

再評価結果一覧 (平成31年3月時点)

【河川事業】 (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				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					
弘法川・法川床上浸水対策特別緊急事業 京都府	その他	81	238	93	2.5	<p>・総事業費が約74億円から約81億円に増加したことから再評価を実施。</p> <p>・事業期間を平成31年度完了予定から平成32年完了予定に延長することから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・弘法川は、福知山市街部の西部を北流した後、荒河付近和久川の下をサイフォンで横過し、由良川に合流する流域面積15.1km²、流路延長7.3kmの一級河川。法川は、福知山市街地の南部を流下し、由良川に合流する流域面積3.3km²、流路延長2.5kmの一級河川。</p> <p>・流域の福知山市街地は低平地に位置しており、その地盤高は由良川本川の堤防高に比べ低く、昭和50年以降、水田や山地等で宅地化が進み、市街化の進展とともに、流域内の保水力が低下している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・社会的要因及び土質条件の変更により、事業費が増額となった。また、工法変更に伴う作業日数の増加及び一部で用地買収に遅れが生じたことから、事業期間が5カ年から6カ年に変更する見込みとなった。</p> <p>・平成27年度より事業に着手し、平成30年度までに全体2,230mのうち770mの改修が完了している。</p> <p>・国及び福知山市と連携をとり、引き続き築堤、河道拡幅、橋梁架替、排水機場及び調整池の整備等を実施し、2020(平成32)年度に完了する予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・河道拡幅に伴い多量の土砂が見込まれることから、当該河川・調整池及び近隣河川の築堤工事等に利用する。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上智夫)		
高尾川床上浸水対策特別緊急事業 福岡県	その他	89	229	95	2.4	<p>・総事業費が約78億円から約89.1億円に増加したことから再評価を実施。</p> <p>①事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <p>・高尾川は、福岡県の北西部を南北に流れる御笠川の二次支川で、その源を太宰府市の高雄山に発し、筑紫野市の中心市街部を流れ鷺田川へ合流する流路延長1.5km、流域面積4.4km²の二級河川。</p> <p>・流域近傍には西鉄二日市駅やJR二日市駅等の交通の要所があり、高尾川沿川には商店街や福岡県最古の酒蔵等からなる市街地が形成され、市街化の進展とともに、流域内の保水力が低下している。</p> <p>②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて</p> <p>・社会的要因及び土質条件の変更により、事業費が増額となった。</p> <p>・平成27年度より事業に着手し、平成30年度までに地下河川の立坑および橋梁架け替えが完了している。</p> <p>・引き続き地下河川のトンネル部のシールド掘削を実施し、平成31年度に完了する予定。</p> <p>③コスト縮減や代替案立案等の可能性について</p> <p>・橋梁架け替えに伴う物件補償を最小限に抑えられるよう新設位置について地元と調整を図る。</p>	継続	水管理・国土保全局治水課 (課長 井上智夫)		

【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						
最上小国川ダム建設事業 山形県	その他	88	114	108	102 億円 6.2億円	1.1	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 最上小国川の氾濫が想定される地区を含む最上町では、平成22年から平成27年の間で、総人口は10%減、総世帯数は4%減となっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 平成7年度に実施計画調査に着手している。現在、基礎処理工、天端道路工、減勢工などを実施しているところであり、2019年度（平成31年度）の完成に向けて事業を進めている。 平成30年8月の大雨による仮設備や工事用道路の被災、また、基礎処理工の増加等により、事業費が約4億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> 湛水地内の県道について、流水型ダムの特徴を活かし耐水化構造として冠水を許容する計画とすることで、県道付替えに要するコストを縮減した。また、情報提供装置の見直しなど更なるコスト削減に努めることとしている。 平成23年度に実施した最上小国川ダム建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検討に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（最上小国川ダム）と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 井上 智夫)		

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						
千五沢ダム再開発 事業 福島県	その他	145	724	201	【内訳】 建設費 188億円 維持管理費 13億円	3.6	<ul style="list-style-type: none"> 北須川流域では、昭和41年9月、昭和61年8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10年8月、平成14年7月、平成23年9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61年8月に浸水面積470ha、浸水戸数179戸、平成10年8月に浸水面積270ha、浸水戸数30戸、平成23年9月に浸水面積19.9ha、浸水戸数1戸等が発生している。 主な渇水被害として、昭和62年5月に断水5日間、平成2年7月に断水10日間、平成24年8月～9月に農業用水の取水制限及び河川への夜間放流制限を約1ヶ月間実施している。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 北須川の氾濫が想定される地区を含む石川町では、平成24年から平成29年の間で、人口はほぼ横ばい、世帯数は1.1%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 <ul style="list-style-type: none"> 平成7年度に実施計画調査に着手している。現在、洪水吐改築工事を実施しているところであり、2023年度(平成35年度)の完成に向けて事業を進めている。 かんがい用水供給のため、工事の施工期間を見直したことにより、事業期間が2ヶ年延長となった。 上記理由に伴う仮設工の存置期間の延長により事業費が約6億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> 空港へ運搬する掘削委発生土の一部を運搬距離が近いダム下流の浄水場予定地及びダム堤体下流側へ運搬するなど施工方法の効率化を図り、コスト縮減に努めることとしている。 今出川流域の治水対策については、「北須川・今出川の改修のみ」と「千五沢ダム改築と北須川・今出川の改修の組み合わせ」を比較し、経済性等から現計画が最適と判断している。 	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 井上 智夫)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
鵜川ダム建設事業 新潟県	その他	445	1,183	<p>【内訳】 被害防止便益：827億円 流水の正常な機能の維持に 関する便益：340億円 残存価値：16億円</p> <p>【主な根拠】 洪水調節に係る便益： 年平均浸水軽減戸数：157 戸 年平均浸水軽減面積：60ha 流水の正常な機能の維持に 関する便益 流水の正常な機能の維持に 関して 鵜川ダム建設事業と同じ機 能を有するダムを 代替施設とし、代替法を 用いて計上</p>	589	<p>【内訳】 建設費 582 億円 維持管理費 7.1億円</p>	2.0	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 鵜川の氾濫が想定される地区を含む柏崎市では、平成28年から平成30年の間で、人口は12%増、世帯数は1%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 <ul style="list-style-type: none"> 昭和50年度に実施計画調査に着手している。現在、本体工事を実施しているところであり、2025年度（平成37年度）の完成に向けて事業を進めている。 ダム基礎地盤の状況が想定より悪いことが判明し、施工計画を見直したため、事業期間が2ヶ年延長となり、事業費が約125億円増となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> コアブレンド材に、原石山廃棄岩の利用を検討するとともに、今後も引き続き設計段階や工事施工においても工法の工夫や新技術の積極的な採用等により、コスト縮減に努めることとしている。 ダム建設に替わり、河川改修単独による治水事業を実施する場合、更なる河道幅幅が必要であり、新たな用地取得および河道の再掘削、再築堤等を実施することとなり、現行計画が最適となる。 	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 井上 智夫)	

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						
鳥羽河内ダム建設 事業 三重県	その他	152	231	178	1.3	<ul style="list-style-type: none"> 加茂川流域では、昭和57年8月、昭和63年7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13年9月、平成27年9月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57年8月に浸水家屋46戸、浸水農地86ha、昭和63年7月に浸水家屋72戸、浸水農地186ha、平成27年9月に浸水家屋7戸等が発生している。 事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 加茂川の氾濫が想定される地区を含む鳥羽市では、昭和58年から平成28年の間で、人口は減少傾向にあるが、世帯数に大きな変化はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 昭和50年度に実施計画調査に着手している。現在、工事用道路工事を実施しているところであり、2028年度(平成40年度)の完成に向けて事業を進めている。 工事用道路のルート変更等により事業費が約1億円減となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性について <ul style="list-style-type: none"> ダム本体工事において、材料や工法を選定する際には、新技術等の情報収集を行い、コスト縮減に努めることとしている。 平成25年度に実施した鳥羽河内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(鳥羽河内川ダム(流水型ダム)案と地下水・貯留複合案を組み合わせた案)が最も有利な案であると評価されている。 	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 井上 智夫)		
矢原川ダム建設事 業 島根県	長期間継 続中	220	225	186	1.2	<ul style="list-style-type: none"> 三隅川流域では、昭和47年7月、昭和58年7月、昭和60年7月、昭和63年7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7年8月、平成9年7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47年7月に全壊70戸、床上浸水545戸、床下浸水293戸、昭和58年7月に全壊749戸、半壊305戸、床上浸水895戸、床下浸水131戸、昭和60年7月に全壊7戸、半壊111戸、床上浸水292戸、床下浸水247戸等が発生している。 ※被害には、内水被害、土砂災害を含む 事業の実施により、これらの洪水被害が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①事業を巡る社会経済情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> 三隅川の氾濫が想定される地区を含む浜田市では、平成22年から平成27年の間で、人口5.8%減、世帯数はほぼ横ばいとなっている。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> 平成6年度に実施計画調査に着手している。現在、調査・地元説明を実施しているところであり、2029年度(平成41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 <ul style="list-style-type: none"> ダム本体等の設計段階や工事施工において工法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年度に実施した矢原川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」に基づき現計画案(矢原川ダム)と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 	継続	水管理・国土 保全局 治水課 (課長 井上 智夫)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト 縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
春遠生活貯水池建設事業 高知県	その他	66	230	98	94 4.1	2.3	<ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・貝ノ川川の氾濫が想定される地区を含む土佐清水市、大月町では、平成28年から平成31年1月の間で人口4.6%減、世帯数2.5%減となっている。 ・水道事業者である大月町より参画内容の変更の申し出はない。 ②事業の進捗状況、事業の進捗の見込みについて <ul style="list-style-type: none"> ・平成6年度に建設事業着手している。現在、工事用道路工事、調査・設計等を実施しているところであり、2025年度（平成37年度）の完成に向けて事業を進めている。 ・建設費・維持管理費の抑制、環境への配慮を含めた再検討により、春遠ダム+導水トンネルから、春遠（第1）ダム+春遠第2ダム（流水型ダム）に事業内容を変更した。 ・事業の進捗状況を評価した結果、事業期間が5ヶ年延長となった。 ③コスト縮減や代替案立案等の可能性 <ul style="list-style-type: none"> ・事業内容変更に伴う付替道路ルートの見直し、コンクリート製造設備の共用などにより、更なるコスト縮減に努めることとしている。 ・平成23年度に実施した春遠生活貯水池建設事業の検証に係る検討において「ダム事業の検証に関する再評価実施要領細目」に基づき現計画案（春遠ダム+導水トンネル）と現計画以外の代替案を複数の評価軸ごとに評価し最も有利な案は現計画案と評価されている。 ・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 井上 智夫)		

【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						
一般国道458号 本合海バイパス 山形県	その他	113	163	【内訳】 走行時間短縮便益: 150 億円 走行経費減少便益: 12 億円 交通事故減少便益: 1 億円 【主な根拠】 計画交通量 2,800~3,400台/日	161	【内訳】 事業費 : 159 億円 維持管理費 : 2 億円	1.01	【投資効果等の事業の必要性】 一般国道458号は大蔵村において最上地域の二次生活圏中心都市である新庄市へ通じる重要な生活道路であるが、車道(橋梁)幅員が狭く歩道もないため、歩行者が危険な状況であるほか、線形不良等による渋滞の発生、更には大蔵橋の老朽化等の課題を有していることから、本事業は大蔵橋を架け替え、橋梁前後の線形不良箇所を解消するほか、歩道の設置により歩行者の安全と円滑な交通を確保するとともに新庄酒田道路升形ICへのアクセス機能を強化するものとして整備するものである。【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成7年度 ・事業進捗率90%(うち、用地進捗率100%) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト縮減等】 ・建設発生土は、近傍で実施している他事業への搬出を調整することにより、コスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

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						
空港・港湾等アクセス 一般国道245号 日立港区北拡幅 茨城県	その他	30	47	【内訳】 走行時間短縮便益 43億円 走行経費減少便益 2億円 交通事故減少便益 2億円 【主な根拠】 計画交通量 22,600~28,600台/日	26	【内訳】 事業費 24億円 維持管理費 2億円	1.8	①交通の円滑化や物流の効率化、アクセス向上 ・日立製作所の各工場と物流拠点である茨城港のアクセス向上が図れる。 ②交通混雑の緩和 ・本路線の渋滞緩和により、生活道路に進入していた交通をなくし、交通の安全や良好な生活環境の確保を期待できる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・災害時の避難路、緊急輸送道路として役割が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、一般国道245号の現道拡幅事業であり、茨城港と直結する重要な路線である。 ・当該箇所の整備により、日立市街地と重要港湾茨城港を連携し、沿線地域の連携強化に寄与するとともに、高速性、定時性及び安全性の向上が期待される。 ・日立製作所の各工場と物流拠点である茨城港のアクセス向上が図れる。 ・本路線の渋滞緩和により、生活道路に進入していた交通をなくし、交通の安全や良好な生活環境の確保を期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率25%（うち用地進捗率30%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)
重要物流道路 一般国道294号 常総拡幅 茨城県	その他	160	416	【内訳】 走行時間短縮便益 501億円 走行経費減少便益 -90億円 交通事故減少便益 5.0億円 【主な根拠】 計画交通量 18,800~34,500台/日	237	【内訳】 事業費 208億円 維持管理費 29億円	1.8	①交通の円滑化や物流の効率化、アクセス向上 ・圏央道常総ICへのアクセス向上により交通の円滑化が図られる。 ・工業団地からの物流効率化が図られる。 ②交通混雑の緩和 ・本路線の渋滞緩和により、生活道路に進入していた交通をなくし、交通の安全や良好な生活環境の確保を期待できる。 ③緊急輸送道路ネットワークの強化 ・災害時の避難路、緊急輸送道路として役割が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業は、一般国道294号の現道拡幅事業であり、圏央道や常磐道と直結する重要な路線である。 ・当該箇所の整備により、常総市や下妻市、筑西市周辺から圏央道常総ICとのアクセス向上が図れ、沿線地域の連携強化に寄与するとともに、高速性、定時性及び安全性の向上が期待される。 ・本路線の渋滞緩和により、生活道路に進入していた交通をなくし、交通の安全や良好な生活環境の確保を期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成13年度 ・事業進捗率81%（うち用地進捗率95%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 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	再々評価	176	409	【内訳】 走行時間短縮便益：348億円 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 18,800～33,600台/日	185	【内訳】 事業費：180億円 維持管理費：5.5億円	2.2	①交通の円滑化やアクセス向上 ・北関東自動車道真岡ICや東北自動車 道矢板ICへのアクセス強化による 産業活動の支援 ②交通混雑の緩和 ・現道における主要渋滞ポイントの解 消や慢性的な渋滞の緩和 ③交通事故の減少 ・現道交通のバイパスへの転換による 交通事故の減少	【投資効果等の事業の必要性】 渋滞緩和による交通の円滑化、現道交 通のバイパスへの転換による交通事故 の減少及び鬼怒川左岸地域の産業支援 が図られる。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成21年度 事業進捗率：事業進捗率約63% 用地進捗率約98% (平成30年度末) 主要交差部の立体化と全線4車線化を 実施する予定 【コスト削減等】 盛土材について、建設発生土を流用す る。 再生骨材、再生アスファルト合材など 再生材を活用する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
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	長期間継 続中	87	194	【内訳】 走行時間短縮便益：165億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：8.1億円 【主な根拠】 計画交通量 8,500～14,100台/日	90	【内訳】 事業費：87億円 維持管理費：3.0億円	2.2	①地域経済活動への支援 国道408号沿線に集積する工業団地群 へのアクセス向上による物流の効率化 に伴い、地域経済活動の支援が図られ る。 ②災害発生時における対応強化 第1次緊急輸送道路である現道の国道 408号の機能を強化し、防災・危機管 理体制の充実が図られる。 ③地域社会への影響 広域道路ネットワークの形成により地 域間の連携強化が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 渋滞緩和による交通の円滑化、現道交 通のバイパスへの転換による交通事故 の減少及び鬼怒川左岸地域の産業支援 が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：事業進捗率約54% 用地進捗率約100% (平成30年度末) 平成30年度に用地取得を完了する予 定。 ・道路改良工事を推進し、2020 (H32)年度に開通予定(暫定2車線) 【コスト削減等】 盛土材について、建設発生土を流用す る。 再生骨材、再生アスファルト合材など 再生材を活用する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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						
重要物流道路 一般国道400号 三島・西赤田 栃木県	その他	44	80	【内訳】 走行時間短縮便益：67億円 走行経費減少便益：12億円 交通事故減少便益：0.88億円 【主な根拠】 計画交通量 19,000～22,100台/日	39	【内訳】 事業費：36億円 維持管理費：2.3億円	2.1	①地域経済活動への支援 国道400号沿線に集積する工業団地群へのアクセス向上による物流の効率化に伴い、地域経済活動の支援が図られる。 ②災害発生時における対応強化 第2次緊急輸送道路である国道400号の機能を強化し、防災・危機管理体制の充実に図られる。 ③地域社会への影響 県北部地域における拠点間の連携強化による地域間交流の活性化 ④歩行空間の確保 歩道・路肩幅員を十分に確保し、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 渋滞緩和による交通の円滑化、西那須野塩原ICへのアクセス強化による産業観光支援及び歩行者・自転車の安全な通行空間の確保が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率：事業進捗率約24% 用地進捗率約32% (平成30年度末) ・改良工事を推進する予定 【コスト削減等】 再生骨材、再生アスファルト合材など再生材を活用する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
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	長期間継続中	132	187	【内訳】 走行時間短縮便益：167億円 走行経費減少便益：11億円 交通事故減少便益：6.9億円 【主な根拠】 計画交通量：11,900～12,200台	111	【内訳】 事業費：104億円 維持管理費：6.9億円	1.7	①地域間交通の利便性向上 ・地域高規格道路「上信自動車道」の一部であり、吾妻地域の産業競争力の向上に寄与。 ②地域防災、地域医療活動の支援 ・災害に対する道路の信頼性が向上し、地域の防災力が強化されるほか、三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる。 ③観光産業の支援 ・草津温泉等の観光地へのアクセス向上が見込まれる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携を強化するとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率8%（うち、用地進捗率0%） ・2025（H37）年度全線開通予定 【コスト削減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・残土の有効活用に努め、コスト削減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道145号 吾妻西バイパス 群馬県	その他	154	195	【内訳】 走行時間短縮便益： 164億円 走行経費減少便益： 21億円 交通事故減少便益： 9億円 【主な根拠】 計画交通量：8,800～12,200台	161	【内訳】 事業費： 152億円 維持管理費： 8.5億円	1.2	【投資効果等の事業の必要性】 ・吾妻地域及び沼田・渋川地域集積圏と長野県の上田地域集積圏との連携強化を図るとともに、広域交流を促進する延長約80kmの地域高規格道路である。 ・草津温泉をはじめ日本有数の観光地へのアクセス性向上が見込まれる。 ・ハッ場ダム水没関係者の生活再建計画の基幹となるものであり、ダム事業と協調しながら整備促進を図る必要がある。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率52%（うち、用地進捗率89%） ・総事業費及び事業期間見直しにより再評価を実施。 ・2021（H33）年度全線開通予定 【コスト縮減等】 ・残土の有効活用等、コスト縮減を図っている。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)	

