

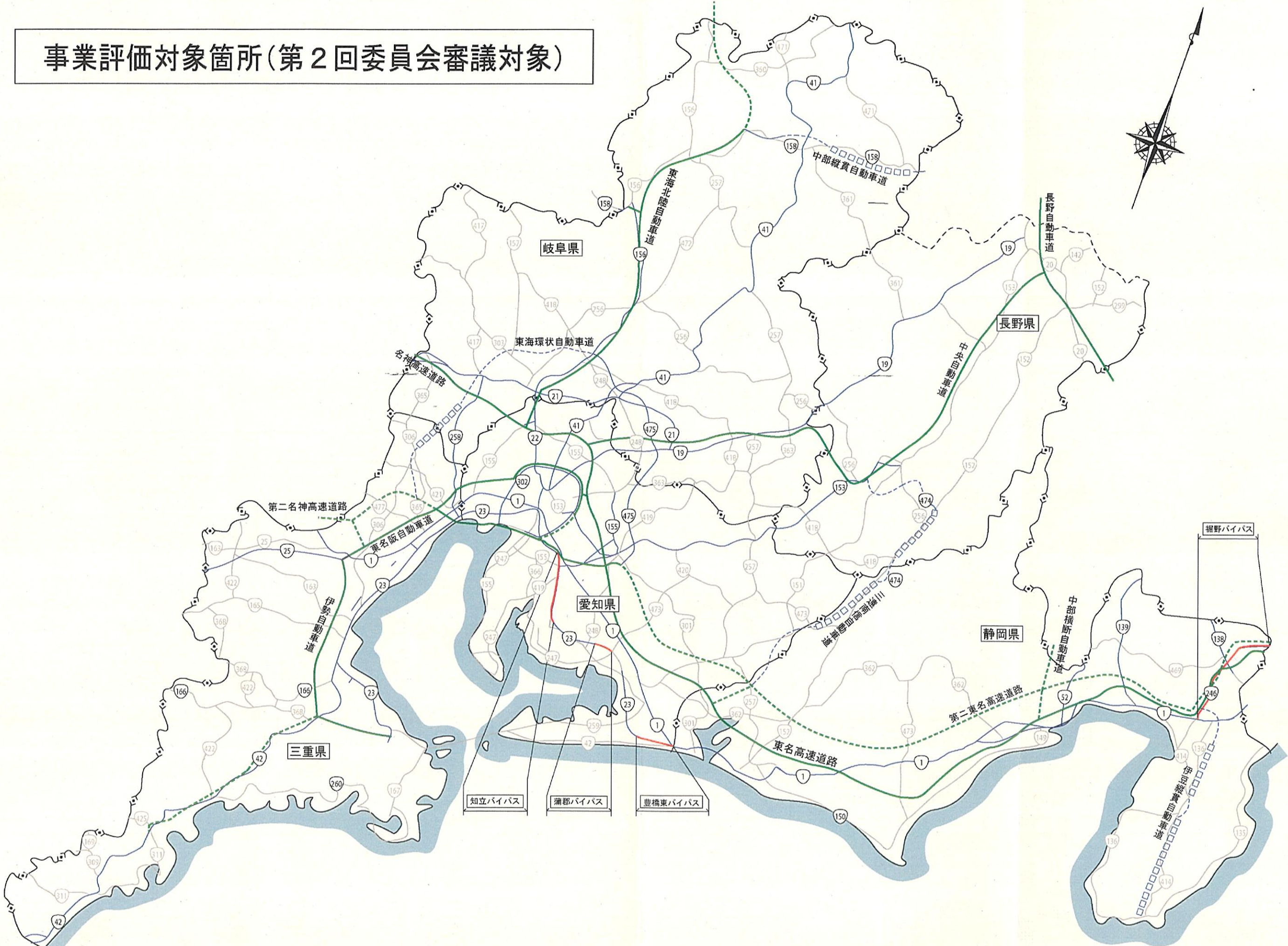
資料 3

再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 1 8 年 9 月 1 2 日

道 路 部

事業評価対象箇所(第2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)

