億円 走行経費減少便益：1.1億円 交通事故減少便益：-0.21億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台	10	3.9	<ul style="list-style-type: none"> ・団地から小田急開成駅、東名高速道路大井松田ICまでのアクセス向上 	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
県道711号小田原松田 (地方道) 神奈川県	40	194	【内訳】 走行時間短縮便益：190億円 走行経費減少便益：4.7億円 交通事故減少便益：0.11億円 【主な根拠】 計画交通量：11,500台/日	90	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・団地から県道711号小田原松田(4車線整備済み)へのアクセス向上 	
橋本大山町西2地区						<ul style="list-style-type: none"> ・JR橋本駅の東約900mに位置し、職住近接を実現 ・都市再生緊急整備地域に指定され、地区計画による良好な居住環境 ・団地に隣接し、公園を整備するなど、良好な居住環境 	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
市道 大山氷川 (地方道) 相模原市	29	164	【内訳】 走行時間短縮便益：159億円 走行経費減少便益：4.5億円 交通事故減少便益：0.57億円 【主な根拠】 計画交通量：9,800台/日	28	5.8	<ul style="list-style-type: none"> ・団地からJR橋本駅及び国道16号へのアクセス向上 ・広域避難場所の小山公園へのアクセス向上による防災機能の強化 	
小田急相模原駅北口B地区						<ul style="list-style-type: none"> ・横浜中心部から20km圏内にあり、小田急相模原駅北口に位置し、都市機能の充実を図るため住居・商業・業務等の集積を目的に建築物の高度化を図る。 	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
都市計画道路 相模原二ツ塚線 (街路) 神奈川県	9	192	【内訳】 走行時間短縮便益：184億円 走行費用短縮便益：8.4億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：14,000台	106	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・平成23年度の小田急相模原駅北口再開発の完成にあわせて、本路線の整備により、地震時等の災害における団地と広域避難場所、防災ヘリポートへのアクセス向上。 	
出川地区他1地区						<ul style="list-style-type: none"> ・南松本駅東側に隣接する住宅団地及び西側に位置する公営住宅の建替 (南松本駅から松本駅まで3.5km) 	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 高木直人)
都3.4.22小池平田線 松(街路) 松本市	29	77	【内訳】 走行時間短縮便益：73億円 走行経費減少便益：4.1億円 交通事故減少便益：0.00億円 【主な根拠】 計画交通量：16,400台/日	29	2.6	<ul style="list-style-type: none"> ・団地と松本市の中心市街地及び公益施設へのアクセスが向上する。 	

岩槻駅西口団地						・大宮駅から8.5kmに位置し、埼玉県の住生活基本計画により重点供給地域に指定されており、都市型住宅の供給促進に努め、岩槻駅西口駅前の良好な居住環境を形成を図る	
岩槻駅西口駅前通り線 (街路) さいたま市	29	51	【内訳】 走行時間短縮便益：49億円 走行経費減少便益：0.92億円 交通事故減少便益：1.4億円 【主な根拠】 計画交通量：8,000台/日	26	2.0	・団地から東北道岩槻ICに接続する国道122号バイパスに連絡することによるアクセスの向上	関東地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 高木直人)
J R 高槻駅北東地区							
古曾部西冠線 (街路) 高槻市	7.6	13	【内訳】 走行時間短縮12.8億円 走行経費減少 0.62億円 交通事故減少 0.02億円 【主な根拠】 計画交通量9,392台/日	7.4	1.8	・都市再生緊急整備地域における住宅供給により、住宅、文教、商業、福祉などの機能を組み合わせたまちづくりを行うもの ・歩車分離およびバリアフリー化による高槻市北部の住宅街から駅周辺への良好な歩行者空間の確保	近畿地方整備局 建政部 住宅整備課 (課長 椎名大介)
乙金第二						・福岡市中心部まで10kmに位置し、職住近接を実現	
現人橋乙金線他2路線 (区画) 福岡県	12	24	【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：0.64億円 交通事故減少便益：0.30億円 【主な根拠】 計画交通量：10,300台/日	12	1.9	・既存幹線道路との円滑なアクセス向上、近隣地域とのネットワークを図ることにより、交通の利便性が向上する	九州地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 福本仁志)
3・5・212乙金川久保線 (街路) 福岡県	6.4						
沖田緑ヶ浜						・福岡市中心部まで15kmに位置し、職住近接を実現	
(3・4・5)上浜・馬場線 (区画) 福岡県	9.0	46	【内訳】 走行時間短縮便益：41億円 走行経費減少便益：3.4億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量：9,100台/日	23	1.9	・整備路線とJR鹿児島本線を立体交差させることにより、地区の利便性が向上する	九州地方整備局 建政部 都市・住宅整備課 (課長 福本仁志)