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						
空港港湾アクセス 一般国道464号 北千葉道路 千葉県	その他	421	556	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：492億円 走行経費減少便益：59億円 交通事故減少便益：4.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 28,800台/日</p>	336	<p>【内訳】 事業費：332億円 維持管理費：3.9億円</p>	1.7	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・通過交通と内々交通の適切な機能分 担による成田市街地の交通の円滑化</p> <p>②交通混雑の緩和 ・交通混雑緩和による安全性の向上、 移動時間の短縮や定時性の確保による 物流の効率化</p> <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化 ・第3次救急医療施設や防災拠点間の 所要時間短縮による救急医療や防災機 能の向上</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北千葉道路と並行する区間では、主 要渋滞箇所にて特定されるなど、慢性的 な渋滞が発生しており、北千葉道路が 整備されることで、通過交通が北千葉 道路へ転換し、内々交通と適切な機能 分担が図られ、交通混雑が緩和され る。 ・千葉県内における、千葉湾岸、成田 空港、北千葉道路周辺地域に集積して いる物流施設から、空港や圏央道への アクセス向上が期待され、物流の効 率化に寄与するとともに、リダンダン シーや定時性の確保の点についても向 上する。 ・災害発生時に成田空港への緊急輸送 道路の確保や体制の強化などが求めら れており、北千葉道路が整備されるこ とで、成田空港への所要時間が短縮さ れ、災害発生時の空輸拠点へのアクセ ス性の向上が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成19年度 ・事業進捗率：17%（うち用地進捗率 99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・当初、盛土構造を計画していたが、 土質調査を実施したところ、当初想定 よりも軟弱であることが判明し、大規 模な地盤改良が必要となったことか ら、橋長の見直しを行い、橋梁区間を 延伸することでコスト縮減を図った。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 新山梨環状道路 一般国道140号 新山梨環状道路 (東部区間Ⅱ期) 山梨県	長期間継 続中	412	438	【内訳】 走行時間短縮便益：335億円 走行経費減少便益：77億円 交通事故減少便益：26億円 【主な根拠】 計画交通量 10,200~15,100台/日	318	【内訳】 事業費：312億円 維持管理費：5.9億円	1.4	<p>①地域間連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>②産業・観光分野の発展支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>③救急医療活動への支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>④緊急輸送道路機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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43kmの環状道路である。 ・新山梨環状道路（東部区間Ⅱ期）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5.5kmの地域高規格道路を整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率7%（うち用地進捗率3%） <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新技術等の積極的な活用や建設発生土の有効利用など、工事コスト・総コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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						
重要物流道路 一般国道153号 飯田北改良 長野県	その他	130	290	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：269億円 走行経費減少便益：19億円 交通事故減少便益：2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 24,100～28,800台/日</p>	93	<p>【内訳】 事業費：91億円 維持管理費：1億円</p>	3.1	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・地域中心都市間のアクセス向上が図られる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道153号現道の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>③緊急搬送の安定性向上 ・第三次救急医療機関（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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⑥地域間交流・連携の促進 ・2027年度開通予定のリニア中央新幹線長野駅（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。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道153号は、愛知県名古屋市と長野県塩尻市を結ぶ延長229kmの重要物流道路ある。飯田北改良は国道153号の一部をなし、地方中心都市間を結ぶ広域ネットワークを形成するほか、飯田市の環状道路機能や2027年度のリニア中央新幹線長野駅へのアクセス道路としての機能も有しており、地域の活性化に寄与する道路である。 ・国道153号の交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率3%（うち用地進捗率0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)

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						
空港・港湾アクセ ス 一般国道150号 久能拡幅 静岡市	その他	57	109	【内訳】 走行時間短縮便益:104億円 走行経費減少便益:2.1億円 交通事故減少便益:3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 26,600台/日	58	【内訳】 事業費:55億円 維持管理費:2.4億円	1.9	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 流ネットワークの強化により物流の効 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、救援物資等の輸送 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 ちご狩りなど主要な地域観光産業の活 性化が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・東名高速道路静岡IC、(仮称)静岡 東ICと物流拠点である清水港とのアク セス向上が図れる。 ・4車線化による交通混雑の緩和及び 旅行速度の向上が図れる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成20年度 ・事業進捗率:54%(うち用地進捗率 46%) 【コスト縮減等】 今後も新技術の採用、再生資材の有効 活用を進め、工事コストの縮減に努め ていく。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)
空港・港湾アクセ ス 一般国道247号 衣浦大橋 愛知県	その他	37	80	【内訳】 走行時間短縮便益:51億円 走行経費減少便益:23億円 交通事故減少便益:6.6億円 【主な根拠】 計画交通量 39,900台/日	37	【内訳】 事業費:36億円 維持管理費:0.87億円	2.2	①物流ネットワークの強化 伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地 帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが強 化され、物流の定時性確保が期待され る。 ②地震・津波対策の強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられて おり、災害時の緊急搬送、救援物資の 輸送の確実性向上が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業 地帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが 強化され、物流の定時性確保が期待さ れる。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられ ており、災害時の緊急搬送、救援物資 の輸送の確実性向上が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成27年度 ・事業進捗率:48%(うち用地進捗率 100%) 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等に よるコスト縮減に努めながら事業を推 進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

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						
空港・港湾アクセス 一般国道151号 宮下立体 愛知県	その他	51	89	43	2.1	<p>①物流ネットワークの強化 新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される</p> <p>②地震・津波対策の強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・新東名高速道路と重要港湾三河港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：6%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		
空港・港湾アクセス 一般国道247号 碧南高浜拡幅 愛知県	その他	16	217	14	15.2	<p>①物流ネットワークの強化 伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される</p> <p>②地震・津波対策の強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが強化され、物流の定時性確保が期待される。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられており、災害時の緊急搬送、救援物資の輸送の確実性向上が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：34%（うち用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		

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						
空港・港湾アクセ ス 一般国道419号 高浜拡幅 愛知県	その他	36	181	【内訳】 走行時間短縮便益：157億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：1.7億円 【主な根拠】 計画交通量 32,800台/日	30	【内訳】 事業費：28億円 維持管理費：1.2億円	6.2	①物流ネットワークの強化 伊勢湾岸自動車道・西三河地区工業地 帯・重要港湾衣浦港とのアクセスが強 化され、物流の定時性確保が期待され る。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられて おり、災害時の緊急搬送、救援物資の 輸送の確実性向上が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：12%（うち用地進捗率 99%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等 によるコスト削減に努めながら事業を推 進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 東川 直正）	
空港・港湾アクセ ス 一般国道151号 一宮バイパス 愛知県	その他	158	353	【内訳】 走行時間短縮便益：281億円 走行経費減少便益：55億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 計画交通量 24,100台/日	172	【内訳】 事業費：168億円 維持管理費：4.0億円	2.1	①物流ネットワークの強化 新東名高速道路と重要港湾三河港との アクセスが強化され、物流の定時性確 保が期待される ②地震・津波対策の強化 第一次緊急輸送道路に位置づけられて おり、災害時の緊急搬送、救援物資の 輸送の確実性向上が期待される 【投資効果等の事業の必要性】 ・新東名高速道路と重要港湾三河港と のアクセスが強化され、物流の定時性 確保が期待される。 ・第一次緊急輸送道路に位置づけられて おり、災害時の緊急搬送、救援物資の 輸送の確実性向上が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：32%（うち用地進捗率 36%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等 によるコスト削減に努めながら事業を推 進する。	継続	道路局 国道・技術課 （課長 東川 直正）	

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 四日市インターア クセス道路 一般国道477号 四日市湯の山道路 三重県	その他	473	1,291	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：1,196億 円 走行経費減少便益：43億円 交通事故減少便益：52億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 22,000台/日</p>	651	<p>【内訳】 事業費：647億円 維持管理費：3.5億円</p>	2.0	<p>① 物流の効率化による生産性の向上 四日市港・四日市市街地と東名阪自動 車道・新名神高速道路を連結し、アク セスが強化されることで、物流の効率 化による生産性の向上が期待される。 ② 沿道利用者の利便性向上 慢性的な渋滞が発生している現道区間 において、バイパス整備により渋滞が 緩和され、沿道利用者の利便性が向上 される。 ③ 大規模災害時における復旧活動に 寄与 東名阪自動車道や新名神高速道路等と 一体的な緊急輸送網を構成し、広域的 な災害復旧活動への貢献が期待され る。 ④ 観光地へのアクセス強化 湯の山温泉をはじめとする観光地への アクセスが強化され、一層の観光振興 が期待される。 ⑤ 大規模な工業系及び住宅系の団地 造成計画 道路整備が進んだことで、菟野IC周辺 に工業系及び住宅系団地の開発に向 け、菟野インター周辺地区土地区画整 理組合設立準備会が設立された。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 一般国道477号四日市湯の山道路は、 地域高規格道路 四日市インターア クセス道路の一部を構成する道路であ り、四日市市街地や東名阪自動車道と 新名神高速道路を結ぶ東西方向のアク セス強化、現道の交通混雑の緩和、地 域の活性化等を目的とした延長9.0km のバイパス整備事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率99%（うち用地進捗率 100%） ・平成30年10月27日に本線全線開通 ・事業期間の見直しにより再評価を実 施</p> <p>【コスト縮減等】 ・橋梁構造を盛土構造へ変更したこと により、コスト縮減に努めながら事業 を推進。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般国道308号 宝来ランプ 奈良県	長期間継 続中	18	25	【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：0億円 交通事故減少便益：4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 68,900台/日	13	【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：0.1億円	2.0	①第二阪奈有料道路のアクセス性向上 ・一般国道308号高架部から第二阪奈 有料道路へ直接乗入が可能となる。 ②交通安全性の向上 ・円滑な交通確保により追突事故の減 少等の安全性の向上が期待される。 ③地域産業の活性化、観光振興 ・大阪方面へのアクセス性向上によ り、地域産業活性化・観光振興が期待 される。 ④緊急輸送道路ネットワークの機能強 化 ・防災拠点等へのアクセス性が向上 し、防災機能の強化が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道308号高架部から第二阪奈 有料道路への直接乗入が可能となりア クセス性が向上するため、交通安全性 の向上、地域産業の活性化・観光振 興、緊急輸送道路ネットワークの機能 強化が期待される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：H25年度 ・事業進捗率：3%（うち用地進捗率 0%） 【コスト縮減等】 ・今後より一層のコスト縮減に努めな がら引き続き事業を推進する。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉道路 鳥取県	その他	131	221	173	1.3	<p>①地域間連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 中国横断自動車道岡山米子線及び中国縦貫自動車道、山陰自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成。 鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏との連携と地域活性化に寄与。 <p>②産業・観光分野の発展支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光地までのアクセス性向上や関西方面や島根県方面からの観光客数増加を促進。 西倉吉工業団地やその他の工業団地へ進出工場が増加しており、工業団地の拡張計画と合わせ、企業誘致、企業活動を支援。 <p>③環境負荷の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>④緊急輸送道路機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北条湯原道路は鳥取県北栄町から岡山県真庭市へ至る延長50kmの地域高規格道路である。 倉吉道路は北条湯原道路の一部を構成し、線形不良区間、事故多発区間の解消、円滑な交通の確保により地域間の交流連携強化を図る目的とした延長4.1kmの2車線バイパスである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成17年度 事業進捗率94%（うち用地進捗率100%） 倉吉市福光～和田（倉吉西IC～倉吉IC：L=3.3km）が平成25年6月に開通 倉吉市小鴨～福光（小鴨ハーフIC（仮称）～倉吉西IC：L=0.8km）を事業中 事業期間変更、総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 盛土必要土を他の事業箇所より流用することによりコスト削減を図っており、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 東川 直正)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 倉吉関金道路 鳥取県	その他	197	259	170	1.5	<p>①地域間連携の強化 ・中国横断自動車道岡山米子線及び中国縦貫自動車道、山陰自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成。 ・鳥取県中部地方生活圏と岡山県真庭地方生活圏との連携と地域活性化に寄与。</p> <p>②産業・観光分野の発展支援 ・観光地までのアクセス向上や関西方面や鳥根県方面からの観光客数増加を促進。 ・倉吉工業団地やその他の工業団地へ進出工場が増加しており、工業団地の拡張計画と合わせ、企業誘致、企業活動を支援。</p> <p>③環境負荷の削減 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。</p> <p>④緊急輸送道路機能の強化 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・北条湯原道路は鳥取県北栄町から岡山県真庭市へ至る延長50kmの地域高規格道路である。 ・倉吉関金道路は北条湯原道路の一部を構成し、線形不良区間、事故多発区間の解消、円滑な交通の確保により地域間の交流連携強化を図る目的とした延長7.0kmの2車線バイパスである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率22%（うち用地進捗率36%） ・倉吉市福山～小鴨（福山IC（仮称）～小鴨ハーフIC（仮称）：L=3.0km）をI期区間とし優先的に事業中。 ・関金町関金宿～倉吉市福山（関金宿～福山IC（仮称）：L=4.0km）をII期区間とする。 ・事業期間変更、総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・盛土必要土を他の事業箇所より流用することによりコスト削減を図っており、今後もコスト削減を図りつつ事業を推進していく。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		
地域高規格道路 北条湯原道路 一般国道313号 初和下長田道路 岡山県	その他	34	42	40	1.04	<p>①円滑な交通の確保 ・線形不良、幅員狭小区間、道路防災要対策箇所の解消により、冬期を含めた通年での円滑な交通を確保が図られる。</p> <p>②広域交通ネットワークの形成 ・広域交通ネットワークを形成し、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域の連絡を強化することで、交流促進や産業振興、周遊観光促進が図られる。</p> <p>③安全で安心できるくらしの確保 真庭地域北部から二次医療施設（鳥取県立厚生病院）へのアクセス向上が図られる。</p> <p>④災害への備え 県の第一次緊急輸送道路、中国版くしの齒ルートとしての機能と信頼性の向上が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該事業区間を含む地域高規格道路北条湯原道路は、中国横断自動車道岡山米子線と山陰自動車道を結び、広域道路ネットワークを形成する地域高規格道路であり、鳥取県中部地域と岡山県真庭地域との連絡強化による地域活性化、救急医療ネットワークの向上等が期待されている。 ・本事業は、現道の線形不良、幅員狭小箇所区間を解消し、道路交通の安全性、走行性、信頼性の向上を図るものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率84%（うち用地進捗率100%） ・事業期間変更、総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減】 建設発生土の有効利用により工事コストの削減に努めている。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		

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						
重要物流道路 一般国道486号 新市府中拡幅 広島県	その他	264	371	260	1.4	<p>①地域間連携の強化 ・備後圏域の東西軸を形成し、広域連携の強化や物流効率化等に寄与する。</p> <p>②緊急輸送道路機能の強化 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに緊急車両到達時間を短縮し、要救護者の救命率向上に寄与する。</p> <p>③環境負荷の削減 ・交通渋滞の緩和により損失時間が削減され、CO2排出量の削減が見込まれる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・府中市や福山市北部において、福山市中心部や山陽自動車道福山東IC、中国横断自動車道尾道松江線尾道北IC等へのアクセス向上が図られ、広域連携の強化や物流効率化等に寄与する道路である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成9年度 ・事業進捗率：50.5%（うち用地進捗率56.7%）</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		
地域高規格道路 小郡萩道路 一般国道490号 絵堂萩道路 山口県	長期間継続中	300	353	274	1.3	<p>広域観光ネットワークの形成 ・萩市、美祢市、山口市間の相互の移動時間が短縮され、周遊観光が容易になることにより、観光客の増加が見込まれる。</p> <p>県中部と山陰地域との交流促進 ・陰陽の移動時間が短縮され、物流の効率化になることから、産業の活性化・市場の拡大が期待できる。</p> <p>広域交流拠点との連絡強化 ・山陰道及び中国縦貫自動車道と一体となった広域的な高速道路ネットワークを形成することにより、地域活性化に寄与する。</p> <p>緊急輸送道路機能の強化 ・緊急輸送道路としての機能を強化するとともに第三次救急医療機関等への搬送時間の短縮により救命率の向上に寄与する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般国道490号絵堂萩道路は、県央の交通拠点である山口市小郡と「秋吉台」等の自然環境や、「萩城下町」等の歴史・文化遺産に恵まれた美祢・萩地域を結ぶ地域高規格道路小郡萩道路の一部を構成する延長約15kmの道路であり、当該事業は、広域観光ネットワークの形成、県中部と山陰地域との交流促進、広域交流拠点との連絡強化、安全で円滑な交通の確保を図ることを目的として実施するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・用地補償の進捗率が94%に達するとともに、残る6%についても概ね所有者から了解を得ており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続き当該道路の整備を進める。</p> <p>【コスト削減等】 ・建設発生土の有効利用や発生抑制等により、今後もコスト削減を図る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)		

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						
空港・港湾等アクセス道路 一般国道491号 下 小月バイパス 山口県	長期間継続中	54	70	43	1.6	地域産業の活性化 ・周辺企業から中国縦貫自動車道小月ICや下関港(長府地区)へのアクセスが向上し、物流の効率化により、地域産業の活性化が期待できる。 緊急輸送道路機能の強化 ・下関市北東部から第三次医療施設「関門医療センター」への搬送時間の短縮により救命率の向上に寄与する。 沿道環境の改善 ・新たに整備するバイパスに交通が転換し、交通の分散化により、沿道環境の改善が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 国道491号は、国道2号との交差点である才川交差点を起点とし、国道191号との交差点である新大坊交差点に至る延長約5.3kmの県西部の陰陽を連絡する幹線道路である。 しかしながら、当該区間の現道は、下関北部や小月ICからの交通が集中するため、慢性的な交通渋滞や事故が発生しており、事故危険箇所3箇所指定されていることから、その課題解消が急務となっている。 このため、当該事業で新たにバイパスを整備することにより、交通の分散化による周辺道路の渋滞緩和や交通事故の減少を図るとともに、高速交通拠点である小月ICと国道2号、国際拠点港湾下関港の連絡を強化し、アクセス性の向上、物流の効率化を図ることを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・用地補償の進捗率が98%に達するとともに、残る2%についても概ね所有者から了解を得ており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続き当該道路の整備を進める 【コスト縮減等】 ・他工事での発生土を有効利用し、今後もコスト縮減を図る。	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川直正)		

【内訳】
 走行時間短縮便益：49億円
 走行経費減少便益：19億円
 交通事故減少便益：2億円

【主な根拠】
 計画交通量
 11,800台/日

【内訳】
 事業費：42億円
 維持管理費：1億円

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 中津日田道路 一般国道212号 日田山国道路 大分県	その他	254	240	204	195億円 維持管理費：10億円	1.2	<p>①災害時のリダンダンシーの確保 ・自然災害や冬期における事故等の交通傷害を回避するリダンダンシーを確保が図られる。</p> <p>②産業・物流の支援強化 ・重要港湾中津港と東九州自動車道および大分自動車道を結ぶ循環型ネットワークを形成し交通拠点へのアクセス強化が図られる。</p> <p>③広域救急医療体制の強化 ・耶馬溪・山国地域における広域救急医療体制の強化が図られる。</p> <p>④広域観光ルートの形成 ・日田や耶馬溪を周遊する広域観光ルートの形成によるツーリズムの推進に資する道路である。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・日田山国道路は、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する延長約50kmの地域高規格道路中津日田道路の一部を構成する道路である。 広域的な道路ネットワークを形成して中津・日田地域の連携が強化され、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：4%（うち用地進捗率0%） ・用地取得前（県再評価基準）により、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	
一般国道212号 日田拡幅 大分県	その他	73	108	77	73億円 維持管理費：4億円	1.4	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・日田市街地と中津市とのアクセス向上が図られる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>③歩行者、自転車空間の確保 ・自転車歩行者道の整備により、交通安全性の向上が図られる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・国道212号日田拡幅は、日田市街地の北部において、4車線化による交通混雑の緩和、歩道の拡幅により、安全性の向上を図る事業である。また、地域高規格道路のうち日田山国道路と接続し、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する広域的な道路ネットワークの一部を構成し、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：66%（うち用地進捗率79%） ・平成31年度末の確実な供用に向け、事業進捗を図る ・事業費の増、事業期間の延伸により再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	