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	静岡	246	裾野バイパス	・幹線道路の渋滞解消 ・沿道地域開発への支援 ・一次緊急輸送路としての機能強化	35.3	S41	S46 ～ S61	S41	S41	4車線 :30.9 2車線 :4.4	520	84	・国道246号に広域交通が集中 ・幹線道路の交通渋滞 ・一次緊急輸送路としての機能低下	・平成20年代半ばまで 4車線化(L=4.4km)	全体事業 6.1 残事業 1.6	事業継続	
2	地高	④	愛知	23	豊橋浜松道路 豊橋東バイパス	・幹線道路(1号・23号)の渋滞緩和 ・物流拠点のアクセス支援 ・地域振興の支援	9.2	H4	S61	H7	H14	0.0	460	39	・幹線道路の交通混雑 ・豊橋都市圏～浜松都市圏間の交通流動 ・三河港の発展 ・地域プロジェクトの進展	・平成18年度 野依IC～七根IC(L=2.3km)暫定2車線 開通予定 ・平成20年代前半 七根IC～東細谷IC(L=6.9km) 暫定2車線開通予定	全体事業 7.0 残事業 12.1	事業継続	
3	地高	④	愛知	23	名豊道路 蒲郡バイパス	・幹線道路(1号・23号)の渋滞緩和 ・物流交通の効率化 ・地域振興の支援	5.9	H9	H3	H15	—	0.0	510	11	・幹線道路および蒲郡市街地における交通混雑 ・三河港の発展 ・海洋リゾート事業の進展	・平成20年代前半 芦谷IC～蒲郡IC(L=5.9km) 暫定2車線開通予定	全体事業 5.0 残事業 5.9	事業継続	
4	地高	④	愛知	23	名豊道路 知立バイパス	・交通需要への対応 ・一般国道23号の交通混雑の緩和・解消 ・沿線地域の開発と振興支援	16.4	S47	S47	S48	S48	4車線 (高架) :8.0 (平面) :3.9 2車線 :4.5	570	73	・交通需要の増加 ・沿線地域の開発振興 ・自動車関連産業の進出	・平成20年度 芦池IC～野田IC(L=1.9km)4車線開通予定 ・平成21年度 和泉IC～芦池IC(L=3.9km)高架2車線開通予定 ・平成24年度 和泉IC～芦池IC(L=3.9km)高架4車線開通予定 ・平成20年代後半 安城西尾IC～和泉IC(L=2.6km)4車線開通予定	全体事業 3.5 残事業 9.4	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年間を経過した時点で継続中の事業
 ③準備・計画段階で5年間を経過している事業
 ④再評価実施後5年間を経過している事業
 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246号 ^{すその} 裾野バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自：静岡県駿東郡小山町小山 ^{すんどう おやま おやま}		延長	35.3 km
	至：静岡県沼津市大岡 ^{ぬます おおおか}		供用済	35.3 km
事業化	昭和41年度	都市計画決定	昭和46～61年度	
用地着手	昭和41年度	工事着手	昭和41年度	
再評価実施理由	事業採択後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約 520億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路の交通渋滞解消 ・ 沿道地域開発への支援 ・ 一次緊急輸送路としての機能向上 			
<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業を巡る社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道246号に広域交通が集中 ・ 幹線道路の交通渋滞 ・ 一次緊急輸送路としての機能低下 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路の交通渋滞解消 ・ 沿道地域開発への支援 ・ 一次緊急輸送路としての機能向上 ・ 費用便益比 事業全体の費用便益比 (B/C) = 6.1 残事業の費用便益比 (B/C) = 1.6 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 延長35.3 kmのうち30.9 kmが4車線、2車区間は4.4 km <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年代半ばまでに4車線化、現在、地元調整を実施 <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 橋梁形式、長大切土構造の見直しによるコスト縮減約8億円。 ・ 暫定2車線にて開通している区間の現道拡幅の4車線化事業であることから計画の変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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

		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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 事業全体 : 費用便益比=6.1 残事業 : 費用便益比=1.6			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済 <input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			<input type="checkbox"/> 都市計画決定済
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 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 ・先進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		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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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): 88万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 33万人・時間/年(33万人時間/年⇒0万人時間/年)			
		<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			
		<input type="checkbox"/> 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/日以上かつ踏切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 第一機空港、第二機空港、第三機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	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
	<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		

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	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度(構成済延長を使用)が1.5km/km ² 以下である市街地内の事業である		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> D10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		<input type="checkbox"/> D10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		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり				
		<input type="checkbox"/> 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)				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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					
	<input checked="" type="checkbox"/> 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 大規模イベントを支援：富士スピードウェイ					
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される アクセス向上が期待される観光地名：駿東地域、年間観光客入り込み数：1,100万人/年					
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である					
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					
				<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する施策である		
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての区間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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる				

