資料２

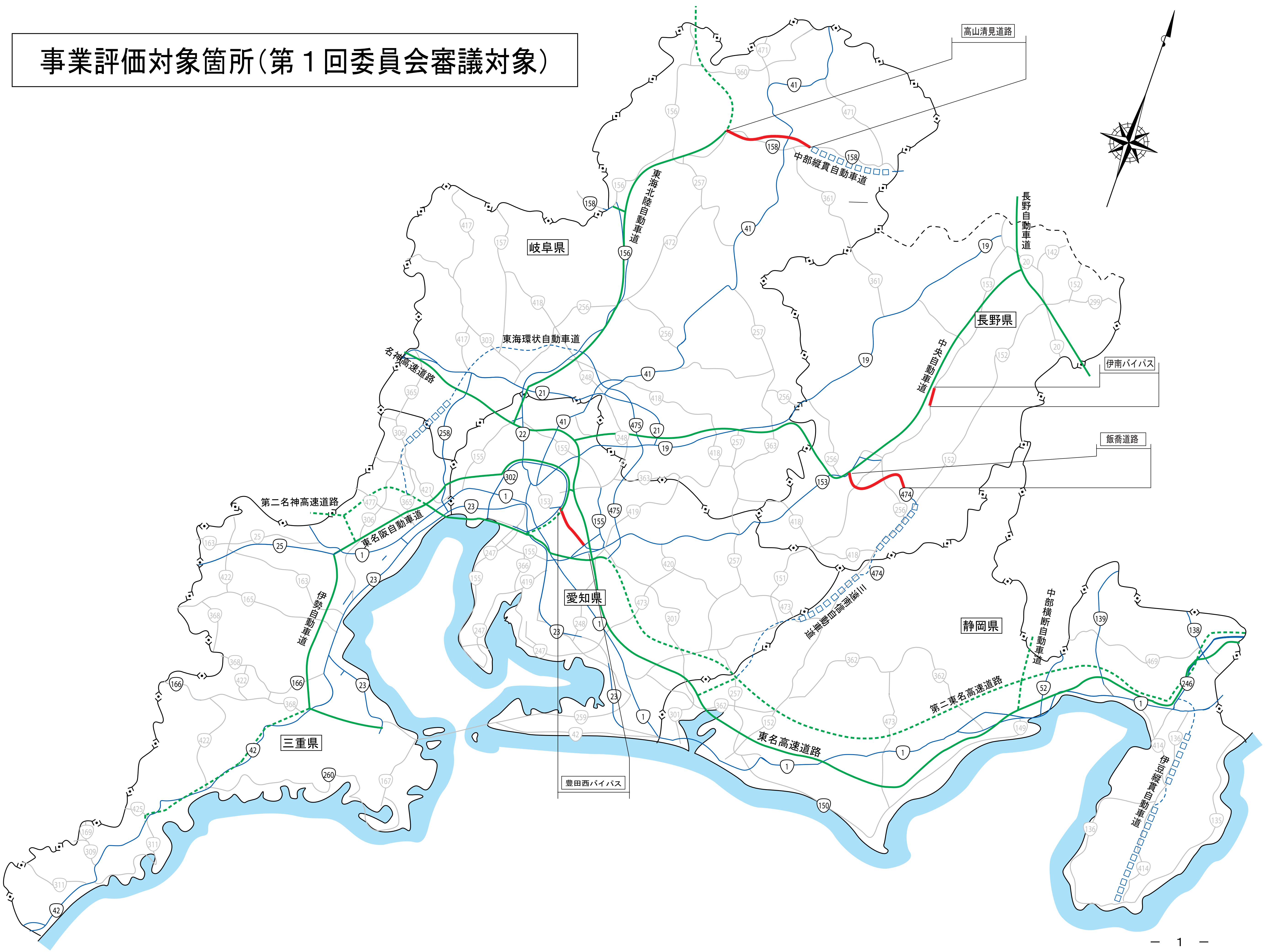
再　評　価　対　象

道路事業概要

平成１８年７月３１日

道　路　部

事業評価対象箇所（第１回委員会審議対象）



事業再評価を実施する事業の一覧表（道路事業）

中部地方整備局

整理番号	事業種別※1	該当項目※2	都道府県名	路線番号	箇所名	事業の目的	事業延長(km)	事業化年度	都市計画決定又は変更年度	用地着手年度	工事着手年度	供用済み延長(km)	全体事業費(億円)	事業進捗率(%)	事業を巡る社会情勢等の変化	事業の状況及び今後の見通し	B／C	対応方針(原案)	備考
1	2次	④	愛知	153	豊田西バイパス	・名古屋～豊田間の交通需要の増加への対応 ・名古屋～豊田間の都市間流動の拡大への対応 ・沿道開発の支援	13.3	S42	S41～S47	S46	S48	4車線：12.3 2車線：1.0	320	84	・都市間流動の拡大 ・好調な地域経済 ・地域開発の進展 ・交通需要の増加 ・周辺幹線道路の整備	・平成18年度　全線　暫定4車線開通予定 ・平成22年度　豊田南バイパス交差点立体化完成目標 ・概ね10年以内に全線6車線化供用目標	全体事業 3.3 残事業 8.4	事業継続	
2	2次	②	長野	153	伊南バイパス	・駒ヶ根・飯島市街地環境の改善（渋滞・騒音） ・安心できる暮らしの確保	9.2	H9	H9	H10	H13	2.9	410	27	・安全で安心できる暮らしの確保 ・生活環境の悪化（交通渋滞・沿道環境） ・権兵衛峠道路、伊南バイパスの開通による伊那・木曽地域間交流の活性化と交通量の増大	・平成19年度　駒ヶ根工区(L=1.3km)　開通予定 ・平成20年代後半　飯島工区(L=5.0km)　開通予定	全体事業 3.0 残事業 2.2	事業継続	
3	高	④	長野	474	三遠南信自動車道 飯喬道路	・広域的交流促進、三遠南信地域の連携強化 ・飯田都市圏の幹線道路網の形成 ・災害に強い地域間ネットワークの構築	22.1	H4	―	H7	H10	0.0	1,400	62	・広域交流、高速交通体系から取り残された地域 ・災害への備え（災害時における道路の信頼性が不十分） ・地域の課題（著しい高齢化の進行と減少する医療施設）	・平成19年度　1工区(L=7.2km)　開通予定 ・平成20年代　2、3工区(L=14.9km)　開通予定	全体事業 1.9 残事業 3.6	事業継続	