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						
港湾・空港アクセ ス道路 一般国道504号 西光寺拡幅 鹿児島県	再々評価	91	128	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：122億円 走行経費減少便益：5.2億円 交通事故減少便益：1.4億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 23,400台/日</p>	97	<p>【内訳】 事業費：96億円 維持管理費：1.6億円</p>	1.3	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・大隅地域から鹿児島空港や溝辺鹿児 島空港ICとのアクセス向上が図れ る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成16年度 ・事業進捗率：60%（うち用地進捗率 98%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・土工量収支に配慮し、処分費低減・ 残土の有効活用等、コスト縮減を図 る。</p>	継続	道路局 国道・技術課 (課長 東川 直正)	
(復興) 一般県道 大島浪 板線 浪板工区道 路改良事業 宮城県	その他	74	84	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 72億円 走行経費減少便益 10億円 交通事故減少便益 2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,300~6,800台/日</p>	77	<p>【内訳】 事業費 76億円 維持管理費 1億円</p>	1.1	<p>①車両通行の安全確保 現道（一）大島浪板線は狭隘でカーブ も多く、車両の交互通行が困難な道路 であり、当該道路の整備により車両及 び歩行者の安全が確保される。</p> <p>②津波避難路としての機能 現道（一）大島浪板線は、東日本大震 災時の津波により浸水被害を受けてお り、当該道路を津波浸水範囲外の内陸 側に計画したことで、津波避難路とし ての機能が確保される。</p> <p>③離島大島からのアクセス確保 当該道路は離島大島から本土へのアク セス道路であり、離島のせい隔絶性が 解消される。</p> <p>④三陸縦貫自動車道へのアクセス向上 現道（一）大島浪板線は、三陸縦貫自 動車道ICへのアクセス道路であり、三 陸復興国立公園などの観光資源へのア クセスや地域産業の物流ルートとして の利便性の向上が図られる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道大島浪板線（浪板工区） は、三陸縦貫自動車道の（仮称）大島 IC、（仮称）気仙沼北IC及び国道45号 と接続することにより震災復興、救急 医療の確保及び地域間交流等に寄与す る道路である</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業採択年度：平成23年度 ・事業進捗率：86.5%（うち用地進捗 率100%） ・平成31年度完成に向け、事業進捗を 図る ・総事業費増により、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・建設発生土の有効活用やライフサイ クルコスト縮減を考慮した構造の見直 し等によりコスト縮減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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						
(復興) 地域高規格道路 宮城県北幹線道路 主要地方道 築館 佐沼線Ⅲ期 佐沼 工区 宮城県	その他	178	188	182	1.03	<p>①高規格幹線道路へのアクセス向上 当該路線は、東北縦貫自動車道 及び三陸縦貫自動車道（三陸沿岸道 路）を最短で結ぶ路線となるため、ア クセス向上及び定時性が期待される。</p> <p>②緊急輸送路としての機能 東日本大震災発災時、当該道路の供用 済区間（Ⅰ期）を経由し、三陸沿岸部 と内陸部（東北樹幹自動車道、一般国 道4号）を接続する緊急輸送道路とし て機能した。</p> <p>③緊急医療施設へのアクセス向上 当該道路を経由することで、地域の第 三次救急医療施設（石巻赤十字病院） へのアクセスが向上する。</p> <p>④地域産業の支援 新規企業の誘致や在来企業の物流コス トの低減を図るなど、地域産業を支援 する。</p> <p>⑤県北圏域の観光支援 栗駒国定公園、三陸復興国立公園、伊 豆沼・内沼、長沼フートピア公園、教 育資料館などの県北圏域の観光資源へ のアクセス性が向上し、新たな広域的 観光ルートの展開により、交流人口の 増加がみこまれ、地域の活性化を支援 する。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮城県北高速幹線道路は、宮城県北 部の東北縦貫自動車道と三陸縦貫道 を結び、このうち、佐沼工区は登米市中 心市街地を通過する区間であり、国道 398号北方バイパスと整備中の中田 工区に接続し、主要都市間アクセス時 間の短縮、地域産業の支援、交通渋滞 の緩和及び交通事故の軽減などの効果 が期待される重要な区間を構成するも のである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業採択年度：平成25年度 事業進捗率：57.6% （うち用地進捗率50%） 平成32年度完成に向け、事業進捗を 図る 総事業費増により、再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 雑草の繁殖を抑えるため、法面端部 （法肩部、法尻部）に路肩コンクリ ートを設置し、除草の維持管理費を減ら すことで20年で約43百万円のライ フサイクルコストの削減を図る。 	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)		

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						
一般県道 大館能 代空港西線 鷹巣 西道路 秋田県	その他	105	157	【内訳】 走行時間短縮便益 90億円 走行経費減少便益 34億円 交通事故減少便益 33億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800台/日	115	【内訳】 事業費 100億円 維持管理費 15億円	1.4	①地域間連携の支援 将来的には日本海沿岸東北自動車道の一部となる予定であり、秋田県～青森県・岩手県間のアクセス向上に寄与し、交流・連携を促進 ②地域防災の支援 第一次緊急輸送道路の強靱化（耐震補強等） ③地域医療の支援 第二次救急医療施設「北秋田市民病院」へのアクセス向上	【投資効果等の事業の必要性】 ・将来的には日本海沿岸東北自動車道の一部となる予定であり、広域的な道路ネットワーク形成の一端を担うものである。 ・秋田港と県北部の工業団地を結ぶアクセス路としての機能を有しており、定時性、速達性の確保により物流効率化に寄与。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・地形進捗率：62%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・路体材として、直轄河川改修事業の発生土を再利用。 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)
一般県道 今市福 田線 高江工区 宮城県仙台市	その他	40	61	【内訳】 走行時間短縮便益 58億円 走行経費減少便益 1億円 交通事故減少便益 2億円 【主な根拠】 計画交通量 21,540台/日	34	【内訳】 事業費 33億円 維持管理費 1億円	1.8	①物流ネットワークの強化 ・物流拠点である仙台塩釜港から新貨物ターミナル駅へのアクセス向上、定時性の確保が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 本路線は、仙台貨物ターミナル駅（新駅）と仙台港IC、国際拠点港湾「仙台塩釜港」を結ぶ物流ネットワークの強化に資する重要な路線である。当該箇所を整備することにより、トラック輸送と港湾との輸送モード間の接続が強化されるなど生産性向上が図られることにもなるため必要である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：2.5%（うち用地進捗率0%）	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)

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						
主要地方道 水戸那珂湊線 茨城県	その他	30	25	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：23億円 走行経費減少便益：1.2億円 交通事故減少便益：0.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 5,000台/日</p>	23	<p>【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：1.6億円</p>	1.1	<p>①茨城港常陸那珂港区と水戸方面を繋ぐ物流交通の代替ルートとなりうる。 ②「国営ひたち海浜公園」、「阿字ヶ浦海水浴場」、「那珂湊おさかな市場」など、ひたちなか市内の観光施設を結ぶ周遊ルートが形成され、新たな誘発交通が期待される。 ③すれ違いに支障のある隘路が解消され、護岸整備による越波の危険性減少と併せて、走行時の安心感や快適性が高まる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・茨城港常陸那珂港区へ直結し、同港大洗港区との連絡強化や水戸市等の背後圏とのアクセスの向上が図られる。 ・国営ひたち海浜公園や那珂湊お魚市場など茨城県の主要な観光施設を周遊するルートであり、アクセスの向上による観光産業の活性化が期待される。</p> <p>【事業進捗の見込み】 ・事業過年度：平成29年度 ・事業進捗率：10.7% (うち用地進捗率：0%) ・常陸那珂港区の機能強化に併せ、本事業を着実に推進していく。</p> <p>【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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IC アクセス 主要地方道宇都宮 向田線 平出板戸工区 栃木県	その他	130	481	【内訳】 走行時間短縮便益：438億円 走行経費減少便益：33億円 交通事故減少便益：10億円 【主な根拠】 計画交通量 13,900～26,600台/日	195	【内訳】 事業費：190億円 維持管理費：4.3億円	2.5	【投資効果等の事業の必要性】 ・地域高規格道路の暫定開通及び本路 線の全線(一部暫2)開通により、現道 からバイパスへの交通転換が進むこと で、本路線の交通量増加が見込まれる ことから、交通容量を拡大する工事を 実施し、渋滞緩和による交通の円滑化 を図る。 【事業の進捗の見込み】 事業化年度：平成14年度 事業進捗率：事業進捗率約92% 用地進捗率約100% (平成30年度末) 今後は改良工事を推進し、平成34年 度に付加車線設置完了予定 【再評価理由】 地域高規格道路の暫定開通に伴い増加 する交通量に対応するため、交通容量 を拡大する工事が必要であることか ら、事業期間延伸、総事業費増により 再評価を実施 【コスト縮減等】 盛土材について、建設発生土を流用す る。 再生骨材、再生アスファルト合材など 再生材を活用する。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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						
主要地方道銚子海上線 清滝バイパス 千葉県	その他	54	68	【内訳】 走行時間短縮便益：56億円 走行経費減少便益：9.8億円 交通事故減少便益：2.4億円 【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日	59	【内訳】 事業費：57億円 維持管理費：1.6億円	1.2	<p>①物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 旭市にある工業団地（あさひ新産業パーク）から鹿島港へのアクセス強化が期待される。 旭市は農業や畜産が盛んであり、農作物の出荷や鹿島港からの畜産飼料の輸送の強化が期待される。 <p>②緊急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 第三次救急医療機関（国保旭中央病院）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。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道銚子海上線は、利根川に架かる「利根かもめ大橋」から旭市を結ぶ道路である。安全性の向上、走行性向上による地域連携支援、地域医療サービスの向上に寄与する道路である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成8年度 事業進捗率：60%（うち用地進捗率100%） 平成32年度の供用に向け、事業進捗を図る。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> トンネル照明のLED化によりライフサイクルコストの削減、トンネル掘削度の有効活用により総コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)
主要地方道 新潟中央環状線（中ノ口、黒崎、明田）（SICアクセス） 新潟市	その他	188	243	【内訳】 走行時間短縮便益：220億円 走行経費減少便益：21億円 交通事故減少便益：2.3億円 【主な根拠】 計画交通量 2,500～13,800台/日	181	【内訳】 事業費：177億円 維持管理費：4.2億円	1.3	<p>①新潟を強く韧やかに</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時における円滑な交通を確保し、迅速な復旧・復興を支える緊急輸送や避難・代替性の確保など、地域拠点間の連携と強靱化を推進。 <p>②生命を守る</p> <ul style="list-style-type: none"> 新潟市民病院(第三次救急医療機関)、新潟市消防局、中央消防署からの30分圏域のカバー率を拡大し、救急・救命・救助活動における「命を守る道路」としての機能を確保。 (30分圏域のカバー面積：整備前63%⇒整備後78%、人口：整備前86%⇒整備後93%) <p>③活力を生む</p> <ul style="list-style-type: none"> 黒崎スマートICと白根北部工業団地・白根北部第2工業団地や隣接する新たな工業団地などを接続する、新たな物流軸の構築、「NIIGATA SKY PROJECT」等に代表される成長産業の育成や、地域の活性化を支援。 <p>④魅力をつなぐ</p> <ul style="list-style-type: none"> 西区・西蒲区・南区に点在する、佐潟、上堰潟などの潟資源や、みどりと森の運動公園、アグリパーク等の歴史・文化・観光資源の価値と魅力をつなぐネットワークを構築。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道新潟中央環状線（中ノ口、黒崎、明田）は、多核連携型の新潟都市圏を環状に連絡する主要幹線道路であり、北陸自動車道黒崎SICの機能強化に合わせ、物流、救命ネットワークの活性化等を目的とし新潟市南区上塩俣～新潟市西区明田までの延長約5.8kmを整備するものである。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成22年度 事業進捗率51%（うち用地進捗率99%） 総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、国の信濃川河川改修事業との事業調整を行い、河川の浚渫土を盛土材として有効活用することでコスト削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)

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						
主要地方道高岡小 杉線 富山県	その他	40	54	【内訳】 走行時間短縮便益:41億円 走行経費減少便益:10億円 交通事故減少便益:2.1億円 【主な根拠】 計画交通量 30,800台/日	31	【内訳】 事業費:30億円 維持管理費:0.50億円	1.8	<p>①物流ネットワークの構築 ・重要物流道路の一部であり、国際拠点港湾伏木富山港（新湊地区）と高速道路IC（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れる。</p> <p>②地域拠点の連携強化 ・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れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：4.5%（用地進捗率100%）</p> <p>【コスト削減等】 ・構造物設計の際に、コストを意識した構造及び施工方法の検討を行うことや、建設発生土の有効活用等、コスト削減に努める予定。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	
一般県道姫野能町 線 富山県	長期間継 続中	21	80	【内訳】 走行時間短縮便益：57億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：4.5億円 【主な根拠】 計画交通量 9,900~14,900台/日	18	【内訳】 事業費：17億円 維持管理費：0.70億円	4.6	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・物流拠点である国際拠点港湾伏木富山港相互及び高規格幹線道路（能越自動車道高岡北IC、北陸自動車道小杉IC）へのアクセスの向上が図れる。 ・国道8号や国道415号の現道交通転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>②交通混雑の緩和 ・国道8号や国道415号の現道交通転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：24.3%（うち用地進捗率26.8%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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						
主要地方道 金沢 美川小松線 石川県	その他	20	140	79	1.8	<p>①物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾金沢港とものづく企業が集積する加賀地域との相互のアクセス強化により、物流の効率化が図られる。 <p>②災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の国道8号が通行止めになった場合に大幅な迂回路を強いられる区間の代替路線を形成。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 加賀海浜産業道路の一部として、重要港湾金沢港からのものづくり企業が集積する加賀地域との相互のアクセス強化により、物流の効率化が図られる。 緊急輸送道路の国道8号が通行止めになった場合に大幅な迂回路を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成30年度 事業進捗率：0%（うち用地進捗率0%） 平成30年度に新規事業着手し、測量や設計などを継続しており、今後は早期工事着手を目指し、用地買収に着手する予定。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も新技術の採用、工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)		
一般県道 百海七尾線 石川県	その他	13	18	11	1.6	<p>①物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 重要港湾七尾港から金沢能登連絡道路上棚矢駄ICへのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 <p>②緊急搬送の安定性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害発生時には、被災直後の緊急物資や避難者の海上輸送ルートを確保するための機能を備えた七尾港への、迅速かつ安全に避難できる主要ルートになるとともに、七尾国家石油ガス備蓄基地から液化石油ガスを安定供給するための輸送ルートの機能強化が図られる。 <p>③災害時の緊急輸送ルートの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路に位置づけられている国道160号が津波で浸水した際に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 <p>④良好な住環境の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> 七尾市街地の外郭を形成するとともに、七尾市中心部と万行地区土地区画整理の住宅を結ぶ生活支援道路としての役割を果たす 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 七尾外環状道路の一部として、重要港湾七尾港から金沢能登連絡道路上棚矢駄ICへのアクセス向上が図られる。 国道160号が津波で浸水した際に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成29年度 事業進捗率：17%（うち用地進捗率43%） 残る用地の取得を継続しており、今後は早期完了を目指し、改良工の工事を推進していく。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も新技術の採用、工法の見直しによる工事コストの削減等、総コストの削減に努めていく 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)		

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						
高規格ICアクセス 主要地方道 岐阜 美山線 大学北 岐阜県	その他	19	105	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：91億円 走行経費減少便益：14億円 交通事故減少便益：0.18億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 8,500台/日</p>	19	<p>【内訳】 事業費：18億円 維持管理費：0.75億円</p>	5.6	<p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜美山線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県山県市に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）岐阜インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、同自動車道の整備にあわせて延長約0.69kmを整備するものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率74%（うち用地進捗率100%） ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト削減に努めながら事業推進する。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	
重要物流道路 主要地方道 岐阜 関ヶ原線 宗慶・温井Ⅱ期 岐阜県	その他	44	75	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：70億円 走行経費減少便益：0.51億円 交通事故減少便益：4.0億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 30,000台/日</p>	43	<p>【内訳】 事業費：42億円 維持管理費：0.61億円</p>	1.8	<p>【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道岐阜関ヶ原線は、岐阜県岐阜市を起点とし岐阜県不破郡関ヶ原町に至る幹線路線である。 当該箇所は、東海環状自動車道（仮称）大野・神戸インターチェンジの一次アクセス道路となっているため、増加が見込まれる交通に対応すべく同自動車道の整備にあわせて延長約1.84kmを整備する。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成24年度 ・事業進捗率67%（うち用地進捗率93%） ・総事業費増により再評価を実施</p> <p>【コスト削減等】 ・他工事で発生した土砂を盛土部に有効利用し、コスト削減に努めながら事業推進する。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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						
重要物流道路 主要地方道焼津森 線 下当間 静岡県	その他	34	129	40	3.3	<p>①物流の利便性向上 ・沿道に立地する工業団地から東名高 速道路焼津ICや新東名高速道路藤枝岡 部ICへのアクセス強化、定時制の確保が 期待される。</p> <p>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付けられ 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。</p> <p>③歩行者及び自転車の安全性向上 ・沿線には小、中、高校が立地。4車線化 と併せ歩道を整備することで、通学児童 及び生徒の安全性向上が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は、焼津市中心部から国道1 50号、東名高速焼津IC、国道1号 藤枝バイパス、新東名藤枝岡部ICを 連絡する幹線道路であり、また第1次 緊急輸送路にも指定されていることか ら、生活・産業・防災面において重要 な役割を果たしている路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率92%（うち用地進捗率 99%）</p> <p>【コスト縮減等】 ・全体延長1.34kmのうち、平成29年 度までに730mを4車線供用してい る。供用可能な箇所を順次供用するこ とで、事業効果の早期発現を図ってい る。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)		
重要物流道路 主要地方道 浜松環状線 中郡工区 浜松市	その他	14	80	14	5.6	<p>・浜松市街地（環状線内※）の渋滞損 失時間：139万人時間/年削減 ・浜松市街地（環状線内※）の人身事 故件数：0.5億円/年削減 ・工場集積エリア～浜松ICの移動時 間：7分短縮</p> <p>※環状線内：(主)浜松環状線と国道1 号に囲まれる範囲（環状線を含む）</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・広域幹線ネットワークの確保によ り、交通の分散化が図られ、市街地の 交通渋滞を解消。 ・両側歩道の整備及び住宅地への通過 交通流入の抑制が図られ、安全な歩行 空間の確保。 ・地域産業を支える交通ネットワーク の確保により、拠点間の移動時間を短 縮。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 事業着手年度：平成22年度 事業進捗率：75%（平成31年3月） 用地取得率：85%（平成31年3月）</p> <p>【コスト縮減等】 ・再生資材や現場発生土の有効活用を 進め、工事コストの縮減に努めてい く。</p>	3月7日 評価委員会 実施予定	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)		

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						
空港・港湾アクセス 主要地方道 清水富士宮線 (庵原～伊佐布) 静岡市	その他	140	257	【内訳】 走行時間短縮便益:231億円 走行経費減少便益:26億円 交通事故減少便益:0.32億円 【主な根拠】 計画交通量 14,400台/日	143	【内訳】 事業費:141億円 維持管理費:2.0億円	1.8	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 流ネットワークの強化により物流の効 率化が期待される ②交通事故減少 バイパスへの交通転換により、並行 区間である現道の死傷事故の減少が期 待される ③緊急搬送の安定性向上 第二次救急医療機関(清水厚生病 院)への所要時間が短縮され、緊急搬 送の安定性向上が期待される	【投資効果等の事業の必要性】 ・東名高速道路清水いはらICと物流拠 点である清水港とのアクセス向上が図 れる。 ・バイパス整備による現道の交通混雑 の緩和及び旅行速度の向上が図れる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成22年度 ・事業進捗率:88%(うち用地進捗率 100%) 【コスト縮減等】 今後も新技術の採用、再生資材や現場 発生土の有効活用を進め、工事コスト の縮減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)
スマートICアク セス 市道3697号線 (駒門SIC上り) 静岡県御殿場市	その他	7.1	46	【内訳】 走行時間短縮便益:35億円 走行経費減少便益:9.0億円 交通事故減少便益:3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 800台/日	6	【内訳】 事業費:6.2億円 維持管理費:0.0億円	7.4	①駒門周辺にある工業団地から東名高 速道路までのアクセス時間の短縮によ る企業活動・物流の効率化 ②御殿場市内の観光地・施設へのアク セス性向上による観光客の増加 ③東名高速道路へのアクセス性向上に より、高次医療施設への搬送時間の短 縮等による救急・救命活動の迅速化の 支援 ④災害派遣に対して速やかに被災地に 移動する経路を確保し迅速に対応	【投資効果等の事業の必要性】 商工・観光等の利便性向上 【事業の進捗の見込み】 ・H28年度連結許可決定 ・H28年度事業化 ・総事業費の見直しに伴い再評価を実 施 【コスト縮減等】 ・掘削土の有効利用	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
スマートICアクセス 市道3698号線 (駒門SIC下り) 静岡県御殿場市	その他	7.1	46	【内訳】 走行時間短縮便益:35億円 走行経費減少便益:9.0億円 交通事故減少便益:3.0億円 【主な根拠】 計画交通量 1100台/日	6	【内訳】 事業費:6.2億円 維持管理費:0.0億円	7.4	①駒門周辺にある工業団地から東名高速道路までのアクセス時間の短縮による企業活動・物流の効率化 ②御殿場市内の観光地・施設へのアクセス性向上による観光客の増加 ③東名高速道路へのアクセス性向上により、高次医療施設への搬送時間の短縮等による救急・救命活動の迅速化の支援 ④災害派遣に対して速やかに被災地に移動する経路を確保し迅速に対応 【投資効果等の事業の必要性】 商工・観光等の利便性向上 【事業の進捗の見込み】 ・H28年度連結許可決定 ・H28年度事業化 ・総事業費の見直しに伴い再評価を実施 【コスト縮減等】 ・掘削土の有効利用	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	
スマートICアクセス 町道3628号線 (小山SIC) 静岡県小山町	その他	18	61	【内訳】 走行時間短縮便益:49億円 走行経費減少便益:11億円 交通事故減少便益:1.8億円 【主な根拠】 計画交通量 2,800台/日	23	【内訳】 事業費:19億円 維持管理費:3.4億円	2.7	①交通の円滑化やアクセス向上 ・新東名高速道路と国道246号、国道138号とのアクセス向上が図れる。 ・町内全域の物流及び交流の活性化、救命救急活動の迅速化、有事の際の緊急輸送路としての役割が期待できる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:76.1%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。 【投資効果等の事業の必要性】 ・新東名高速道路と既存の国道246号、国道138号とのアクセス向上が図れる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成25年度 ・事業進捗率:76.1%(うち用地進捗率100%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。	継続	※3/18評価委員会 予定のため、対応 方針は担当課案 道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 名古屋瀬戸道路 一般県道日進瀬戸 線 愛知県	再々評価	960	1,496	【内訳】 走行時間短縮便益：1394億円 走行経費減少便益：92億円 交通事故減少便益：11億円 【主な根拠】 計画交通量 18,000台/日	1,291	【内訳】 事業費：1272億円 維持管理費：18億円	1.2	①広域交通性の向上 東名高速道路との接続による広域的な活動、交流を促進するとともに、人口増加傾向にある名古屋東部地域整備を支援し、地域の活性化に寄与する。 ②広域的な防災機能の向上 当該道路は第1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。	【投資効果等の事業の必要性】 ・日進市や長久手市などで地域整備が進み、集客力の高い商業施設の立地、モリコロパークや知の拠点における施設整備などにより、人口増や賑わい、産業活動が活性化している。 ・沿線や周辺では、地域整備の計画や構想もあり、将来の人口見通しも増加傾向である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成11年度 ・事業進捗率：65.2%（うち用地進捗率96.1%） 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト削減に務めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)
地高ICアクセス 一般県道豊川蒲郡 線 金野西工区 愛知県	その他	14	20	【内訳】 走行時間短縮便益：16億円 走行経費減少便益：3.2億円 交通事故減少便益：0.12億円 【主な根拠】 計画交通量 2,000台/日	14	【内訳】 事業費：13億円 維持管理費：0.92億円	1.4	①モノづくり拠点への定時制の確保 名豊道路沿線の物流拠点・生産拠点へのアクセス性向上 ②広域交通性の向上 名豊道路新設ICへのアクセス道路として広域ネットワークを構築 ③通学路の安全性向上 通学路指定されている狭隘な現道のバイパス整備による通過交通と通学児童との交通分離	【投資効果等の事業の必要性】 ・名豊道路蒲郡バイパスの新設ICへのアクセス道路となる重要な道路である。 ・現道は通学路としていされているものの歩道がないため、バイパス整備により歩行者の安全性が向上される。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成25年度 ・事業進捗率：37%（うち用地進捗率84%） ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・隣接して事業中である名豊道路蒲郡バイパスからの発生土を本事業の盛土工に活用できるよう工程調整を行う。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 福井港丸岡イン ター連絡道路 主要地方道 丸岡 川西線 I 期区間 福井県	長期間継 続中	96	113	【内訳】 走行時間短縮便益：78 億 円 走行経費減少便益：29 億 円 交通事故減少便益：5.8億 円 【主な根拠】 計画交通量 8,000台/日	84	【内訳】 事業費：81 億円 維持管理費：3.3億円	1.3	①交通の円滑化やアクセス向上 ・福井港及び福井港テクノポートと、 北陸自動車道丸岡ICとのアクセス向 上による地域産業への寄与 ②地域防災の支援 ・第二次緊急輸送道路としての緊急支 援物資の円滑な輸送を支援 ③交通渋滞の緩和 ・現道部に主要渋滞箇所が存在し、当 該道路の整備により現道交通が転換さ れ、渋滞が緩和 ④交通事故の減少 ・通過交通の排除や流入交通の分散に より、これらの交通に起因する交通事 故が減少	【投資効果等の事業の必要性】 ・物流拠点である「福井港」、工業団 地「テクノポート福井」と北陸自動車 道丸岡ICを直結し、嶺北北部におけ る東西方向の道路ネットワーク強化を 目的とした道路である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：28%（うち用地進捗率 47%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現 場発生土の有効活用を進め、工事コス トの削減に努めていく	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)
地域高規格道路 東播磨南北道路 主要地方道加古川 小野線 東播磨道北工区 兵庫県	長期間継 続中	380	466	【内訳】 走行時間短縮便益：437億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：9億円 【主な根拠】 計画交通量 21,300台/日	331	【内訳】 事業費：307億円 維持管理費：24億円	1.4	①地域の連携・交流の促進 ・東播磨地域と北播磨地域との移動時 間短縮により、連携・交流を促進する とともに、沿線市町の活性化を図る。 ②救急医療体制の確保 ・加古川医療センター(3次救急医療機 関)へのアクセス時間短縮により、救 急医療体制を確保する。 ③災害時の主要な緊急輸送道路 ・災害発生時には、東播磨地域と北播 磨地域を結ぶ主要な緊急輸送道路とな る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・東播磨地域と北播磨地域との移動時 間短縮により、連携・交流を促進する とともに、沿線市町の活性化を図る。 ・通過交通の転換により、渋滞緩和や 交通事故の減少など、安全で円滑な交 通を確保する。 ・災害発生時には、東播磨地域と北播 磨地域を結ぶ主要な緊急輸送道路とな る 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率14%（うち用地進捗率 35%） 【コスト削減等】 ・今後も、新技術の活用や現場発生土 の有効活用を進め、工事コストの削減 に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)

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						
空港・港湾等アクセス道路 主要地方道矢野安浦線 熊野バイパス工区 広島県	その他	74	402	【内訳】 走行時間短縮便益:398.0億円 走行経費減少便益:3.8億円 交通事故減少便益:-0.1億円 【主な根拠】 計画交通量 10,800台/日	75	【内訳】 事業費:73.9億円 維持管理費:0.9億円	5.4	【投資効果等の事業の必要性】 ・主要地方道矢野安浦線は広島市安芸区矢野から広島県市安浦町を連絡する地域幹線道路で、軌道系アクセスのない内陸地域の交流・経済活動を支え、広島都市圏における広域的な都市間の物流及び交流の役割を担う極めて重要な路線である。熊野町内では慢性的な渋滞が発生しており、バイパス整備をにより渋滞緩和、沿道環境の改善を行うことで、物流や人流の活性化を図り、力強く持続的な経済成長につなげていく。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成15年度 ・事業進捗率:41%(うち用地進捗率40%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	
空港・港湾等アクセス道路 一般県道矢野海田線 曙町～寺迫工区 広島県	その他	56	88	【内訳】 走行時間短縮便益:78.2億円 走行経費減少便益:8.2億円 交通事故減少便益:1.5億円 【主な根拠】 計画交通量 18,600台/日	48	【内訳】 事業費:47.9億円 維持管理費:0.4億円	1.8	【投資効果等の事業の必要性】 ・一般県道矢野海田線は、広島市安芸区矢野地区から安芸郡海田町に至る幹線道路であり、国際拠点港湾広島港との連携強化及び物流効率化に資する重要な道路である。現在、国土交通省において整備が進められている一般国道2号東広島バイパスと一体となって現道を4車線化することで、海田町内の交通渋滞を解消し、アクセス性の向上、物流効率化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度:平成2年度 ・事業進捗率:92%(うち用地進捗率100%) 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	

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						
空港・港湾等アクセス道路 主要地方道 防府 環状線(牟礼工区) 山口県	その他	15	23	【内訳】 走行時間短縮便益：19億円 走行経費減少便益：4.2億円 交通事故減少便益：0.23億円 【主な根拠】 計画交通量 6,300台/日	12	【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：0.32億円	1.9	地域産業の活性化 ・国道2号と重要港湾三田尻中関港等とのアクセス性を高めることで、物流コストの低減、産業力の強化が期待できる。 緊急輸送道路機能の強化 ・大規模災害時には、三田尻中関港(耐震護岸岸壁)が緊急物資の輸送基地となることから、本路線が県央部への緊急物資の輸送路として利用可能となる。 安心安全な交通環境の確保 ・歩道の設置により、歩行者や自転車利用者の安全性が確保できる。	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道防府環状線は、防府市街地の外環を形成する主要幹線道路であり、重要港湾三田尻中関港や臨海部の工業地域へのアクセス道路として重要な役割を担っている。 現在、旧国道2号より北側0.9kmの区間において、街路事業による道路整備が完了しているところであるが、更に北側の国道2号に至るまでの区間については、歩道が未整備で幅員狭小の市道しかないので、歩行者や自転車利用者が危険にさらされている。また、幅員狭小の市道に通過交通が流入することにより、交通渋滞が発生している。 このため、当該区間の整備を行うことにより、地域住民の安全で円滑な交通の確保、防府市街地における交通渋滞の緩和、高速インターチェンジや重要港湾三田尻中関港へのアクセス性の向上を図ることを目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・用地補償の進捗率が50%に達するとともに、残る50%についても概ね所有者から了解を得ており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続き当該道路の整備を進める。 【コスト縮減等】 ・他工事での発生土を有効利用し、今後もコスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)

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						
空港・港湾等アクセス道路 主要地方道 光柳井線（虹ヶ丘工区） 山口県	その他	38	41	【内訳】 走行時間短縮便益：36億円 走行経費減少便益：5.2億円 交通事故減少便益：0.07億円 【主な根拠】 計画交通量 9,400台/日	31	【内訳】 事業費：29億円 維持管理費：1.8億円	1.3	地域産業の活性化 ・山陽自動車道熊毛ICと国際拠点港湾徳山下松港等とのアクセス性を高めることで、物流コストの低減、産業力の強化が期待できる。 緊急輸送道路機能の強化 ・当該区間の整備に合わせて、国道188号の護岸かさ上げを行うことで、波浪時の安全な通行が確保される。 ・JR山陽本線より北側の地域から第三次救急医療施設「徳山中央病院」への搬送時間短縮による救命率の向上が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 主要地方道光柳井線は、国道188号と並行して下松市との境から光市街地を通過し、柳井市へ至る幹線道路である。また、当該区間は、住宅団地や光駅周辺を通過する都市内の生活道路としても重要な役割を担っている。 しかしながら、当該区間が未整備であることから、幹線道路としての機能を発揮出来ず、国道188号の市街地部や周辺の市道へ交通が集中し、通行に支障をきたしている。 このため、国道188号に接続する当該区間を整備することにより、交通を分散させ、安全で円滑な交通を確保するとともに、周南地域の産業集積地や商業施設、第3次救急医療施設「徳山中央病院」等へのアクセス性向上を目的としている。 【事業の進捗の見込み】 ・用地補償の進捗率が95%に達するとともに、残る5%についても概ね所有者から了解を得ており、今後計画的な事業進捗が見込まれることから、引き続き当該道路の整備を進める。 【コスト縮減等】 ・他工事での発生土を有効利用し、今後もコスト縮減を図る。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)

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						
重要物流道路 主要地方道 岡山玉野線 海岸通二丁目～築 港栄町 岡山市	その他	4.4	10	【内訳】 走行時間短縮便益：8.1億円 走行経費減少便益：1.3億円 交通事故減少便益：0.74億円 【主な根拠】 計画交通量 15,400台/日	4.6	【内訳】 事業費：4.0億円 維持管理費：0.65億円	2.2	①物流の利便性向上 ・山陽自動車道から重要港湾や、物流拠 点である岡山市中央卸売市場へのアクセ スを強化し、平時、災害時を問わない安 定した輸送の確保が期待される。 ②交通混雑の緩和 ・本線は岡山環状道路の一部を形成し、 中心市街地への流入や通過交通を適切 に分散誘導することで、中心市街地の交 通混雑を緩和する。 ③災害時の避難、支援ルートの強化 ・災害発生時の緊急搬送、救援物資の輸 送、救助支援の確実性向上が期待され る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・本路線は暫定2車線で供用中である が、4車線に拡幅することで山陽自動 車道と重要港湾である岡山港の連携を 強化し、平時、災害時を問わない安定 的な物流の機能強化が図れる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成30年度 ・事業進捗率：3.4%（うち用地進捗 率100%） 【コスト削減等】 ・再生資材や現場発生土の有効活用を 進め、工事コストの削減に努めてい く。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)
一般県道 津田インター線 徳島県	その他	30	53	【内訳】 走行時間短縮便益：39.7億円 走行経費減少便益：10.6億円 交通事故減少便益：2.8億円 【主な根拠】 計画交通量 5,900台/日	30	【内訳】 事業費：29.4億円 維持管理費：0.1億円	1.8	①地域間連携の強化 四国横断自動車道と徳島環状線が連 結され、広域的な道路交通ネットワークを 構築することで、徳島市街地と徳島県内 全域の生活圏の連携強化を図り、社会活 動圏の拡大に寄与する。 ②緊急輸送道路の強化 第一次緊急輸送道路である「四国横断 自動車道」と第二次緊急輸送道路である 「徳島環状線」を補完し、両路線の災害対 応機能を強化する。 ③地域経済の発展 津田インター線は、四国横断自動車道 一体となって整備効果を早期に発現させ るとともに、木材団地として整備された重 要港湾 徳島小松島湾(津田地区)の活 性化を支援し、当該地周辺に新たな産業・ 流通拠点を創出させるなど、ストック効果 の最大化を図る。	【投資効果等の事業の必要性】 四国横断自動車道は、徳島東IC以北が NEXCO西日本、徳島東IC以南が国土交 通省による新直轄区間として整備を進め ている。 本事業は、四国横断自動車道と連結す る「(仮)津田IC(地域活性化IC)」のランプ 部を整備するとともに、ICアクセス道路と なる既存道路を改良するものである。 一般県道津田インター線は、四国横断 自動車道と徳島小松島線を連結する路線 である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：64.0% (うち用地進捗率95%) ・四国横断自動車道「新直轄区間」の 平成32年度開通に合わせた供用を目標 (非公表) ・総事業費増により再評価を実施 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等によ る新たなコスト削減に努めながら事業を推 進する。	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)

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	担当課長 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
一般県道 徳島東インター線 北沖洲工区 徳島県	その他	6	10	【内訳】 走行時間短縮便益: 6.6億円 走行経費減少便益: 3.6億円 交通事故減少便益: 0.01億円 【主な根拠】 計画交通量 15,500台/日	5.8	【内訳】 事業費 : 5.7億円 維持管理費: 0.1億円	1.8	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <p>一般県道徳島東インター線は、徳島市中心部と重要港湾 徳島小松島港及びマリニピア沖洲産業団地とを連結する路線であり、四国横断自動車道「(仮)徳島東IC」が整備されることで、効率的・広域的な集荷が可能となる重要な道路である。</p> <p>一般県道 徳島東インター線 北沖洲工区は、ICランプへの接続道路及び現道の4車線化を行う事業であり、徳島東IC(仮称)と一体となって整備することで、徳島市中心部へのアクセス性をより一層強化し、IC整備効果を充分に発揮させる事業である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度: 平成28年度 ・事業進捗率: 59% (うち用地進捗率100%) ・四国横断自動車道「新直轄区間」の平成32年度開通に合わせた供用を目標(非公表) ・総事業費増により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田 勝)	
一般県道新居浜東 港線東田工区 愛媛県	その他	22	28	【内訳】 走行時間短縮便益: 23億円 走行経費減少便益: 3億円 交通事故減少便益: 2億円 【主な根拠】 計画交通量 13,000台/日	17	【内訳】 事業費 : 17億円 維持管理費: 0.1億円	1.6	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の利便性向上 ・交通拠点である新居浜東港と、内陸型工業団地、新居浜ICを最短で結ぶことで、製造物納品の定時性確保や物流コストの低減が図られ、工業を中心とした地域経済の活性化が期待できる。 ②大規模災害への備え ・南海トラフ地震等の大規模災害が発生した際、広域での避難や救助、救援、復旧等の様々な活動を確実かつ迅速に行うことが可能となり、地域の安全・安心の大幅な向上につながる。 ③歩行者・自転車、通行車両の安全確保 ・現道交通の転換により、現道利用者の安全性向上につながる。 ④観光ルートの確保 ・市営サッカー場やマリニパーク新居浜等へのアクセス向上を図り、地域の活性化を支援する。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山自動車道新居浜ICと物流拠点である新居浜東港とのアクセス向上が図れる。 ・現道交通の転換による交通混雑の緩和及び旅行速度の向上が図れる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成30年度 ・事業進捗率3% (用地進捗率16%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進する。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田 勝)	