4	高	④	岐阜	158	中部縦貫自動車道 高山清見道路	・高速ネットワークの形成 ・沿線の文化・観光資源を活かした地域振興等	24.7	H4	H3	H6	H8	8.7	2,200	39	・高速ネットワークの整備 ・沿線の文化や観光資源を活かした地域振興 ・市街地部における生活環境の悪化（交通渋滞）	・平成19年度　5工区(L=6.5km)　開通予定	全体事業 2.2 残事業 3.4	事業継続	

※1．（事業種別）　高規格：高　　地域高規格：地高　　一般1次改築：1次　　一般2次改築：2次
※2．（再評価該当項目）
①事業採択後5年間を経過した時点で未着工の事業
②事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業
③準備・計画段階で5年間が経過している事業
④再評価実施後5年間が経過している事業
⑤その他

平成１９年度継続箇所　道路事業の評価書(原案)

事　業　名	国道１５３号　豊田西バイパス	事業種別	一般二次
起　終　点	自：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町	延長 供用済	１３．３km １３．３km
事　業　化	昭和４２年度	都市計画決定	昭和４１～４７年度
用　地　着　手	昭和４６年度	工　事　着　手	昭和４８年度
再評価実施理由	再評価後５年間が経過している事業		
全体事業費	約　３２０億円		
事業の目的	・名古屋～豊田間の交通需要増加への対応 ・名古屋～豊田間の都市間流動の拡大への対応 ・沿道開発の支援		

１．事業の必要性

（１）事業の進捗状況

・平成元年度　　全線暫定２車線供用
（名古屋市天白区天白町～西加茂郡三好町：暫定４車線供用中 L=12.3km）
・事業進捗率　　８４％（平成１８年度末見込み）

（２）事業を巡る社会情勢等の変化

・都市間流動の拡大
・好調な地域経済
・地域開発の進展
・交通需要の増加
・周辺幹線道路の整備

（３）事業の投資効果

・交通混雑の緩和・解消
・地域生活の向上
・事業全体の費用便益比（B/C）＝　３．３
・残事業の費用便益比　（B/C）＝　８．４

２．事業進捗の見込み

・平成１８年度　全線暫定４車化完成予定

３．コスト縮減、代替案立案等の可能性

・千足高架橋工事において新技術を採用することにより建設コスト 16.8 億円から約 1.4 億円(約８％)縮減しています。
・全線暫定４車線供用後は局所的な交通需要対策として交差点部分立体化を実施