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						
(重要物流道路) 主要地方道 筑紫野古賀線 須恵工区 福岡県	その他	83	166	61	2.7	<p>①物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道に立地する工業団地から九州縦貫自動車道須恵スマートIC・福岡高速道路大野城ランプへのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 2車線道路から4車線道路に拡幅することで、交通混雑の緩和が図られる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道筑紫野古賀線は、福岡都市圏の南東部を通過し、一般国道3号を補完する延長約33kmの広域的な幹線道路である。当該箇所の整備により、交通容量の拡大による広域ネットワークとしての機能強化及び交通混雑の緩和を図るとともに、沿道に立地する工業団地から九州縦貫自動車道須恵スマートIC・福岡高速道路大野城ランプへのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成24・29年度 事業進捗率：16% (うち用地進捗率12%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新技術の活用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)		
(重要物流道路) 主要地方道 飯塚大野城線 乙金2工区 福岡県	その他	35	56	30	1.9	<p>①物流の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道に立地する工業団地から九州縦貫自動車道太宰府IC・福岡高速道路大野城ランプへのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 <p>②交通混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> 2車線道路から4車線道路に拡幅することで、交通混雑の緩和が図られる。 	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道飯塚大野城線は、飯塚市を起点とし、糟屋郡須恵町、宇美町を経由して大野城市へ至る、福岡都市圏と飯塚地域を結ぶ延長約35kmの広域的な幹線道路である。当該箇所の整備により、交通容量の拡大による広域ネットワークとしての機能強化及び交通混雑の緩和を図るとともに、沿道に立地する工業団地から九州縦貫自動車道太宰府IC・福岡高速道路大野城ランプへのアクセス強化、定時制の確保が期待される。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成26年度 事業進捗率：32% (うち用地進捗率28%) <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新技術の活用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)		

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						
(空港・港湾アクセス) 主要地方道 門司行橋線 行橋市区 福岡県	その他	14	17	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：21億円 走行経費減少便益：-3.1億円 交通事故減少便益：-1.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 4,700台/日</p>	13	<p>【内訳】 事業費：12億円 維持管理費：0.6億円</p>	1.3	<p>①物流の利便性向上 ・沿道に立地する工業団地から重要港湾である苅田港へのアクセス強化、定時制の確保が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成23年度 ・事業進捗率：48% (うち用地進捗率100%)</p> <p>【コスト削減等】 ・新技術の活用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	
地高ICアクセス 主要地方道 武雄福富線 福富市区 佐賀県	その他	24	112	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：87億円 走行経費減少便益：18億円 交通事故減少便益：7.7億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 12,800~17,800台/日</p>	24	<p>【内訳】 事業費：23億円 維持管理費：1.2億円</p>	4.7	<p>①地域間連携の強化 ・広域幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路 有明海沿岸道路(佐賀福富道路)と一体となり、地域間連携の強化が図られる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率約66%(うち用地進捗率約94%) ・社会経済情勢の急激な変化により再評価を実施 (交通量の変化により事業の計画内容に変更が生じたため。)</p> <p>【コスト削減等】 ・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削減を図る。</p>	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
地域高規格道路 西彼杵道路 一般県道奥ノ平時 津線 時津工区 長崎県	その他	133	147	118	【内訳】 事業費 : 117億円 維持管理費 : 0.79億円	1.2	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西彼杵道路は、長崎市と佐世保市を連結し地域間の交流促進、産業の振興・経済活動の活性化に寄与する延長約50kmの地域高規格道路である。 一般県道奥ノ平時津線（時津工区）は西彼杵道路の一部を形成し、江上バイパスや小迎バイパスと一体となって広域ネットワークを形成する延長約3.4kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成26年度 事業進捗率：30.6%（うち用地進捗率89%） 総事業費、事業期間変更により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)		
(空港・港湾アクセ ス) 主要地方道長崎南 環状線 新戸町～江川町工 区 長崎県	その他	250	300	191	【内訳】 事業費 : 190億円 維持管理費 : 0.93億円	1.6	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要地方道長崎南環状線は長崎南部地域と県央、県北部を結び地域間の連携強化、産業・観光振興の活性化等を目的とした広域ネットワークを形成する路線である。 主要地方道長崎南環状線（新戸町～江川町工区）は主要地方道長崎南環状線の一部を形成し、国道499号の渋滞緩和、長崎港への物流ネットワークの強化に貢献する延長約5.15kmの自動車専用道路によるバイパス事業である。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業化年度：平成28年度 事業進捗率：3%（うち用地進捗率29.7%） 総事業費、事業期間変更により再評価を実施 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。 	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)		

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						
(空港・港湾アクセス) 一般県道 糸原杵築線 大分空港道路工区 大分県	その他	29	29	【内訳】 走行時間短縮便益：28億円 走行経費減少便益：-1.2億円 交通事故減少便益：3.1億円 【主な根拠】 計画交通量 11,200~12,800台/日	28	【内訳】 事業費：27億円 維持管理費：0.8億円	1.04	①災害発生時においても信頼性の高い道路として機能を発揮。 ②広域的なネットワーク整備による産業・観光等への支援が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・大分空港道路は、大分空港へのアクセス道路として、九州横断自動車道等と併せて広域ネットワークを形成するとともに、災害時は緊急輸送道路の役割を担う路線であるが、ほとんどの区間が暫定2車線である。4車線区間を延伸して追越車線と中央分離帯を整備することにより、大分空港への定時性の向上や交通事故の軽減、災害時の道路機能強化等を図るものである。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成29年度 ・事業進捗率：31.4%（うち用地進捗率100%） ・平成31年度の確実な供用に向け、事業進捗を図る ・総事業費増により、再評価を実施 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)
(空港・港湾アクセス) 市道香月線 安楽工区 鹿児島県志布志市	その他	15	17	【内訳】 走行時間短縮便益：14億円 走行経費減少便益：2.4億円 交通事故減少便益：0.22億円 【主な根拠】 計画交通量 1,300台/日	14	【内訳】 事業費：14億円 維持管理費：0.4億円	1.2	①交通渋滞の緩和 国際バルク戦略港湾である志布志港へ向かう国道220号の交通量が分散し渋滞緩和につながる。 ②地域間連携の支援 鹿児島県志布志市～鹿屋市間のアクセス性が向上し、交流・連携の促進 ③地域産業への支援 国際バルク戦略港湾である志布志港や志布志市臨海工業団地への物流ネットワークの強化が図られ、地域間交流の活性化にも寄与する。 企業誘致の推進とともに、雇用機会の拡大に寄与する。	【投資効果等の事業の必要性】 ・市道香月線を整備することにより、国際バルク戦略港湾である志布志港や志布志市臨海工業団地への物流ネットワークの強化が図られる。 ・地域高規格道路の都城志布志道路や東九州自動車道のICへのアクセス向上が図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成27年度 ・事業進捗率：61%（うち用地進捗率86%） 【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。	継続	道路局 環境安全・防災課(課長 野田勝)

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						
幸地インター線イ ンターチェンジ 沖縄県	その他	78	301	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：271億円 走行経費減少便益：22億円 交通事故減少便益：8.3億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,170台/日</p>	84	<p>【内訳】 事業費：70億円 維持管理費：14億円</p>	3.6	<p>①交通の円滑化やアクセス向上 ・沖縄都市モノレールのでだこ浦西駅との連結</p> <p>②交通混雑の緩和 ・沖縄自動車道の西原ICの混雑緩和</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 はしご道路の横軸である浦添西原線と縦軸の沖縄自動車道を幸地インター線で接続することで、交通渋滞の緩和、高速道路へのアクセス時間の短縮が期待される。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成26年度 ・事業進捗率：8%（うち用地進捗率11%） ・平成36年度の確実な供用に向け、事業進捗を図る ・事業期間変更および総事業費増により、再評価を実施</p> <p>【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。</p>	継続	道路局 環境安全・防 災課(課長 野 田 勝)	

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						
高規格ICアクセス 道路 都市計画道路 横浜藤沢線 (関谷工区) 神奈川県	その他	20	121	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：96億円 走行経費減少便益：25億円 交通事故減少便益：0.35億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 50,900台/日</p>	21	<p>【内訳】 事業費：21億円 維持管理費：0.30億円</p>	5.7	<p>①防災 ・「第1次緊急輸送道路」に指定されている国道1号の代替路が確保され、防災機能の強化が図られる。 ・災害時に避難所となる小学校や養護学校への安全で円滑な避難が期待できる。 ・広幅員の道路整備により、火災発生時の延焼を防止する防災空間を確保できる。</p> <p>②安全・安心・利便性 ・両側に歩道が整備され、通学する児童、生徒をはじめとする歩行者等の安全が確保される。 ・第3次救急医療機関である(独)国立病院機構横浜医療センターへの利便性向上が図られる。</p> <p>③地域の活性化 ・湘南地域へのアクセス機能が向上し、一層の観光振興が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・横浜湘南道路及び高速横浜環状南線(仮)IC・JCTへのアクセスを強化するとともに、横浜市内と湘南地域において慢性的に生じている交通混雑の緩和に寄与する路線である。 ・「第1次緊急輸送道路」及び「緊急交通路指定想定路」に指定されている国道1号の代替機能を有している路線である。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成21年度 ・事業進捗率67%(うち用地進捗率85%)</p> <p>【代替案立案等】 ・評価対象区間南側は既に供用しており、横浜湘南道路及び高速横浜環状南線(仮)IC・JCTへのアクセス機能を発現するものとして、代替案は難しく、現計画による整備が最善である。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
高規格ICアクセス 道路 都市計画道路 環状3号線(南戸塚 地区 外2) 神奈川県横浜市	再々評価	272	939	【内訳】 走行時間短縮便益: 916億円 走行経費減少便益: 27億円 交通事故減少便益: -4.7億円 【主な根拠】 計画交通量 26,800台/日	436	【内訳】 事業費: 433億円 維持管理費: 2.7億円	2.2	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利便性が向上します。 ②広域アクセスへの寄与 ・首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線の(仮称)戸塚ICにて接続することから、首都圏各地との連絡強化及び利便性の向上に寄与します。 ③災害への備え ・災害時の緊急輸送路としての効果が期待されます。 ④交通の適正化 ・住宅地域に入り込んでいた通過交通を適切に本路線へ転換させることができ、住宅地域の生活環境が向上します。	【投資効果等の事業の必要性】 ・「横浜市地震防災戦略」により、緊急輸送路の整備を進めており、特に環状3号線の整備により磯子区の国道16号から戸塚区の国道1号までの本市南部地域の交通機能の強化が期待されることから、本事業の必要性が高まっています。 ・環状3号線本地区は、首都圏中央連絡自動車道の一部である横浜環状南線の(仮称)戸塚ICと接続し、戸塚区及びその周辺からのアクセス性を高め、横浜環状南線の利便性を向上させるものです。 【事業の進捗の見込み】 ・事業進捗率75%(うち用地取得率88%) 【コスト縮減等】 ・舗装、構造物の築造については、設計の段階から可能な限り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ます。 ・工事施工においても、建設発生土の工事中間流用を行い、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ます。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
空港・港湾等アクセス道路 都市計画道路 黒 井藤野新田線 新潟県	その他	54	117	【内訳】 走行時間短縮便益: 80億円 走行経費減少便益: 29億円 交通事故減少便益: 8.3億円 【主な根拠】 計画交通量 12,560台/日	50	【内訳】 事業費: 49億円 維持管理費: 0.60億円	2.3	①直江津港への物流効率化 直江津港への物流効率化により、生産性が向上し、地域雇用が拡大 ②交通渋滞の緩和 隣接する国道8号、国道253号の渋滞が緩和 ③地域医療の支援 第二次救急医療施設「厚生連上越総合病院」へのアクセス向上 ④地域防災の支援 国道253号の通行規制時に代替路線として機能	【投資効果等の事業の必要性】 ・国道8号から18号の主要渋滞区間を bypass せずに北陸自動車道上越ICへの通行が可能となり、当該区間周辺の工業地帯から直江津港へのアクセスが改善され、物流の効率化など生産性の向上に資する路線である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度: 平成17年度 ・事業進捗率58%(うち用地進捗率86.4%) 【コスト縮減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの縮減に努めていく。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

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						
重要物流道路 都市計画道路 東 岩瀬線 富山県	その他	10	25	<p>【内訳】 走行時間短縮便益:24.1億円 走行経費減少便益:0.2億円 交通事故減少便益:0.2億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 18,200台/日</p>	22	<p>【内訳】 事業費 : 21.5億円 維持管理費 : 0.4億円</p>	1.1	<p>① 歩行空間の確保 ・自歩道の設置により自転車専用車道と分離するとともに歩行空間を拡大し、歩行者と自転車の安全性と快適性を改善する。</p> <p>② 緊急搬送の安定性向上 ・三次及び二次医療施設への救急搬送の安定性向上により、安心できる住民生活の実現を図る。</p> <p>③ 災害時の緊急輸送ルートの強化 ・緊急輸送路に指定されており、災害時の迅速な緊急搬送、救援物資等の輸送の確実性向上が期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・物流拠点である国際拠点港伏木富山港（富山地区）と国道8号や富山市中心市街地とのアクセス向上が図れる。</p> <p>【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0%）</p> <p>【コスト削減等】 ・今後も新技術の採用、再生資材や現場発生土の有効活用を進め、工事コストの削減に努めていく。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
空港・港湾等アクセス道路 都市計画道路下伏 間江福田線 高岡市	その他	87	99	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：96.2億円 走行経費減少便益：1.7億円 交通事故減少便益：0.9億円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 10,000台/日</p>	86	<p>【内訳】 事業費 85.8億円 維持管理費 0.3億円</p>	1.1	<p>① 歩行空間の確保 ・自歩道の設置により自転車専用車道と分離するとともに歩行空間を拡大し、歩行者と自転車の安全性と快適性を改善する。</p> <p>② 地域防災の支援 震災時における国道8号線のバイパスとして、緊急物資輸送の円滑化に寄与することが期待される。</p> <p>③ 地域経済への支援 伏木富山港（伏木地区）、高岡ICと中心市街地を結ぶアクセス道路の整備により、物流の効率化に資することが期待される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・総合拠点港である伏木富山港を結ぶアクセス道路として、物流ネットワークの一部を担う重要な路線である。</p> <p>・2車線から4車線に改良することで渋滞を解消し、安全で円滑な交通を確保する必要がある。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成20年度 ・事業進捗率：47%（うち用地進捗率100%） ・平成32年度末の2車線での確実な供用に向け、事業進捗を図る</p> <p>【コスト削減等】 ・JR交差部へのアプローチにおける土留工法では、盤ぶくれ対策として薬液注入工が想定されたが、遮水工法を採用することにより、約3億円のコスト削減が見込める。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

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						
重要物流道路 都市計画道路 焼津広幡線(越後 島工区) 静岡県	その他	71	241	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：236億 円 走行経費減少便益：3.8億 円 交通事故減少便益：1.7億 円</p> <p>【主な根拠】 計画交通量 17,400台/日</p>	56	<p>【内訳】 事業費：55億円 維持管理費：0.3億円</p>	4.3	<p>① 日常活動圏中心都市へのアクセス 向上が見込まれる(焼津駅周辺へのア クセス10分短縮)</p> <p>② 当該区間の歩行者・自転車の通行 の快適・安全性の向上が期待できる</p> <p>③ 二次医療施設へのアクセス向上が 見込まれる(焼津市立総合病院) ・三次医療施設へのアクセス向上が見 込まれる(静岡県立総合病院)</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本路線は焼津市の市街地と東名高速 道路焼津IC、国道1号広幡IC及び新東 名高速道路藤枝岡部ICなどを南北にア 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。 ・現況の2車線から4車線に拡幅改良 し、交通の円滑化や幹線道路のネット ワーク強化を図っていく。 <p>【事業の進捗の見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業化年度：平成28年度 ・事業進捗率：15.0%(うち用地進捗 率23.1%) ・平成40年度末の確実な供用に向け、 事業進捗を図る。 <p>【コスト削減等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も新技術の採用、再生資材や現 場発生土の有効活用を進め、工事コス トの削減に努めていく。 	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎 線・野田線(春日 部駅付近) 埼玉県	その他	650	548	<p>【内訳】 移動時間短縮便益 439億円 走行経費減少便益 98億円 交通事故減少便益 11億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 149,405台/日</p>	371	<p>【内訳】 事業費 371億円 維持管理費 0億円</p>	1.5	<p>踏切10箇所(うち開かずの踏切3箇 所、ボトルネック踏切1箇所)を削除 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。また、都 市計画道路や駅前広場の整備により、 交通結節機能の強化が期待できる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区間を立体化することにより、 10箇所の踏切を削除し、円滑な道路交 通の確保、一体的なまちづくり、踏切 事故の解消、併せて都市計画道路や交 通結節機能の強化等によって、地域 の活性化を図る。 	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
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	495	972	【内訳】 走行時間短縮便益：891億円 走行経費減少便益：63億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 267,161台/日	513	【内訳】 事業費：512億円 維持管理費：1.0億円	1.9	①救急搬送の時間短縮 踏切遮断に伴う渋滞が解消され鎌ヶ谷 総合病院への緊急搬送時間の短縮が図 れる。	【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、鎌ヶ谷市の中心部を走行し ている、新京成線の鎌ヶ谷大仏駅か ら、くぬぎ山駅間の、約3.3kmの鉄 道を高架化し、踏切12箇所を除却す ることにより、交通渋滞の緩和や踏切事 故の解消を図ると共に、まちづくりの 一環として、鉄道により分断された市 街地の一体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10年度 ・事業進捗率99%(うち用地進捗率 100%) ・平成29年度に下線高架切替を行い、 平成31年度に残る上り線の高架切替予 定 【コスト削減等】 ・現在線で使用していた枕木、レー ル、碎石などを仮線に転用。 ・高架橋擦り付け区間の盛土を他事業 から流用。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 東武鉄道野田線 (清水公園駅～梅 郷駅間) 千葉県	その他	350	393	【内訳】 走行時間短縮便益：322億円 走行経費減少便益：51億円 交通事故減少便益：20億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 241,913台/日	338	【内訳】 事業費：308億円 維持管理費：30億円	1.2	①救急搬送の時間短縮 踏切遮断に伴う渋滞が解消され総合 病院などへの緊急搬送時間の短縮が図 れる。 ②通学路の安全性の向上 通学路が踏切を横断しており踏切を 除却されることにより通学路の安全性 が向上される。 ③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。	【投資効果等の事業の必要性】 本事業は、野田市を南北にを縦断して いる、東武野田線の清水公園駅から梅 郷駅間の、約2.9kmの鉄道を高架化 し、踏切11箇所を除却することによ り、交通渋滞の緩和や踏切事故の解消 を図ると共に、まちづくりの一環とし て、鉄道により分断された市街地の一 体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17年度 ・事業進捗率 30%(うち用地進捗率 100%) ・完成予定は平成33～35年度 【コスト削減等】 ・現在線で使用していた枕木、レー ル、碎石などを仮線に転用。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 京王電鉄京王線 (笹塚駅～仙川駅 間) 東京都	その他	1,843	1,740	走行時間短縮便益：1660億円 走行経費減少便益：65億円 交通事故減少便益：16億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 428,733台時/日	1,341	事業費：1331億円 維持管理費：10億円	1.3	①開かずの踏切25箇所を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)	
連続立体交差事業 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥 駅間) 東京都	その他	483	630	【内訳】 走行時間短縮便益：510億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 201,085台時/日	447	【内訳】 事業費：447億円 維持管理費：0.20億円	1.4	①ボトルネック踏切3箇所含む計11箇所を踏切を除却することで、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)	
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	その他	726	718	【内訳】 走行時間短縮便益：618億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：44億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 215,799台時/日	477	【内訳】 事業費：477億円 維持管理費：0.20億円	1.5	①開かずの踏切7箇所を除却することで地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)	

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						
連続立体交差事業 西武鉄道新宿線他 2路線(東村山駅付 近) 東京都	その他	714	806	【内訳】 走行時間短縮便益：740億円 走行経費減少便益：49億円 交通事故減少便益：18億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 202.826台時/日	645	【内訳】 事業費：643億円 維持管理費：1.5億円	1.3	①ボトルネック踏切3箇所を含む計5 箇所の踏切を除去することで、地域分 断の解消、良好な市街地形成が図られ る。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、5 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業はおおむね順調な進捗が見込ま れる。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 京成電鉄押上線 (四ツ木駅～青砥 駅間) 葛飾区	その他	483	630	【内訳】 走行時間短縮便益：510億円 走行経費減少便益：64億円 交通事故減少便益：56億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 201,085台時/日	447	【内訳】 事業費：447億円 維持管理費：0.20億円	1.4	①ボトルネック踏切3箇所を含む計11箇 所の踏切を除去することで、地域分断 の解消、良好な市街地形成が図られ る。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、11 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・今後、駅部については土地収用法の 活用を視野に入れ、着実に用地取得を 推進していく。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 東武鉄道伊勢崎線 (竹ノ塚駅付近) 足立区	その他	537	472	【内訳】 移動時間短縮便益：373億円 走行経費減少便益：61億円 交通事故減少便益：38億円 【主な根拠】 踏切遮断交通量 38,615台時/日	431	【内訳】 事業費：431億円 維持管理費：1億円	1.1	①市街地の発展・まちづくりに関する 効果 ・駅周辺にある多数のUR団地や東武鉄 道施設(高架下部も含む)、駅西側に ある民間施設が、事業を契機に施設再 生が見込まれる。 ②駅周辺の交通の利便性向上 ・鉄道と交差する都市計画道路補助第 261号線の整備や261号線と駅西 側とを結ぶ区画街路第14号線(駅前 広場部含む)の整備が進み、駅周辺の 交通の利便性の向上が図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、2 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により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23年度 ・事業進捗率：27%(うち用地進捗率 100%) 【コスト削減等】 ・今後の本体工事の施工計画を立てる にあたって、コスト削減を検討してい く。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 JR埼京線(十条駅 付近) 東京都	その他	340	272	【内訳】 走行時間短縮便益 258億円 走行経費減少便益 7億円 交通事故減少便益 7億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 95,648台時/日	231	【内訳】 事業費 231億円 維持管理費 1億円	1.2	①ボトルネック踏切4箇所含む計6箇所の踏切を除却することで、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、6箇所の踏切を除却し、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り都市の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 (野方～井荻駅付 近) 東京都	その他	850	646	【内訳】 走行時間短縮便益 589億円 走行経費減少便益 15億円 交通事故減少便益 42億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 215,059台/日	484	【内訳】 事業費 482億円 維持管理費 2.0億円	1.3	①開かずの踏切11箇所を含む計13箇所除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、13箇所の踏切を除却し、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り都市の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 西武鉄道新宿線 (井荻駅～東伏見 駅付近) 東京都	その他	1,610	971	【内訳】 走行時間短縮便益 878億円 走行経費減少便益 44億円 交通事故減少便益 49億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 504,503台時/日	876	【内訳】 事業費 873億円 維持管理費 3億円	1.1	①開かずの踏切12箇所を含む計19箇所除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間の鉄道を立体化し、19か所の踏切を除却することで、円滑な道路交通の確保や、踏切事故の解消を図る ・都市計画道路や駅前広場等を整備し、交通結節点機能の強化とともに都市機能と土地利用の更新、一体的なまちづくり等を進め、地域の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 京浜急行本線(泉 岳寺駅～新馬場駅 間) 東京都	その他	890	648	【内訳】 走行時間短縮便益 631億円 走行経費減少便益 16億円 交通事故減少便益 1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 35,833台時/日	509	【内訳】 事業費 479億円 関連道路整備費 30億円 維持管理費 0.6億円	1.3	①開かずの踏切3箇所を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間の鉄道を立体化し、3か所の踏切を除却することで、円滑な道路交通の確保や踏切事故の解消を図る ・駅前広場等を整備し、交通結節点機能の強化とともに都市機能と土地利用の更新や一体的なまちづくり等を進め、地域の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 東武鉄道東上本線 (大山駅付近) 東京都	その他	340	342	【内訳】 走行時間短縮便益 293億円 走行経費減少便益 33億円 交通事故減少便益 16億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 66,949台・時/日	195	【内訳】 事業費 191億円 維持管理費 4億円	1.8	①開かずの踏切8箇所を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間の鉄道を立体化し、8か所の踏切を除却することで、円滑な道路交通を確保し、踏切事故の解消を図る ・駅前広場の整備などの交通結節点機能の強化や都市機能と土地利用の更新、一体的なまちづくりなどを進め、地域の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 JR南武線(矢川 駅~立川駅付近) 東京都	その他	640	450	【内訳】 走行時間短縮便益 358億円 走行経費減少便益 74億円 交通事故減少便益 18億円 【主な根拠】 踏切遮断交通量 236,986(台・時/日)	336	【内訳】 事業費 298億円 維持管理費 38億円	1.3	①ボトルネック踏切4箇所含む計14箇所の踏切を除却することで、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間の鉄道を立体化し、14か所の踏切を除却することで、円滑な道路交通の確保や踏切事故の解消を図る ・駅前広場等を整備し、交通結節点機能の強化とともに都市機能と土地利用の更新や一体的なまちづくりなどを進め、地域の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
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	その他	313	324	【内訳】 移動時間短縮便益 312億円 走行経費減少便益 13億円 交通事故減少便益 -0.4億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 54,838台/日	236	【内訳】 事業費 236億円	1.4	①南北の交通分断解消 鉄道の高架化により、南北の市街地の行き来が容易になる。	【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往路(言問通り)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。	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 JR南武線(矢向 駅~武蔵小杉駅 間) 川崎市	その他	1,185	1,136	【内訳】 走行時間短縮便益:1011億円 走行経費減少便益:96億円 交通事故減少便益:29億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 232,100台時/日	862	【内訳】 事業費:856億円 維持管理費:6億円	1.3	①災害時の緊急輸送ルートの強化 ・国道409号が第1次緊急輸送道 路、県道太田神奈川、市道古市場矢上 線が第2次緊急輸送道路に位置付けら 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、救援物資の輸送 の確実性向上が期待される。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、10 箇所の踏切を除却し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【コスト縮減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等に よる新たなコスト縮減に努めながら事 業を推進する。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 相模鉄道本線(星 川駅~天王町駅) 横浜市	その他	503	698	【内訳】 走行時間短縮便益:591億円 走行経費減少便益:21億円 交通事故減少便益:86億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 179,277台/日	687	【内訳】 事業費:686億円 維持管理費:0.62億円	1.02	①高架下空間の創出 ②緊急活動の円滑化による安心感の向 上 ③鉄道利用者の定時性の向上 等の効果が見込まれる。	【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箇所の踏切を除却し、慢性的な 交通渋滞の解消や地域の一体化よる生 活環境の向上及び踏切事故の解消を図 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:52%(うち用地進捗率 87%) 【コスト縮減等】 施工主体である相模鉄道とは、平成23 年9月に「事業費の縮減」に関する文 書を締結し、今後は、事業費縮減に努 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 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 相模鉄道本線 (鶴ヶ峰駅付近) 横浜市	その他	770	646	【内訳】 走行時間短縮便益 592億円 走行経費減少便益 32億円 交通事故減少便益 22億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 131,448台時/日	513	【内訳】 事業費 512億円 維持管理費 0.90億円	1.3	①踏切交通の安全性向上 踏切(10箇所)を除去することにより 渋滞や踏切事故が解消される ②地域社会への貢献 鉄道により分断された地域の南北一 体化及び駅周辺の都市基盤の整備により 新たな都市の再生や地域の活性化 ③地域防災力の向上 踏切除去により迅速な緊急活動が可 能となり地域住民の安全・安心が確保 される ④環境の向上 交通渋滞の解消によりCO2排出量の 軽減が期待できる	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間の地下化により、10箇所の 踏切を除去し、円滑な道路交通の確保 や踏切事故の解消に加え、関連事業と して都市計画道路や駅前広場の整備、 また交通結節点機能の強化等、一体的 なまちづくりにより地域活性化を図 る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 J R信越本線等 (新潟駅付近) 新潟市	その他	885	1,329	【内訳】 移動時間短縮便益 304億円 走行経費減少便益 31億円 交通事故減少便益 9.1億円 その他便益 985億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 36,572台/日	1,293	【内訳】 事業費 1,290億円 維持管理費 3.3億円	1.03	・交流人口の拡大や新たな雇用の創 出、駅周辺地区への民間投資の誘発な ど、社会全体の生産性向上につなが り、将来にわたり多面的で高いスト ック効果が期待できる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・踏切2箇所を除去することにより、 慢性化している踏切遮断による渋滞が 解消される。 ・鉄道の高架化にあわせ、新幹線・在 来線同一乗り換えホームを供用するこ とによって日本海国土軸の強化、高架 下交通広場を整備することによって公 共交通網の南北一体化、鉄道とバスの 乗り換え利便性向上が図られる。 ・鉄道によって分断された市街地を幹 線道路等で結び、連続性が高く、一 体的なまちづくりが図られる。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：70% ・2021年度頃の高架駅全面開業を目指 し、事業進捗を図る。 【コスト削減等】 ・高架駅全面開業に向けた高架橋工事 においても、引き続きコスト削減に努 めながら事業を推進する。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 あいの風とやま鉄 道線等(富山駅付 近) 富山県	その他	417	555	【内訳】 走行時間短縮便益：507億円 操行費用減少便益：29億円 交通事故減少便益：7億円 【計画交通量】 2,600~15,300台/日	456	事業費：455億円 維持管理費：0.7億円	1.2	①交通円滑化の推進 ・鉄道と交差道路の整備などの都市基 盤性による交通の円滑化 ②中心市街地の活性化 ・富山駅前広場等の中心市街地での都 市基盤の整備 ③その他 鉄道により一体的発展が阻害されてい る地区の解消	【投資効果等の事業の必要性】 ・あいの風とやま鉄道線、JR北陸本線 及び富山地方鉄道本線の連続立体交差 化により、交差道路における渋滞を解 消し、道路交通の円滑化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成17年度 ・事業進捗率：77% ・平成31年3月にあいの風とやま鉄道 線が全線高架化。 ・平成31年度より、富山地鉄本線の高 架化に着手。 【コスト縮減等】 ・新技術の採用、再生資材等の有効活 用を進め、工事コストの縮減に努め る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 JR東海道本線等 (沼津駅付近) 静岡県	その他	787	999	【内訳】 移動時間短縮便益 921億円 走行経費減少便益 53億円 交通事故減少便益 25億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 181,853台/日	802	【内訳】 建設投資額 806億円 維持管理費 1.1億円 用地残存価値 -5.0億円	1.2	①踏切事故等に起因する列車遅延の解 消 踏切の除却により、踏切事故等に起 因する列車の遅延が解消され、定時性 の確保に寄与する。 ②冠水等による通行規制の解消 道路改良によりガードの冠水や事故等 による通行規制がなくなり、迂回に要 する時間損失が解消される。 ③土地の有効利用と賑わいの創出 鉄道跡地や高架下など新たに創出さ れた土地の有効利用を図り、快適で利 便性の高い新たなまちづくりを進める ことが可能となる。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、13 箇所の踏切を除却し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 新貨物ターミナルの用地取得率は、 86.7%となり、残る地権者との契約締 結に向け、事業を推進中。 【コスト縮減等】 鉄道事業者との協議や設計の中で、 新技術新工法の活用、施工工程の見直 しなどによるコスト縮減を検討してい る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 JR東海道本線等 (沼津駅付近) 沼津市	その他	787	999	<p>【内訳】 移動時間短縮便益 921億円 走行経費減少便益 53億円 交通事故減少便益 25億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 181,853台/日</p>	802	<p>【内訳】 建設投資額 806億円 維持管理費 1.1億円 用地残存価値 -5.0億円</p>	1.2	<p>①踏切事故等に起因する列車遅延の解消 踏切の除却により、踏切事故等に起因する列車の遅延が解消され、定時性の確保に寄与する。</p> <p>②冠水等による通行規制の解消 道路改良によりガードの冠水や事故等による通行規制がなくなり、迂回に要する時間損失が解消される。</p> <p>③土地の有効利用と賑わいの創出 鉄道跡地や高架下など新たに創出された土地の有効利用を図り、快適で利便性の高い新たなまちづくりを進めることが可能となる。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、13箇所の踏切を除却し、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り都市の活性化を図る。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 新貨物ターミナルの用地取得率は、86.7%となり、残る地権者との契約締結に向け、事業を推進中。</p> <p>【コスト縮減等】 鉄道事業者との協議や設計の中で、新技術新工法の活用、施工工程の見直しなどによるコスト縮減を検討している。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋 本線等(知立駅付 近) 愛知県	その他	505	630	<p>【内訳】 移動時間短縮便益 599億円 走行経費減少便益 31億円 交通事故減少便益 1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 186,976台/日</p>	490	<p>【内訳】 事業費 490億円 維持管理費 0.3億円</p>	1.3	<p>①主要な渋滞箇所の渋滞緩和 緊急に対策が必要な踏切に対する事業</p> <p>②集約型まちづくりの実現に寄与 区画整理事業等と一体となって街づくりを進めている</p> <p>③歩行者・自転車の利便性・安全性の向上 歩行者ボトルネック踏切の解消</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間における鉄道を立体化することにより10箇所の踏切を除却し、交通の円滑化を図る ・分断された市街地を一体化することにより、都市の活性化を図る。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 JR武豊線(半田 駅付近) 愛知県	その他	183	196	<p>【内訳】 移動時間短縮便益 190億円 走行経費減少便益 4.2億円 交通事故減少便益 2.0億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 112,098台/日</p>	122	<p>【内訳】 事業費 122億円 維持修繕費 0.06億円</p>	1.6	<p>①主要な渋滞箇所の渋滞緩和 愛知県の渋滞対策プログラムに指定された区間・箇所の渋滞解消</p> <p>②魅力ある市街地の形成 本事業と合わせて計画されている土地区画整理事業や街路事業と一体的整備による市街地分断の解消</p> <p>③歩行者・自転車の利便性・安全性の向上 踏切9箇所の除却による歩行者・自転車の利便性・安全性の向上</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間における鉄道を立体化することにより9箇所の踏切を除却し、交通の円滑化を図る ・分断された市街地を一体化することにより、都市の活性化を図る。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 名古屋鉄道三河線 (若林駅付近) 豊田市	その他	152	227	【内訳】 移動時間短縮便益:199億円 走行経費減少便益:27億円 交通事故減少便益:0.9億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 25,177台/日	190	【内訳】 改築費:190億円 維持修繕費:0.1億円	1.2	①鉄道駅を中心としたまちづくり 駅を中心としたコンパクトで一体的な 市街地整備の促進 ②公共ネットワークの強化 交通結節機能の強化による公共交通 ネットワークの形成の促進 ③名古屋圏との連携強化 豊田市と名古屋圏との結節性強化に必 要な鉄道軸形成の促進	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間における鉄道を立体化する ことにより4箇所の踏切を除却し、交 通の円滑化を図る ・分断された市街地を一体化すること により、都市の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 近畿日本鉄道名古屋 屋線(川原町駅付 近) 三重県	その他	115	177	【内訳】 移動時間短縮便益 152億円 走行経費減少便益 3億円 交通事故減少便益 22億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 70,597台/日	118	【内訳】 事業費 118億円 維持管理費 0.2億円	1.5	①救急医療活動の支援 ・踏切を除去することによる救急医療 活動にかかる時間の短縮 ②地域活性化 ・踏切・線路を除去し、幹線道路をは じめとする周辺道路の整備をあわせて 行うことにより、地域の一体化や町の 活性化に寄与 ・高架下の有効利用による新たな都市 空間の創出	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間における鉄道を立体化する ことにより4箇所の踏切を除却し、交 通の円滑化を図る ・分断された市街地を一体化すること により、都市の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋 本線(呼続駅~本 星崎駅間) 名古屋市	その他	605	378	【内訳】 走行時間短縮便益:337億円 走行経費減少便益:9億円 交通事故減少便益:32億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 485,224台/日	336	事業費 229億円 維持管理費 37億円	1.1	①交通渋滞の緩和 ボトルネック踏切の解消により、渋滞 の解消が図られる。 ②踏切事故の解消 14箇所の踏切を除却することにより 踏切事故が解消される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間における鉄道を立体化する ことにより14箇所の踏切を除却し、交 通の円滑化を図る ・分断された市街地を一体化すること により、都市の活性化を図る。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 名古屋鉄道名古屋 本線(加納駅~茶 所駅間) 岐阜県	その他	411	278	【内訳】 走行時間短縮便益:241.7億円 走行経費減少便益: 21億円 交通事故減少便益: 5.5億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 276,648台/日	253	【内訳】 事業費: 253.3億円 維持管理費: 0.0億円	1.1	①市街地分断の解消 ・鉄道の高架化にともない市街地分断が 解消する。 ②防災機能の強化 ・鉄道の高架化により、周辺地区の防災 性の向上に寄与する。 ③新たな賑わいの創出 ・鉄道を高架化することにより新たに生み 出される高架下の空間を有効活用し、商 業開発や公共利用等を図ることにより、 新しい賑わい空間が創出される。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、12 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・着工準備工採択:平成11年度 ・都市計画決定(予定):平成31年 度	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 京阪電鉄本線(香 里園駅~枚方公園 駅間) 大阪府	その他	1,068	1,340	【内訳】 移動時間短縮便益 1294.5億円 走行経費減少便益 33.8億円 交通事故減少便益 11.7億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 253,066台時/日	799	【内訳】 建設費: 826億円 維持管理費: 0.8億円 土地の残存価値: -27.9億 円	1.7	・沿線地域内の鉄道による通学路分 断・消防車の通行分断・住区内の交流 分断が解消 ・火災延焼危険地区が減少 ・高架下利用による地区施設用地の創 出 ・大気汚染への影響減(踏切による一 旦停止がなくなるため)	【投資効果等の事業の必要性】 ・当該区間を立体化することにより、 21箇所の踏切を除去し、地区内交通 ネットワークの形成が出来ると共に駅 前広場整備などにより交通結節点機能 が強化される。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 近畿日本鉄道奈良 線(若江岩田駅~ 東花園駅間) 大阪府	その他	683	1,054	【内訳】 移動時間短縮便益:889億円 走行経費減少便益:139億円 交通事故減少便益:27億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 222,816台時/日	857	【内訳】 建設費: 856億円 維持管理費: 1億円	1.2	【活力】 ・鉄道の高架化により市街地の分断が 解消され、高架下の利用も可能にな り、駅前周辺の街づくりを一体的に進 めることにより駅前広場や駅周辺の道 路整備が促進され、交通結節機能が向 上し、地域の活性化が図られる。 【快適性】 ・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。 ・鉄道高架化により騒音の改善が図れ る。 ・鉄道の定時性が確保される。	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、9 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 平成31年度末に事業完了予定。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 阪急電鉄京都線 (摂津市駅付近) 大阪府	その他	432	819	【内訳】 ・移動時間短縮便益:804.8億円 ・走行経費減少便益:2.9億円 ・交通事故減少便益:11.3億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 211,716台時/日	312	【内訳】 建設費 :310.9億円 維持管理費:1.1億円	2.6	・鉄道により分断されていた市街地の 一体化 ・周辺の土地利用に合わせた高架下の 多目的利用 ・渋滞緩和による大気への負荷物質の 排出量の抑制	【投資効果等の事業の必要性】 当該区間を立体化することにより、5 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・事業はおおむね順調な進捗が見込ま れる。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 南海電鉄南海本 線・高師浜線(羽 衣駅～高石駅間) 大阪府	その他	617	664	【内訳】 移動時間短縮便益:518.6億円 走行経費減少便益:46.3億円 交通事故減少便益:9.2億円 その他:90億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 137,985台時/日	656	【内訳】 建設費 :661億円 維持管理費 :0.4億円 土地の残存価値:-4.7億円	1.01	①市街地分断の解消 ・鉄道の高架化にともない市街地分断が 解消する。 ②防災機能の強化 ・鉄道の高架化及び側道整備により、周 辺地区の防災性の向上に寄与する。 ③新たな賑わいの創出 ・鉄道を高架化することにより新たに生み 出される高架下の空間を有効活用し、商 業開発や公共利用等を図ることにより、 新しい賑わい空間が創出される。	当該区間を立体化することにより、13 箇所の踏切を除去し、交通の円滑化を 図るとともに、分断された市街地の一 体化により都市の活性化を図る。 【事業の進捗の見込み】 用地買収は100%完了しており、平成 28年春南海本線下り線、平成31年春南 海本線上り線、平成33年春高師浜線 の高架化完了予定。環境側道等の整備を 行い、平成33年度末事業完了予定。 【コスト削減等】 コンクリート構造物の取壊し等騒音振 動が発生する工事については、騒音振 動測定を再度実施し、その結果によっ ては、より経済的な対策工法で実施で きることから、コスト削減の可能性が ある。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 阪急電鉄京都線・ 千里線（淡路駅付 近） 大阪市	その他	1,625	2,065	【内訳】 走行時間短縮便益：1,932億 円 走行費用減少便益：115億円 交通事故減少便益：17億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 234,934台/日	1,610	【内訳】 建設費：1,607億円 維持管理費：2.6億円	1.3	①踏切解消による交通の円滑化 ・鉄道を高架化することにより17箇所の踏切（うち開かずの踏切4箇所）を 除却し、踏切による交通渋滞を解消し 交通の円滑化が図れる。また踏切遮断 中の待ち時間による経済損失の解消、 及びアイドリングによる環境負荷を減 少させることや、災害時における避難 路及び緊急車両の進入路の確保など防 災性の向上が図れる。 ②地域の一体化 ・交差道路の整備により地域間の移動 の円滑化が図れ、鉄道で分断されて いた地域の一体的な整備を行う。また駅 前広場の整備による乗継利便性向上を 図れる。	【投資効果等の事業の必要性】 ・阪急電鉄京都線・千里線を高架化す ることにより、17箇所の踏切を除却 し、道路交通の円滑化と踏切事故の解 消を図るとともに、淡路駅周辺の密集 市街地においては土地区画整理事業と 連携して一体的な都市基盤整備を図る ものであり、防災や市民生活の基盤と なる道路ネットワークの充実とともに 淡路駅周辺のまちづくりの活性化に必 要な事業である。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成8年度 ・事業進捗率：47%（うち用地進捗率 93%） ・2024年度末（平成36年度末）の高架 化切替、2027年度（平成39年度末）事 業完了に向け、事業進捗を図る 【コスト削減等】 ・技術の進展に伴う新工法の採用等に よる新たなコスト削減に努めながら事 業を推進する。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 南海電鉄南海本線 (諏訪ノ森駅～浜寺 公園駅間) 堺市	その他	423	434	【内訳】 走行時間短縮便益 390億円 走行経費減少便益 43億円 交通事故減少便益 ー8.0億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 94,585台/日	387	【内訳】 建設費：387億円 維持管理費：0.7億円	1.1	①踏切渋滞の解消 ②防災性の向上 ③景観に配慮した空間形成 ④高架下空間の活用	【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業により7箇所の踏切を除却す ることで都市交通を円滑化させると ともに、分断されている東西地域の一体 化による地域の活性化に寄与するも の。 【事業の進捗の見込み】 ・事業化年度：平成18年度 ・事業進捗率：32.0%（うち用地進捗 率95%） ・早期の高架化に向け事業を推進す る。 【コスト削減等】 ・今後も新工法や新技術の活用等によ り工事コストの削減に努めていく。	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 南海電鉄南海高野 線(浅香山駅~堺 東駅間) 堺市	その他	565	347	<p>【内訳】 走行時間短縮便益 301億円 走行経費減少便益 33億円 交通事故減少便益 -1億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 155,147台/日</p>	330	<p>【内訳】 建設費 : 330億円 維持管理費 : 0.3億円</p>	1.1	<p>①踏切渋滞の解消 ②歩行快適性の向上 ③緊急車両のアクセシビリティの向 上 ④防災性の向上 ⑤高架下空間の活用</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・本事業により10箇所の踏切を除却す ることで都市交通を円滑化させると ともに、分断されている東西地域の一体 化による地域の活性化に寄与するも の。 【事業の進捗の見込み】 ・都市計画決定：平成32年度(予定) ・事業化年度：平成33年度(予定)</p>	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)
連続立体交差事業 JR山陽本線・呉 線(海田市駅~向 洋駅間) 広島県	その他	915	815	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：726億円 走行経費減少便益：56億円 交通事故減少便益：33億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 152,068台時/日</p>	725	<p>【内訳】 事業費 : 721億円 維持管理費：4.2億円</p>	1.1	<p>①市街地分断の解消 ・鉄道の高架化にともない市街地分断が 解消する。 ②防災機能の強化 ・鉄道の高架化及び側道整備により、周 辺地区の防災性の向上に寄与する。 ③新たな賑わいの創出 ・鉄道を高架化することにより新たに生み 出される高架下の空間を有効活用し、商 業開発や公共利用等を図ることにより、 新しい賑わい空間が創出される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 事業実施により13箇所の踏切が除却さ れ、踏切事故の解消、交通渋滞の緩和 を図るとともに、踏切除却による高齢 者や児童等の安全・安心な移動動線の 確保や利便性の向上、緊急自動車の迅 速な移動による都市防災機能の向上、 土地区画整理事業による駅周辺のにぎ わいのある都市機能の集積及び沿線の 活性化など整備効果が見込まれる。 【コスト削減等】 ・I期II期の分割施工、高架区間の短 縮を行うなどし、コスト削減や土地区 画整理事業等の関連事業の早期効果発 現を図るとともに、引き続き、コスト 削減や事業期間の短縮などに努める。</p>	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)