○対応方針

・本事業を継続する

客観的評価指標（案）（２／３）

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
　　ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、
　　評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を
　　実施しなくてもよいものとする。
※　網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		一般国道 （二次改築）	一般国道 （一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
前提条件	事業の効率性	■便益が費用を上回っている 事業全体：費用便益比（Ｂ／Ｃ）＝3.3　（経済的純現在価値（B-C）＝1,456億円、経済的内部収益率（EIRR）＝6.8%） 残事業　：費用便益比（Ｂ／Ｃ）＝8.4　（経済的純現在価値（B-C）＝　921億円、経済的内部収益率（EIRR）＝18.7%）			
	事業実施環境（新規事業採択時）	□ルート確定済			□ 都市計画決定済
		□ 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業実施環境（新規着工準備採択時）	□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している			
	事業の性格			□ 以下のいずれかに該当する ・国の直轄事業に関連する事業　・国家的な事業に関連する事業 ・先導的な施策に係る事業　・短期間に集中的に施行する必要がある事業	
				□ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である	

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標 大項目	中項目	一般国道 （二次改築）	一般国道 （一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
１．活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 区間a（費用便益分析対象区間）について 　渋滞損失時間（現況）：27,386万人・時間/年 　渋滞損失削減時間：68万人・時間/年（26,372万人・時間/年⇒26,304万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（一般県道豊田東郷線，一般県道和合豊田線） 　並行区間の渋滞損失時間（現況）：91万人・時間/年 　並行区間の渋滞損失削減率：約5%削減			
		■現道等における混雑時旅行速度が20㎞/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 交通量調査(平成17年10月)：９．０㎞/h（西加茂郡三好町打越）			
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		□ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する 名鉄バス2系統（赤池駅～豊田市）の利便性向上が期待できる			
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる			
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる			
	物流効率化の支援	□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる			
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる			
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する			
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	
		□ 中心市街地内で行う事業である		□ 中心市街地内で行う事業である	

<table>
<tr><th colspan="2">政策目標</th><th rowspan="2">一般国道
(二次改築)</th><th rowspan="2">一般国道
(一次改築)</th><th rowspan="2">都道府県道・市町村道</th><th rowspan="2">街路</th></tr>
<tr><th>大項目</th><th>中項目</th></tr>
<tr><td rowspan="16">１．活力</td><td rowspan="3">都市の再生</td><td>□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</td><td></td><td colspan="2">□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である</td></tr>
<tr><td>□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</td><td></td><td colspan="2">□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する</td></tr>
<tr><td>□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる</td><td></td><td colspan="2">□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる</td></tr>
<tr><td rowspan="7">国土・地域ネットワークの構築</td><td>□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="4">□地域高規格道路の位置づけあり</td></tr>
<tr><td>□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）</td><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="4">□当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 現道等における交通不能区間を解消する</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する</td></tr>
<tr><td colspan="4">■日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる
三好町役場⇔豊田市中心市街地への所要時間
未整備：約１５分⇒整備後：約１２分（約３分短縮）</td></tr>
<tr><td rowspan="6">個性ある地域の形成</td><td colspan="4">□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</td></tr>
<tr><td colspan="4">□拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="2">□ 特別立法に基づく事業である</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td><td>□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である</td></tr>
<tr><td rowspan="5">２．暮らし</td><td rowspan="2">歩行者･自転車のための生活空間の形成</td><td colspan="4">□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される</td></tr>
<tr><td rowspan="2">無電柱化による美しい町並みの形成</td><td colspan="4">□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけ有り</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する</td></tr>
<tr><td>安全で安心できるくらしの確保</td><td>■三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</td><td colspan="3">□ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる</td></tr>
</table>

政策目標 大項目	政策目標 中項目	一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
３．安全	安全な生活環境の確保	■現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		■対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり 愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路の位置付け			
		□ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する			
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
		□現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
				□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
				□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
					□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
４．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ＣＯ２排出削減量：6,478t-CO2/年			
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象地域指定 （推計結果） 評価対象区間（平行区間）：（一般県道豊田東郷線，一般県道和合豊田線） 排出削減量：６．３t／年、排出削減率：約3割削減			
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象地域指定 （推計結果） 評価対象区間（平行区間）：（一般県道豊田東郷線，一般県道和合豊田線） 排出削減量：０．６１t／年、排出削減率：約３割削減			
		□現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある			
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される			
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係			□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される			