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						
連続立体交差事業 JR山陽本線・呉 線(海田市駅~向 洋駅間) 広島市	その他	915	815	725	725	1.1	<p>①市街地分断の解消 ・鉄道の高架化にともない市街地分断が 解消する。</p> <p>②防災機能の強化 ・鉄道の高架化及び側道整備により、周 辺地区の防災性の向上に寄与する。</p> <p>③新たな賑わいの創出 ・鉄道を高架化することにより新たに生み 出される高架下の空間を有効活用し、商 業開発や公共利用等を図ることにより、 新しい賑わい空間が創出される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 事業実施により13箇所の踏切が除却さ れ、踏切事故の解消、交通渋滞の緩和 を図るとともに、踏切除却による高齢 者や児童等の安全・安心な移動動線の 確保や利便性の向上、緊急自動車の迅 速な移動による都市防災機能の向上、 土地区画整理事業による駅周辺のにぎ わいのある都市機能の集積及び沿線の 活性化など整備効果が見込まれる。</p> <p>【コスト削減等】 ・I期II期の分割施工、高架区間の短 縮を行うなどし、コスト削減や土地区 画整理事業等の関連事業の早期効果発 現を図るとともに、引き続き、コスト 削減や事業期間の短縮などに努める。</p>	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)	

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						
連続立体交差事業 JR予讃線(松山 駅付近) 愛媛県	その他	484	413	400	【内訳】 事業費 : 399億円 維持管理費 : 0.7億円	1.03	<p>①市街地分断の解消 ・ 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する。</p> <p>②交通結節点機能の向上 ・ 高架下への路面電車の引き込み及び電停、バス停、駐輪場の移設による乗換え利便性が向上する。</p> <p>③防災機能の強化 ・ 鉄道の高架化及び側道整備により、延焼遮断機能、避難路及び消防用道路が確保され、周辺地区の防災性の向上に寄与する。</p> <p>④新たな賑わいの創出 ・ 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の空間を有効活用し、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される。</p> <p>⑤経済効果 ・ 土地区画整理事業や街路事業との一体的整備により、交流人口の増加、民間投資の誘発、地価上昇等による様々な経済効果が発揮される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ 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・安心な交通が確保される。</p> <p>・ 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となる。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・ H31年度新車両基地・貨物駅完成予定 ・ H35年度高架切替え予定</p> <p>【コスト削減等】 ・ 鉄道下のボックスカルバート施工における新工法の採用 ・ 新車両基地・貨物駅の造成において、他の建設現場の発生土を有効活用 ・ 河川管理者との協議により、JR橋りょう架替えに伴う仮橋の橋長を縮小等によりコスト削減を図った。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)	
連続立体交差事業 JR長崎本線(浦 上駅～長崎駅間) 長崎県	その他	426	459	434	【内訳】 事業費 : 404億円 維持管理費 : 30億円	1.1	<p>①鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与</p> <p>②九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ 鉄道の高架化により、4箇所の踏切が除去され、踏切による交通渋滞の解消や踏切事故が無くなることにより、交通の円滑化が図られる</p> <p>・ 鉄道により東西に分断された市街地の一体化により地域活性化に寄与</p> <p>・ 九州新幹線及び長崎駅周辺土地区画整理事業と一体的な整備により、長崎駅西側の土地の有効な活用が可能となる</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・ 事業化年度 : 平成21年度 ・ 事業進捗率 : 60.1% (うち用地進捗率100%) ・ 平成31年度末の高架切替に向け、事業進捗を図る。</p>	継続	都市局 街路交通施設課 (課長 本田 武志)	

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						
連続立体交差事業 JR筑豊本線・鹿 児島本線(折尾駅 周辺) 北九州市	その他	487	934	<p>【内訳】 走行時間短縮便益：360億円 走行経費減少便益：20億円 交通事故減少便益：1億円 その他便益：553億円</p> <p>【主な根拠】 踏切交通遮断量 41,744台/日</p>	859	<p>【内訳】 事業費：448億円 関連事業：411億円</p>	1.1	<p>①民間投資の促進や地域の活性化に大 きく寄与し、活力のあるまちが実現 ・駅周辺がまちの顔として生まれ変わ るとともに、新しく生み出される高架 下空間の活用など、まちづくりの可能 性が広がる。</p> <p>【投資効果等の事業の必要性】 ・9箇所の踏切の除去や幹線道路の整 備などにより、交通渋滞が解消され る。 ・鉄道により分断されている地域の一 体化が図られる。 ・現在2箇所に分かれている駅(東 口・西口と鷹見口)が集約され、乗り 換えなどがスムーズになる。 ・バリアフリー化が進み、すべての人 が利用しやすい、駅や駅前広場とな る。 【事業の進捗の見込み】 ・新規着工準備採択：平成13年度 ・都市計画決定：平成16年度 ・都市計画事業認可：平成16年度 ・事業進捗率：71.6%(うち用地進捗 率100%) ・平成32年度末の鹿児島本線の高架切 替え及び、新駅舎の開業に向け、事業 進捗を図る。 【コスト縮減等】 他事業の発生土や現場内発生土の有 効活用等、工事コストの縮減に努めて いく。</p>	継続	都市局 街路交通施 設課 (課長 本田 武志)	

【市街地整備事業】

(国際競争業務継続拠点整備事業)

(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	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						
国際競争業務継続拠点整備事業 東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会(丸の内三丁目)	その他	110	557	災害時の被害軽減便益 455.4 エネルギー効率化便益 100.7 環境改善便益 1.2	117	施設整備費 110.4 維持管理費 7.8 残存価値 -1.7	4.8	業務中核拠点における災害時のエネルギー供給による、供給先の企業のBCP活動を支援し、国際競争力の強化に貢献 あわせて、災害時に地区内の一時滞在施設にエネルギーを供給することによる、地区内の帰宅困難者を支援し、地区の安全・安心性を向上	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 市街地整備課 (課長 渡邊浩司)
国際競争業務継続拠点整備事業 東京都心・臨海地域都市再生緊急整備協議会(日本橋室町三丁目)	その他	205	1,554	災害時の被害軽減便益 1,380.5 エネルギー効率化便益 167.9 環境改善便益 5.5	234	施設整備費 204.7 維持管理費 35.8 残存価値 -6.8	6.6	業務中核拠点における災害時のエネルギー供給による、供給先の企業のBCP活動を支援し、国際競争力の強化に貢献 あわせて、災害時に地区内の一時滞在施設にエネルギーを供給することによる、地区内の帰宅困難者を支援し、地区の安全・安心性を向上	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 市街地整備課 (課長 渡邊浩司)

(景観まちづくり刷新支援事業)
(補助事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
景観まちづくり刷新支援事業 函館市	その他	16	119	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 整備に係る観光客の金銭的負担による便益	19	施設整備費 18.6 維持管理費 4.2 残存価値 -3.5	6.1	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 弘前市	その他	4.1	40	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 整備に係る観光客の金銭的負担による便益	6.7	施設整備費 4.5 用地費 2.1 維持管理費 0.7 残存価値 -0.6	5.9	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 水戸の景観まちづくり刷新協議会	その他	16	123	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	28	施設整備費 18.5 用地費 2.7 維持管理費 20.9 残存価値 -13.8	4.3	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)

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						
景観まちづくり刷新支援事業 高山市景観まちづくり刷新協議会	その他	31	145	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	45	施設整備費 34.1 維持管理費 26.9 残存価値 -15.8	3.2	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 敦賀景観まちづくり刷新推進協議会	その他	27	59	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	40	施設整備費 29.7 用地費 2.0 維持管理費 23.3 残存価値 -14.9	1.4	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 田辺市景観まちづくり刷新協議会	その他	11	25	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	16	施設整備費 11.3 維持管理費 11.5 残存価値 -6.4	1.4	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 篠山市	その他	10	100	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	12	施設整備費 11.2 用地費 0.3 維持管理費 3.4 残存価値 -2.0	7.8	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷新支援事業 長門市景観まちづくり刷新協議会	その他	18	95	整備に係る地域住民の金銭的負担による便益 観光客の旅行費用による便益	40	施設整備費 21.2 用地費 1.3 維持管理費 42.5 残存価値 -24.9	2.4	-	事業評価手法の策定により再評価を実施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)

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						
景観まちづくり刷 新支援事業 高松市	その他	18	106	整備に係る地域住民の金銭的 負担による便益 整備に係る観光客の金銭的負 担による便益	21	施設整備費 20.4 用地費 2.1 残存価値 -0.8	4.9	-	事業評価手法の策定により再評価を実 施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)
景観まちづくり刷 新支援事業 長崎市	その他	15	113	整備に係る地域住民の金銭的 負担による便益 整備に係る観光客の金銭的負 担による便益	16	施設整備費 16.2 維持管理費 2.2 残存価値 -2.0	6.8	-	事業評価手法の策定により再評価を実 施	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 (課長 古澤 達也)

【港湾整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
名古屋港 港内地区 廃棄物海面処分場 整備事業 名古屋港管理組合	再々評価	70	160	<p>【内訳】 浚渫土砂処分コスト削減便 益：64億円 一般廃棄物処分コスト削減便 益：22億円 その他の便益：74億円 【主な根拠】 処分容量：106.7万m3（計 画）</p>	88	<p>【内訳】 建設費：88億円</p>	1.8	<p>・浚渫土等の発生場所に近 い処分地を確保すること により、排出ガス（CO2、 NOx）が削減される。 ・輸送距離の短縮により、 沿道騒音及び振動等が軽減 される。 ・自区内に一般廃棄物処分 場が確保される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・廃棄物海面処分場を整備すること によって、港内の浚渫土砂及び市内から 発生する一般廃棄物の処分場の確保を 図った。 【事業の進捗の見込み】 ・平成43年度未完了予定 【コスト縮減】 ・施工計画の見直し等の検討により、 一層の建設コスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
大阪湾圏域広域処理 場整備事業 大阪湾広域臨海環境 整備センター	その他	3,121	14,841	<p>【内訳】 ・廃棄物等処分コスト縮減効 果：12,642億円 ・浚渫土砂処分コスト縮減効 果：204億円 ・残存価値：1,995億円 【主な根拠】 広域処分受入量推計 ・廃棄物及び陸上残土受入 量：7,283万m3 ・浚渫土砂受入量：1,294万 m3 ・処分面積：200ha</p>	12,194	<p>【内訳】 建設費：7,895億円 管理運営費：4,299億円</p>	1.2	<p>・本整備事業の実施によ り、廃棄物の適正な処分 による生活環境の悪化の回避 される。 ・本整備事業の実施によ り、沿道騒音等の軽減され る。 ・本整備事業の実施によ り、大阪湾圏域の広域処理 対象区域（自治体）の負担 が軽減される。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・大阪湾の埋立により、近畿圏から発 生する廃棄物の最終処分を行い、埋立 てた土地を活用して、港湾機能の整備 を図る。 【事業の進捗の見込み】 ・平成32年度に尼崎沖処分場、平成35 年度には泉大津沖処分場の整備が完了 予定 【コスト縮減等】 ・護岸構造の見直し等によりコスト縮 減を図った。 ・作業船共同利用に伴う回航費の削減 など、引き続きコスト縮減を図る。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
広島港 五日市・廿日 市地区 臨港道路廿日市草津 線整備事業（第Ⅱ期 区間） 広島県	その他	80	136	【内訳】 輸送時間費用削減便益：137 億円 輸送費用削減便益：3.8億円 事故損出額削減便益：-5.1億 円 【主な根拠】 臨港道路計画交通量： （全線供用時） 321万台/日	68	【内訳】 建設費：68億円 維持管理費：0.65億円	2.0	・本整備事業の実施によ り、立地企業の物流効率化 が図られ、地域産業の国際 競争力が向上する ・陸上輸送の効率化が図ら れ、排出ガス（CO2、NOx） が削減され、環境負荷の軽 減される。 ・災害時の緊急物資輸送道 路として、背後圏企業の安 定的な産業活動及び地域住 民の生活の維持に寄与す る。	【投資効果等の事業の必要性】 ・ふ頭間を結ぶアクセスルートを確保し 港湾関連車両の陸上輸送環境を改善 することにより、物流効率化を図り、 背後企業及び地域産業に貢献する。 【事業の進捗の見込み】 ・平成37年度末完了予定 【コスト縮減等】 ・既設橋を利用した片側歩道とするこ とでコスト縮減を図る	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)
宇和島港 大浦地区 国内物流ターミナ ル整備事業 (港湾改修事業 (重)宇和島港) 愛媛県	その他	78	140	【内訳】 輸送コスト削減便益：110億 円 準備作業時滞船コスト削減便 益：4.1億円 係留作業コスト削減便益：19 億円 漁船の耐用年数増加便益： 5.1億円 残存価値：1.3億円 【主な根拠】 年間取扱貨物量：80千トン 漁船、遊漁船等隻数：300隻	112	【内訳】 建設費：109億円 管理運営費：2.4億円	1.2	・本整備事業の実施によ り、岸壁や小型船だまりと 一体的に機能する十分な作 業スペースを持つ背後地が 整備される、漁業関連作業 （飼料の荷揚・保管・積込 等）の効率化が図れ、漁業 施設基盤として水産養殖業 の発展に繋がる。 ・水産養殖用飼料の輸送コ スト削減効果が、地場産業 である水産養殖業の競争力 強化に繋がり、地元経済等 への好影響が望まれる。 ・小型船の適正な係留が可 能となることにより、護岸 等への係留が解消され、港 内の安全・港湾環境の向上 される。	【投資効果等の事業の必要性】 ・築地・新内港地区の耐震強化岸壁で は背後用地が狭隘で大浦地区の緑地等 と一体的な利用をする計画である。平 成30年7月豪雨災害ではがれき置き場 としても利用されており、災害時の円 滑な輸送を図ると共にリダンダンシー の確保が重要である。さらに平成32年 には大浦地区の港湾関連用地に公設民 営の宇和島地区水産物荷捌き施設（魚 市場）が開設されることとなっており 、大浦地区と榑崎地区の陸上輸送の 連携強化が必要となっている。以上よ り、臨港道路（橋梁）を整備する必要 がある。 【事業の進捗の見込み】 ・平成36年度末完了予定 【コスト縮減等】 ・鋼材と鉄筋コンクリートを一体化し た合成版を用いた「ハイブリッドL型 ブロック」や軟弱地盤中にセメントを 混入する方法（CDM改良）を採用 し、本土工の据付回数低減及び短期間 での軟弱地盤の改良を行い、工期を短 縮することで建設コスト縮減を図っ た。	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北九州港 廃棄物海面処分場整 備事業 北九州市	再々評価	255	425	<p>【内訳】 浚渫土砂処分コスト削減：34億 円 廃棄物等処分コスト削減：391億 円</p> <p>【主な根拠】 浚渫土砂：約16ha, 約204万m³ 一般廃棄物等：約22ha, 253万 m³</p>	274	<p>【内訳】 事業費：231億円 管理運営費：42億円</p>	1.6	<p>・本整備事業の実施によ り、市民に清潔で快適な生 活環境を提供することがで きる。</p> <p>・本整備事業の実施によ り、市内の中小企業の産業 廃棄物を適正な費用で受け 入れることで、活発な産業 活動を支えることができ る。</p>	<p>【投資効果等の事業の必要性】 ・ごみの減量化・資源化や計画的な浚 渫事業の実施等により、既存施設の延 命化に努めているが、平成34年度に は満杯となる見込みであるため、響灘 東地区に約38haの新たな処分場（安定 型、管理型）の整備を進めている。</p> <p>【事業の進捗の見込み】 ・平成39年度完了予定</p> <p>【コスト縮減等】 ・管理型と安定型の配置を見直すこと により、事業費の削減を図った。</p>	継続	港湾局 計画課 (課長 堀田 治)

【整備新幹線整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北陸新幹線 (金沢・敦賀間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整備 支援機構	その他	14,100 【残事業 =9,000】	12,294 【残事業 =12,143 】	13,803 【残事業 =8,666】	0.9 【残事業 =1.4】	<ul style="list-style-type: none"> ・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輸送 ・大雪での安定輸送 ・踏切障害事故の解消 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・総事業費増額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25分短縮（2時間31分→2時間4分）（想定） ・沿線人口の交流人口が増加（推計値） 福井県－富山県（約1.5倍） 北陸3県（富山、石川、福井）－大阪府 （約1.1倍） ・生産性向上による生産額の増加 年間約506億円の増加 ・与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会において、ルートが決定されており、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%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元との協力を得ながら用地協議を進めていく。 ・土木工事については、トンネル区間の約44%、明かり区間の約18%が完成。急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、概ね平成31年度末までに完了する見込み。 ・平成32年度から軌道、建築、電気等の設備工事が本格化。 【コスト縮減等】 ・最新技術の採用や工法の工夫等により、一層のコスト縮減に努める。 	継続	鉄道局 施設課 (課長 岸 谷克己)		

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
九州新幹線 (武雄温泉・長崎間) 独立行政法人鉄道 建設・運輸施設整 備支援機構	その他	6,200 【残事業 =2,500】	3,380 【残事業 =3,334】	6,622 【残事業 =2,585】	0.5 【残事業 =1.3】	<ul style="list-style-type: none"> 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 災害からの復興への効果 踏切障害事故の解消等 	<ul style="list-style-type: none"> 総事業費増額及び事業環境の変化により再評価を実施 武雄温泉駅での対面乗換方式が開業後50年間継続する前提で再評価(新鳥栖・武雄温泉間の整備方式については、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線(西九州ルート)検討委員会で検討中) 【投資効果等の事業の必要性】 主要区間の所要時間短縮 博多駅～長崎駅の所要時間(最速達)約30分短縮(1時間48分→1時間20分)(想定) 沿線人口の交流人口が増加(推計値) 西九州～近畿圏(約1.03倍) 西九州～福岡県(約1.01倍) 生産性向上による生産額の増加 年間約73億円の増加 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線(西九州ルート)検討委員会において、九州新幹線(西九州ルート)の整備方式が検討されており、九州新幹線(西九州ルート)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%を取得済みであり、未取得用地については、引き続き地元との協力を得ながら用地協議を進めていく。 土木工事については、トンネル区間の約90%、明かり区間の約56%が完成。急速施工に取り組み、工期短縮を図っており、概ね平成31年度末までに完了する見込み。 平成32年度から軌道、建築、電気等の設備工事が本格化。 【コスト縮減等】 最新技術の採用や工法の工夫等により、一層のコスト縮減に努める。 	継続	鉄道局 施設課 (課長 岸 谷克己)		

【住宅市街地総合整備事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)		
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)					B/C	
			便益の内訳及び主な根拠								費用の内訳
西大和地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	410	231	【内訳】 拠点地区内便益 211億円 拠点地区外便益 21億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による 周辺の地価上昇、区域内施設の 収益向上	226	【内訳】 事業費 183億円 維持管理費 43億円	1.02	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え事業により良質で多様な市街地住宅の供給、商業施設や福祉施設等の整備、歩行者ネットワーク形成により居住環境の向上が図られる。 ・地域医療福祉拠点化の取組みにより地区周辺を含めたコミュニティ形成が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・UR賃貸住宅の建替と合わせて、生活環境・居住水準の向上、地域コミュニティ形成に資するまちかど健康相談室の継続的な展開や、見守りを担う生活支援アドバイザーの配置などの取り組みを行っていることから、当事業の重要性が依然として高く、事業を継続することが必要である。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 山下 英和)
鶴見一丁目地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	204	300	【内訳】 拠点地区内便益 96億円 拠点地区外便益 204億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による 周辺の地価上昇、区域内施設の 収益向上	217	【内訳】 事業費 213億円 維持管理費 4億円	1.4	<ul style="list-style-type: none"> ・防災公園の整備と併せ、良質な住宅供給、公益施設整備、地区公園整備及び避難路ともなる道路・歩行者ネットワーク形成により、居住環境の向上が図られるとともに、防災性の向上が図られる。 ・市は「丘のまち」に位置付けており、当地区一体で地域の貴重な緑環境の形成に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な世代が安心して暮らすことができる快適な居住環境及び広域避難場所として必要な機能を備えつつ、地域の核となる魅力ある防災公園の整備が求められていることから、今後も早期整備に向けて、事業継続することが必要である。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 山下 英和)
白鷺地区住宅市街地総合整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	209	199	【内訳】 拠点地区内便益 183億円 拠点地区外便益 16億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による 周辺の地価上昇、区域内施設の 収益向上	193	【内訳】 事業費 148億円 維持管理費 45億円	1.03	<ul style="list-style-type: none"> ・多様なニーズに対応した住宅市街地の整備が進められ、多様な世代によるコミュニティ形成に寄与する。 ・道路ネットワークの整備や地域に必要な機能導入により、安全・安心で快適なまちづくりに寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・UR賃貸住宅の団地再生事業とあわせて、移管道路、下水道、公園等の公共施設整備が着実に進捗し、居住環境整備が図られている。 ・今後、南海高野線踏切歩道拡幅工事を実施することで交通ネットワークの課題が解消され、快適で安全な居住環境を創出される見通しである。 	継続	住宅局 市街地建築課 市街地住宅整備室 (室長 山下 英和)
南幸地区優良建築物等整備事業 (都市再生機構)	長期間継続中	442	621	【内訳】 域内便益※ 261億円 域外便益 359億円 【主な根拠】 良好な居住環境の整備による 周辺の地価上昇、区域内施設の 収益向上 ※域内便益は維持管理費43億円を控除した額	379	【内訳】 施設整備費 166億円 用地費 213億円	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・「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。 ・「公共空間の確保」歩道状空地等の整備により安全な避難路の確保、良好な街並み形成を図っていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者との共同事業推進に向けた合意形成は完了し、UR賃貸住宅居住者への説明会も実施済み。 ・今後は、地権者との合意に基づいて事業を推進していくことで、新たな商業機能の導入による「にぎわい・活気」の向上、耐震化や歩道上空地の整備等による「安全・安心」の確保が両立する街区へと更新が期待される。 	継続	住宅局 市街地建築課 (課長 田中 敬三)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
日新団地地区 地域居住機能再生 推進事業 (北海道苫小牧市)	長期間 継続中	194	139	<p>【内訳】 家賃：123億円 駐車場利用料：7億円 用地の残存価値：3億円 建物の残存価値：6億円</p> <p>【根拠】 市場家賃：116千円/月・戸</p>	140	<p>【内訳】 事業費：67億円 維持管理費：73億円</p>	0.99	北海道・苫小牧市の住棟が混在する大規模団地において、混在解消を目指した建替事業を実施している。	継続	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 篠島 靖)	
高栄団地地区 地域居住機能再生 推進事業 (北海道北見市)	長期間 継続中	95	54	<p>【内訳】 家賃：49億円 駐車場利用料：1億円 用地の残存価値：2億円 建物の残存価値：2億円</p> <p>【根拠】 市場家賃：128千円/月・戸</p>	55	<p>【内訳】 事業費：27億円 維持管理費：28億円</p>	0.98	高栄団地の建替にあたり、高齢者向け住宅需要への対応のため、シルバーハウジングを供給した。	継続	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 篠島 靖)	
北広島地区 地域居住機能再生 推進事業 (北海道北広島市)	長期間 継続中	65	49	<p>【内訳】 家賃：43億円 駐車場利用料：1億円 用地の残存価値：3億円 建物の残存価値：2億円</p> <p>【根拠】 市場家賃：112千円/月・戸</p>	51	<p>【内訳】 事業費：27億円 維持管理費：24億円</p>	0.97	大規模団地である北広島団地再編のため、輝美町・広葉町・白樺町・泉町・高台町の各団地について、団地間の集約再編を視野に入れた建替更新を計画している。	継続	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 篠島 靖)	
蘭東・白鳥台地区 地域居住機能再生 推進事業 (北海道室蘭市)	長期間 継続中	166	30	<p>【内訳】 家賃：27億円 駐車場利用料：1億円 用地の残存価値：1億円 建物の残存価値：1億円</p> <p>【根拠】 市場家賃：129千円/月・戸</p>	30	<p>【内訳】 事業費：15億円 維持管理費：15億円</p>	0.99	地域再編を図るため、老朽住宅の用途廃止・除却を進め、室蘭市中心部の利便性の高い敷地に子育て支援サービスを実施する集会場を備えた団地を整備した。	継続	北海道開発局 事業振興部 都市住宅課 (課長 篠島 靖)	

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
川崎中野島地区 地域居住機能再生 推進事業 (神奈川県川崎市)	長期間継続中	41	53	【内訳】 家賃：51億円 駐車場利用料：0.8億円 用地の残存価値：1億円 建物の残存価値：0.4億円 【主な根拠】 市場家賃：77千円/月・戸	61	【内訳】 事業費：53億円 維持管理費：8億円	0.9	・建替後は安全性・居住性・福祉対応が向上する。また、生活支援施設や駐車場の整備を行う。	【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により投資効果等の事業の必要性がある 【事業の進捗の見込み】 H30年度末、58%にて順調に推移している 【社会経済情勢の変化を踏まえた事業の必要性】 福祉対応としての事業の必要性がある	継続	関東地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 横田 圭洋)
大阪市地区 地域居住機能再生 推進事業 (大阪府大阪市)	長期間継続中	1,880	544	【内訳】 家賃：520億円 駐車場利用料：12億円 用地の残存価値：8億円 建物の残存価値：4億円 【主な根拠】 市場家賃：121千円/月・戸	520	【内訳】 事業費：436億円 維持管理費：84億円	1.05	・段差解消や手すりの設置などの屋内外のバリアフリー化による事故防止、安全で安心して暮らせる生活の場の提供 ・集会所や広場、公園の配置計画の工夫による、周辺地域を含めたコミュニティの活性化、快適で良好な住環境の形成 ・建替余剰地を活用した道路・公園等の公共施設整備、良質な民間住宅や生活・福祉・居住関連サービス施設の導入	【投資効果等の事業の必要性】 老朽化や設備の陳腐化等が進んでいる市営住宅の建替えを実施することで、耐震性や居住水準等の向上を図るとともに、建替余剰地の活用などにより地域まちづくりへの貢献が図られることから、事業の必要性は非常に高い。 【事業の進捗の見込み】 「大阪市営住宅ストック総合活用計画」において平成37年度までに建替えに着手する全ての市営住宅を対象として、順次「大阪市地区地域居住機能再生計画」に位置付けながら建替事業を実施しており、引き続き効果的かつ計画的な建替を進めることで、事業目的の実現が図られるものと考えている。	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 西村 紘明)
伊丹北地区 地域居住機能再生 推進事業 (兵庫県)	長期間継続中	277	150	【内訳】 家賃：120億円 駐車場利用料：10億円 用地の残存価値：14億円 建物の残存価値：6億円 【主な根拠】 市場家賃：96千円/月・戸	162	【内訳】 事業費：91億円 維持管理費：71億円	0.93	・老朽住宅の建替による耐震性等の向上やバリアフリー化の推進 ・地域開放型集会所等の整備による地域コミュニティの形成支援	【投資効果等の事業の必要性】 ・耐震性の確保やバリアフリー化の推進等事業目的達成には事業の継続を要する 【事業の進捗の見込み】 ・すべての団地で着手済みであり順調に推移している 【コスト縮減等】 ・標準プランによる規格の統一や、必要な性能を確保しつつ、安価な仕様を採用	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 西村 紘明)
桜の宮周辺地区 地域居住機能再生 推進事業 (兵庫県神戸市)	長期間継続中	282	243	【内訳】 家賃：228億円 駐車場利用料：12億円 用地の残存価値：1億円 建物の残存価値：2億円 【主な根拠】 市場家賃：70千円/月・戸	256	【内訳】 事業費：208億円 維持管理費：48億円	0.95	耐震性等安全の確保、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。	【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、事業の必要性は高い。 【事業の進捗の見込み】 1期事業で約8か月工期が短縮され、2期事業でも工期短縮が見込まれる。 【コスト縮減等】 特定事業の選定において4~5%のVFMを見込んでいる。	継続	近畿地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 西村 紘明)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
北九州市黒崎西地区 地域居住機能再生 推進事業 (福岡県北九州市)	長期間継続中	10	12	【内訳】 家賃 : 11 億円 駐車場利用料 : 0.4億円 用地の残存価値 : 0.2億円 建物の残存価値 : 0.1億円 【主な根拠】 市場家賃 : 84千円/月・戸	14	【内訳】 事業費 : 12億円 維持管理費 : 2億円	0.9	・老朽化した公営住宅団地の集約建替えにより、居住機能の再生と土地の有効活用を図った。 ・整備地区内の公営住宅において、耐震改修等を実施し、安全で快適な居住環境の整備に取り組んだ。 ・重点整備地区内に集会施設を整備し、地域に開けた交流の場として活用することでコミュニティの活性化を図った。	【投資効果等の事業の必要性】 費用便益比0.8以上により、投資効果等の事業の必要性がある。 【事業の進捗の見込み】 計画通り進捗しており、H31年度の葺原団地竣工をもって終了予定。	継続	九州地方整備局 建設部 住宅整備課 (課長 田之上 和久)
那覇地区 地域居住機能再生 推進事業 (那覇市) ※公営住宅整備事業	長期間継続中	364	318	【内訳】 家賃 : 303億 駐車場 : 11億 用地残存価値 : 1億 建物残存価値 : 3億 【根拠】 市場家賃 : 109千円/月・戸	345	【内訳】 事業費 : 279億 維持管理費 : 66億	0.9	※公営住宅整備事業 旧耐震基準の建物を建替えることにより、耐震性能の確保とともに居住水準の向上が図れる。また、コミュニティの活性化を図るため、多目的広場を整備する。	【投資効果等の事業の必要性】 ※公営住宅整備事業 費用便益比0.8以上により投資効果等の事業の必要性がある。 ※街なみ環境整備事業 費用便益比1.0以上により投資効果等の事業の必要性がある。 ※都市再生住宅整備事業 費用便益比1.0以上により投資効果等の事業の必要性がある	継続	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課 (課長 豊見山 秀樹)
※街なみ環境整備事業			23	【内訳】 支払意志額 : 23億円 【根拠】 対象世帯数 : 15,000世帯	18	【内訳】 事業費 : 18億	1.3	※街なみ環境整備事業 街なみ環境整備事業による住宅等の修景整備を進めることで、統一性、連続性のある街並みが形成されてきている。これを継続することにより、那覇を代表する歴史的景観、風格のある街へ進むものと評価される。	【事業の進捗の見込み】 ※公営住宅整備事業 平成26年度より建替工事に着手し、平成30年度末時点で、進捗率31%となっている。 ※街なみ環境整備事業 民間建築物等の建替えや大規模修繕による修景整備であり、そのサイクルに応じたものであることから、進捗状況をコントロールしがたいものであるが、この地区における景観形成基準の理解が地域にも浸透し、那覇らしい景観形成へと進んでいる。		
(沖縄県住宅供給公社) ※都市再生住宅整備事業			37	【内訳】 家賃 : 30億 駐車場利用料 : 2億 建物の残存価値 : 5億 【根拠】 市場家賃 : 70千円/月・戸	30	【内訳】 事業費 : 28億 維持管理費 : 2億	1.2	※都市再生住宅整備事業 居住機能の向上とコミュニティの活性化を図るため、高齢者福祉施設及び駐車場を整備する。	※都市再生住宅整備事業 平成28年度より建替工事に着手している。平成30年度末時点での進捗率は55.2%となっている。		

【都市公園等事業】
（補助事業）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト縮減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)						B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳						
安満遺跡公園 独立行政法人 都市再生機構	長期間継 続中	102	538	【内訳】 直接利用価値：190億円 間接利用価値：348億円 【主な根拠】 誘致距離：10km 誘致圏人口：145万人	109	【内訳】 建設費：103億円 維持管理費：6億円	4.9	<ul style="list-style-type: none"> ・本公園内の遺跡や遊戯施設を活用したイベント等の開催や、隣接する子育て支援施設との連携等により地域の賑わいや交流の創出に寄与する。 【事業の必要性】 <ul style="list-style-type: none"> ・本公園は、高槻市地域防災計画において準広域防災避難地に位置付けられており、地域の防災性の向上のため、早期の事業完了が求められる。 【事業の進捗の見込み】 <ul style="list-style-type: none"> ・2018(H30)年度末に公園西側部分（約4.1ha）が一次開園予定。 ・2021年度に事業完了予定。 	継続	都市局 公園緑地・ 景観課 （課長 古 澤 達也）	