平成１９年度継続箇所　道路事業の評価書(原案)

<table>
<tr><td>事　　業　　名</td><td colspan="2">一般国道 153 号　伊南バイパス</td><td>事業種別</td><td>一般二次</td></tr>
<tr><td>起　終　点　名</td><td colspan="2">（自）長野県 上伊那郡飯島町本郷
（至）長野県 駒ヶ根市赤穂</td><td>延　　長
供 用 済</td><td>9.2　km
2.9　km</td></tr>
<tr><td>事　　業　　化</td><td>平成９年度</td><td>都市計画決定</td><td colspan="2">平成９年度</td></tr>
<tr><td>用　地　着　手</td><td>平成１０年度</td><td>工　事　着　手</td><td colspan="2">平成１３年度</td></tr>
<tr><td>再評価実施理由</td><td colspan="4">事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業</td></tr>
<tr><td>全 体 事 業 費</td><td colspan="4">約４１０億円</td></tr>
<tr><td>事 業 の 目 的</td><td colspan="4">●　駒ヶ根・飯島市街地生活環境の改善（渋滞・騒音）
●　安心できる暮らしの確保</td></tr>
<tr><td>再評価の概要</td><td colspan="4">１．事業の進捗状況
・　平成 16 年度　北の原交差点～中通線交差点間 2.9㎞ 供用(2/4)
・　用地買収率　64%　・　事業進捗率　27%

２．事業の必要性
(1)　事業を巡る社会情勢等の変化
・　安全で安心できる暮らしの確保
・　生活環境の悪化（交通渋滞と沿道環境）
・　権兵衛峠道路・伊南バイパスの開通による伊那・木曽地域間の交流の活性化と交通量の増大

(2)　事業の投資効果
・　駒ヶ根・飯島市街地生活環境の改善（渋滞・騒音）
現道の交通量が低減し渋滞・騒音が低減されるため、駒ヶ根・飯島市街地の生活環境が改善されます。
・　安全で安心できる暮らしの確保
迂回率の低減により迅速な消防･救急活動を行える範囲がほぼ生活圏全域をカバーします。
・　費用便益費（B/C）
①　事業全体の投資効率性の評価＝３．０
②　残事業の投資効率性の評価　＝２．２

３．コスト縮減や代替案立案の可能性の視点
・　２車線暫定供用による初期投資抑制と早期事業効果の発現
・　橋梁構造への新技術採用（少主桁＋ＰＣコンポ橋など）および建設発生残土の有効活用により約６０億円をコスト縮減

●対応方針(案)
本事業を継続する。</td></tr>
</table>

客観的評価指標

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。
※　網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

●事業採択の前提条件を確認するための指標

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>一般国道
(二次改築)</th><th>一般国道
(一次改築)</th><th>都道府県道・市町村道</th><th>街路</th></tr>
<tr><td rowspan="6">前提条件</td><td>事業の効率性</td><td colspan="4">■便益が費用を上回っている
費用便益比〔事業全体〕（Ｂ／Ｃ）＝３．０　（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝６７９億円、経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝8.7%）
費用便益比〔残事業〕（Ｂ／Ｃ）＝２．２　（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝２７９億円、経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝8.1%）</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業実施環境（新規事業採択時）</td><td colspan="3">□ルート確定済</td><td>□ 都市計画決定済</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 円滑な事業執行の環境が整っている</td></tr>
<tr><td>事業実施環境（新規着工準備採択時）</td><td colspan="4">□ 都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している</td></tr>
<tr><td rowspan="2">事業の性格</td><td colspan="2"></td><td colspan="2">□ 以下のいずれかに該当する
・国の直轄事業に関連する事業　・国家的な事業に関連する事業
・先導的な施策に係る事業　・短期間に集中的に施行する必要がある事業</td></tr>
<tr><td colspan="2"></td><td colspan="2">□ 市町村道事業については、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点で行う事業である</td></tr>
</table>

●事業の効果や必要性を評価するための指標

<table>
<tr><th colspan="2">政策目標</th><th rowspan="2">一般国道
(二次改築)</th><th rowspan="2">一般国道
(一次改築)</th><th rowspan="2">都道府県道・市町村道</th><th rowspan="2">街路</th></tr>
<tr><th>大項目</th><th>中項目</th></tr>
<tr><td rowspan="13">１．活力</td><td rowspan="6">円滑なモビリティの確保</td><td colspan="4">● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
区間a（費用便益分析対象区間）について
渋滞損失時間（現況）：244.1万人・時間/年
渋滞損失削減時間：121.4万人・時間/年（270.4万人・時間/年⇒149.0万人・時間/年）
区間b（当該区間／平行区間）について：（該当区間名）
並行区間等（当該区間）の渋滞損失時間：17.7千人・時間/年（現道区間）
並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：3.5割削減（現道区間）</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 現道等における混雑時旅行速度が20㎞/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される</td></tr>
<tr><td colspan="4">■現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
伊那バス　こまちゃんバス（駒ケ根市）</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる</td></tr>
<tr><td rowspan="3">物流効率化の支援</td><td colspan="4">□ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる</td></tr>
<tr><td colspan="4">□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する</td></tr>
<tr><td rowspan="4">都市の再生</td><td colspan="4">□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である</td></tr>
<tr><td>□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</td><td></td><td colspan="2">□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する</td></tr>
<tr><td>■市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
南田市場土地区画整理事業</td><td></td><td colspan="2">□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり</td></tr>
<tr><td>□ 中心市街地内で行う事業である</td><td></td><td colspan="2">□ 中心市街地内で行う事業である</td></tr>
</table>

政策目標		一般国道（二次改築）	一般国道（一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
大項目	中項目				
１．活力	都市の再生	■幹線都市計画道路網密度が1.5km/km^{2}以下である市街地内での事業である 幹線都市計画道路網密度の変化 (0.04km/km2⇒0.11km/km2)		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる	
	国土・地域ネットワークの構築	□ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけあり			
		□ 地域高規格道路の位置づけあり			
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合に限る）			
		□ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する			
		□ 現道等における交通不能区間を解消する			
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する			
		□ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる			
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する			
		■拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する 伊那テクノバレー計画			
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 駒ケ根高原（H16：65.7万人/年）、光前寺（H16：38.5万人/年）、中央アルプス駒ケ岳（H16：24.3万人/年）			
				□ 特別立法に基づく事業である	
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である			
					□ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボル的な道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である
２．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、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			
		□ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される			
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけ有り			
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する			
	安全で安心できるくらしの確保	□ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	□ 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標 大項目	政策目標 中項目	一般国道 （二次改築）	一般国道 （一次改築）	都道府県道・市町村道	街路
３．安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる			
		□ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される			
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する			
		■対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり 長野県地域防災計画（緊急輸送道路ネットワーク計画）、第一次緊急輸送道路			
		■緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する 国道１５３号、代替する区間（駒ヶ根市～飯島町）			
		□ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）			
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される			
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する			
				□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
				□ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
					□ 密集市街地における事業で火災時の延焼遮断帯の役割を果たす
４．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ＣＯ２排出削減量：5,382t/年			
	生活環境の改善・保全	● 現道等における自動車からのNO2排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象外 ＮＯ２について環境基準を達成している測定局数の実績：0箇所 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（国道153号） 排出削減量：13.6t／年、排出削減率：6.7割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：13.5t／年 ＮＯ２について環境基準を達成が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）			
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象外 ＳＰＭについて環境基準を達成している測定局数の実績：0箇所 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（国道153号） 排出削減量：0.73t／年、排出削減率：6.6割削減 （バイパス事業の場合）バイパス等についてＳＰＭ排出増加量：0.71t／年 ＳＰＭについて最寄りの一般局と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局のうち道路寄与分の半減が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）			
		□ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある			
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される			
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係			□ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	
		□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
		□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている			
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される			

平成１９年度継続箇所　道路事業の評価書(原案)

事　　業　　名	一般国道 474 号　三遠南信自動車道 飯喬道路（いいだかどうろ）	事業種別	高規格Ｂ
起　終　点　名	（自）長野県 飯田市山本（いいだしやまもと） （至）長野県 下伊那郡喬木村氏乗（しもいなぐんたかぎむらうじのり）	延　　長 供 用 済	22.1　km 0　km
事　　業　　化	平成４年度	都市計画決定	ー
用　地　着　手	平成７年度	工　事　着　手	平成１０年度
再評価実施理由	再評価実施後、一定期間（５年）が経過している事業		
全 体 事 業 費	約 1,400 億円		
事 業 の 目 的	●　広域的交流促進、三遠南信地域の連携強化 ●　飯田都市圏の幹線道路網の形成 ●　災害に強い地域間ネットワークの構築		

再評価の概要

１．事業の進捗状況
- 平成 19 年度　飯田南 JCT～天竜峡 IC 供用予定
- 用地買収率　56%　・ 事業進捗率　62%

２．事業の必要性

(1)　事業を巡る社会情勢等の変化
- 広域交流、高速交通体系から取り残された地域
- 災害への備え（災害時における道路の信頼性が不十分）
- 地域の課題（著しい高齢化の進行と減少する医療施設）

(2)　事業の投資効果
- 広域的交流促進、三遠南信地域の連携強化
  国土ネットワーク網の構築により、広域的な交流を促進するとともに、通過市町村においては高速道路へのアクセス性が向上します。
- 飯田都市圏の幹線道路網の形成（安心できる暮らしの確保）
  高齢化の著しい飯伊地域において、第３次救急医療施設への 60 分圏域が拡大し、高度救急医療環境は大幅に改善されます。
- 災害に強い地域間ネットワークの構築
  地震・豪雨などの災害時において、緊急物資の輸送や救援ルート、救急医療サービスを確保する信頼性の高い道路ネットワークを確保します。
- 費用便益費（B/C）
  ①　事業全体の投資効率性の評価＝１．９
  ②　残事業の投資効率性の評価　＝３．６

３．コスト縮減や代替案立案の可能性の視点
- ルート・道路規格を見直し約２８０億円のコスト縮減（２・３工区）
- 構造物、IC 形式等の見直しにより約６０億円のコスト縮減
- 現道の拡幅は道路規格を満足する縦断勾配が得られないことなどから、変更は困難

●対応方針(案)

本事業を継続する。

客観的評価指標

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。

※　網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。

※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。

※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		高速自動車道路	一般国道 （高規格Ｂ）	都市高速道路
前提条件	事業の効率性	■　便益が費用を上回っている 費用便益比〔事業全体〕（Ｂ／Ｃ）＝１．９　（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝1,038億円、経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝6.3%） 費用便益比〔残事業〕（Ｂ／Ｃ）＝３．６　（経済的純現在価値（Ｂ－Ｃ）＝1,538億円、経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）＝10.4%）		
	事業実施環境（新規事業採択時）	□　整備計画策定済	□　基本計画策定済	□　都市計画決定済
		□　円滑な事業執行の環境が整っている		
	事業実施環境（新規着工準備採択時）		□　都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標 大項目	政策目標 中項目	高速自動車道路	一般国道 （高規格Ｂ）	都市高速道路
１．活力	円滑なモビリティの確保	●　並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 区間a（費用便益分析対象区間）について 渋滞損失時間（現況）：26,172万人・時間/年 渋滞損失削減時間：1,881万人・時間/年（25,143万人・時間/年⇒23,262万人・時間/年） 区間b（当該区間／平行区間）について：（該当区間名） 並行区間は面的な複数路線に渡る		
		□　並行区間等における混雑時旅行速度が20㎞/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		■　並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在するまたは新たなバス路線が期待できる 信南交通　阿南線（飯田駅～泰阜村・温田駅前）		
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる		
	物流効率化の支援	□　特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		□　三大都市圏の環状道路を形成する		
		□　市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	国土・地域ネットワークの構築			□　地域高規格道路の位置づけあり
		■　当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する 飯田市と浜松市		
		□　当該路線が隣接した日常行動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		□　日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		

<table>
<tr><th colspan="2">政策目標</th><th rowspan="2">高速自動車道路</th><th rowspan="2">一般国道
（高規格Ｂ）</th><th rowspan="2">都市高速道路</th></tr>
<tr><th>大項目</th><th>中項目</th></tr>
<tr><td rowspan="4">１．活力</td><td rowspan="4">個性ある
地域の形成</td><td colspan="2"></td><td>□　鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する</td></tr>
<tr><td colspan="3">■　拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する

天竜峡エコバレープロジェクト</td></tr>
<tr><td colspan="3">■　IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する

下條温泉郷・親田高原（H16：44.9万人/年）、伊那谷道中（H16：25.2万人/年）、
天竜峡（H16：17.8万人/年）、天竜舟下り･ライン下り（H16：14.2万人/年）</td></tr>
<tr><td colspan="3">□　新規整備の公共公益施設へ直結する道路である</td></tr>
<tr><td>２．暮らし</td><td>安全で
安心できる
くらしの確保</td><td colspan="3">■　三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

昭和伊南病院への60分圏域の拡大（飯喬道路整備により60分圏域内に入る町村：旧上村・旧南信濃村・泰岐村・阿南町・平谷村）</td></tr>
<tr><td rowspan="5">３．安全</td><td>安全な生活
環境の確保</td><td colspan="3">□　現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる</td></tr>
<tr><td rowspan="4">災害への備え</td><td colspan="3">□　対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり</td></tr>
<tr><td colspan="3">■　緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する

代替する緊急輸送道路路線名：国道１５１号 、代替する区間（天竜峡～松尾上溝）
国道１５３号 、代替する区間（中村～松尾上溝）</td></tr>
<tr><td colspan="3">□　並行する高速ネットワークの代替路線として機能する</td></tr>
<tr><td colspan="2">■　並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する

県道上飯田線及び一般国道２５６号</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">４．環境</td><td>地球環境の
保全</td><td colspan="3">●　対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量

ＣＯ２排出削減量：3,682t/年</td></tr>
<tr><td rowspan="4">生活環境の
改善・保全</td><td colspan="3">●　並行区間等における自動車からのNO2排出削減率
（現況）
自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象外
ＮＯ２について環境基準を達成している測定局数の実績：0箇所（自排局：飯田IC、一般局：飯田合同庁舎）
（推計結果）
評価対象区間（現道／平行区間等）：（国道153号等）
排出削減量：0.58t／年、排出削減率：0.4割削減
（バイパス事業の場合）バイパス等についてNOx排出増加量：19.6t／年
ＮＯ２について環境基準を達成が見込まれる測定局数（推計を行っている場合）</td></tr>
<tr><td colspan="3">●　並行区間等における自動車からのSPM排出削減率
（現況）
自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象外
ＳＰＭについて環境基準を達成している測定局数の実績：0箇所（自排局：飯田IC、一般局：飯田合同庁舎）
（推計結果）
評価対象区間（現道／平行区間等）：（国道153号等）
排出削減量：0.03t／年、排出削減率：0.4割削減
（バイパス事業の場合）バイパス等についてＳＰＭ排出増加量：0.89t／年
ＳＰＭについて最寄りの一般局と差があり、かつ環境基準を超過している自排局または常観局のうち道路寄与分の半減が見込まれる
測定局数（推計を行っている場合）</td></tr>
<tr><td colspan="3">□　並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある</td></tr>
<tr><td colspan="3">□ その他、環境や景観上の効果が期待される</td></tr>
<tr><td rowspan="2">５．その他</td><td>他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ
との関係</td><td colspan="3">■　他機関との連携プログラムに位置づけられている

三遠南信交流圏構想</td></tr>
<tr><td>その他</td><td colspan="3">□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される</td></tr>
</table>

平成１９年度継続箇所　道路事業の評価書（原案）

事　業　名	一般国道158号　高山清見道路	事業種別	高規格
起　終　点	自：岐阜県高山市丹生川町坊方 至：高山市清見町夏厩	延長 供用済	24.7　km 8.7　km
事　業　化	平成４年度	都市計画決定	平成４年１月１７日 （４、５工区）
用　地　着　手	平成６年度	工　事　着　手	平成８年度
再評価実施理由	再評価後一定期間が経過している事業		
全　体　事　業　費	約　２，２○○億円		
事　業　の　目　的	・ 高速ネットワークの形成 ・ 沿線の文化・観光資源を活かした地域振興		

１．　事業の進捗状況

（１）事業の進捗状況及び進捗率

・平成１６年度　飛騨清見IC～高山西IC（約8.7km）間供用済（2/4）

・用地取得率　６７％（平成１８年度末見込み）

・事業進捗率　３９％（平成１８年度末見込み）

（２）事業の進捗見込み

・平成１９年度　高山西IC～高山IC（仮称）間（約6.5km）供用予定（2/4）

２．事業の必要性

（１）事業を巡る社会情勢等の変化

・高速ネットワークの整備

・沿線の文化や観光資源を活かした地域振興

・市街地部における生活環境の悪化（交通渋滞）

（２）事業の投資効果

・所要時間の短縮

・高速ＩＣへのアクセス強化と医療施設への到達時間短縮

・市街地部における慢性的な交通渋滞の緩和

・事業全体の費用便益比（B/C）＝　２．２

・残事業の費用便益比　（B/C）＝　３．４

３．コスト縮減、代替案立案等の可能性

・擁壁や橋梁形式の変更、IC構造の見直しにより建設コストを縮減。

・縦断線形の見直しによる橋梁規模の縮小等を実現。

○対応方針（案）

・本事業を継続する。

客観的評価指標（１／３）

※　データ上の制約がない限り、基本的に全ての項目について評価を実施するものとする。
ただし、評価に必要な作業量が大きく、当該事業による効果は少ないことが予想される場合、評価実施主体が当該事業について評価対象外とすべきと判断した項目については、評価を実施しなくてもよいものとする。
※　網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認を行うことを基本とする。
※　その他の指標は定性的に効果の有無を確認する。
※　本指標に基づき効果を総合的に評価する必要がある。その手法については今後策定する。

＜事業採択の前提条件を確認するための指標＞

		高速自動車道路	一般国道（高規格Ｂ）	都市高速道路
前提条件	事業の効率性	■　便益が費用を上回っている 事業全体　：　費用便益比＝２．２ 残事業　　：　費用便益比＝３．４		
	事業実施環境（新規事業採択時）	□　整備計画策定済	□　基本計画策定済	□　都市計画決定済
		□　円滑な事業執行の環境が整っている		
	事業実施環境（新規着工準備採択時）		□　都市計画手続等、環境影響評価の手続等の着手に必要な調査が完了している	

＜事業の効果や必要性を評価するための指標＞

政策目標 大項目	中項目	高速自動車道路	一般国道（高規格Ｂ）	都市高速道路
１．活力	円滑なモビリティの確保	●　並行区間等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率 ：現況値、渋滞損失時間削減量 渋滞損失時間（現況）：192万人・時間/年（国道158号高山市清見町～高山市丹生川町） 渋滞損失削減時間：117万人・時間/年（約6割削減）		
		□　並行区間等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される		
		■　並行区間等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在するまたは新たなバス路線が期待できる 特急バス（濃飛、近鉄、名鉄、ＪＲ東海バス）		
		□ 新幹線駅へのアクセス向上が見込まれる		
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる 第一種空港：中部国際空港 所要時間（高山市）　未整備：約3時間10分→整備時：約2時間50分（約20分短縮）		
	物流効率化の支援	□　特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる		
		□ 農林水産業を主体とする地域から大都市圏への農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる		
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である		
		□　三大都市圏の環状道路を形成する		
		□　市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり		
	国土・地域ネットワークの構築			□　地域高規格道路の位置づけあり
		■　当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する 地方生活圏中心都市を最短時間で連絡：高山市⇔松本市 所要時間　未整備：約2時間30分→整備時：約2時間18分		
		□　当該路線が隣接した日常行動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する		
		■　日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 白川村⇔高山市（地方生活圏）所要時間　未整備：約95分→整備時：約43分		

政策目標 大項目	政策目標 中項目	高速自動車道路	一般国道（高規格Ｂ）	都市高速道路
１．活力	個性ある地域の形成			□　鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		■　拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する ぎふ国体(H24)		
		■　IC等からのアクセスが向上する主要な観光地が存在する 高山市（高山祭、古い町並み）、飛騨市（古川祭）、下呂市（下呂温泉）、奥飛騨温泉郷（新穂高、		
		□　新規整備の公共公益施設へ直結する道路である		
２．暮らし	安全で安心できるくらしの確保	■　三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 第三次救急医療施設：高山赤十字病院（高山市） 白川村→高山市　未整備：約95分→整備時：約43分		
３．安全	安全な生活環境の確保	□　現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる		
	災害への備え	■　対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり 一般国道158号及び中部縦貫自動車道高山清見道路が、岐阜県地域防災計画に第１次緊急輸送道路の位置づけあり		
		□　緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する		
		□　並行する高速ネットワークの代替路線として機能する		
		■　並行区間等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間の代替路線を形成する 冬期交通障害区間（一般国道158号小鳥峠）の代替路を形成		
４．環境	地球環境の保全	●　対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 ＣＯ２排出削減量：　13,000ｔ－ＣＯ2／年		
	生活環境の改善・保全	●　並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象地域指定外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（一般国道158号、（主）高山清見線、（主）高山上宝線） 排出削減量：10.4t／年		
		●　並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 （現況） 自動車ＮＯｘ・ＰＭ法対策地域指定の別：対象地域指定外 （推計結果） 評価対象区間（並行区間）：（一般国道158号、（主）高山清見線、（主）高山上宝線） 排出削減量：0.8t／年		
		□　並行区間等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある		
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される		
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□　他機関との連携プログラムに位置づけられている		
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される		