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				
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故が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。			
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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 第1次緊急輸送道路			
		<input type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する			
		<input type="checkbox"/> 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）			
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検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 防災点検箇所：9箇所、雨量通行規制状況：6回/10年			
		<input type="checkbox"/> 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 事前雨量規制区間：L=6.1km			
		<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する			
		<input type="checkbox"/> 幅員5m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			
<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により削減される自動車からのCO ₂ 排出量 CO ₂ 排出削減量：7.7万t/年			
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率（現況）自動車NO _x ・PM法対策地域指定の別：対象地域外			
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率（現況）自動車NO _x ・PM法対策地域指定の別：対象地域外			
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間基準値を超過している区間について、新たに基準値を下回ることが期待される区間がある			
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される				
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり			
	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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18年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道23号 豊橋東バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自： <small>あいち とよはし ひがしほそや</small> 愛知県豊橋市東細谷町		延長	9.2 km
	至： <small>あいち とよはし のより</small> 愛知県豊橋市野依町		供用済	0 km
事業化	平成4年度	都市計画決定	昭和61年度	
用地着手	平成7年度	工事着手	平成14年度	
再評価実施理由	再評価実施後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約 460億円			
事業の目的	①幹線道路(1号・23号)の渋滞緩和 ②物流拠点のアクセス支援 ③地域振興の支援			
1. 事業の必要性 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ・ 幹線道路の道路混雑 ・ 豊橋都市圏－浜松都市圏間の交通流動 ・ 三河港の発展 ・ 地域プロジェクトの進展 (2) 事業の投資効果 ・ 円滑なモビリティの確保（浜松都市圏と豊橋都市圏の連携強化） ・ 国土・地域ネットワークの構築（地域振興の支援） ・ 費用便益比（B/C） ①事業全体の投資効率性の評価 = 7.0 ②残事業の投資効率性の評価 = 12.1 (3) 事業の進捗状況 ・ 事業進捗率 39%				
2. 事業進捗の見込み ・ 平成18年度末 部分暫定供用（野依 IC～七根 IC） ・ 平成20年代前半 部分暫定供用（七根 IC～東細谷 IC）				
3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・ 新技術（大断面プラスチックカーブ）の活用等により、約22億円のコスト縮減。 ・ 代替案として考えられる現国道1号線の拡幅は、住居連担地区であり困難。				
○対応方針（案） ・ 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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 事業全体：費用便益比(B/C) = 7.0 (経済的純現在価値(B-C) = 2,856億円、経済的内部収益率(EIRR) = 13.7%) 残事業：費用便益比(B/C) = 12.1 (経済的純現在価値(B-C) = 3,058億円、経済的内部収益率(EIRR) = 21.4%)			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済		<input type="checkbox"/> 都市計画決定済	
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業の性格	<input type="checkbox"/> 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			
				<input type="checkbox"/> 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 ・先導的な施策に係る事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業	
		<input type="checkbox"/> 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		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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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)：9,162万人・時間/年 渋滞損失削減時間：114万人・時間/年(8,057万人・時間/年⇒7,961万人・時間/年) 区間b(並行区間)について：(国道1号線) 並行区間の渋滞損失時間(現況)：166万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約34%削減			
	物流効率化の支援	<input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される			
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における盛切交通遮断量が10,000台時/日以上かつ盛切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 中部国際空港、湖西市、改善見込み(湖西市～中部国際空港、148分→99分)			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 三河港、湖西市、改善見込み(湖西市～三河港、39分→31分)			
		<input type="checkbox"/> 農林水産物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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	

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	<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(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		<input type="checkbox"/> 対象区画が現在連絡道路がない住宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 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全線指定				
		<input type="checkbox"/> 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)				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンススクリエイト21、国際自動車コンプレックス					
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待されるラダーナ蒲郡(16年間利用者数: 3,553,700人)					
				<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					
				<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、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	<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての区間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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区画が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り				
<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的国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	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる				

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					
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/万台キロ以上である区間が存在する場合において、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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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				
		<input checked="" type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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）				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
					<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
					<input type="checkbox"/> 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	
				<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：55,680t-CO2/年				
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道1号線） 排出削減量：6,39t/年、排出削減率：約10%削減				
		<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道1号線） 排出削減量：0,72t/年、排出削減率：約12%削減 <input checked="" type="checkbox"/> 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 H16環境センサス 一般国道1号 愛知県豊橋市東細谷町 夜間騒音要請限度超過 71dB				
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される						
5. その他	他のアール以外の関係	<input type="checkbox"/> 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				
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 名豊道路、本バイパスも名豊道路の一部区間を担う				
	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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18年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道23号 蒲郡バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自：愛知県蒲郡市清田町	延長	5.9 km	
	至：愛知県額田郡幸田町芦谷	供用済	0 km	
事業化	平成9年度	都市計画決定	平成3年度	
用地着手	平成15年度	工事着手	未着工	
再評価実施理由	再評価実施後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約510億円			
事業の目的	①幹線道路（国道1号・23号）交通混雑緩和 ②物流の効率化 ③地域振興の支援			
<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路および蒲郡市街地における交通混雑 ・三河港の発展 ・海洋性リゾート事業の進展 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和） ・国土・地域ネットワークの構築（三河港のアクセス強化） ・費用便益比（B/C） <ul style="list-style-type: none"> ①事業全体の投資効率性の評価 = 5.0 ②残事業の投資効率性の評価 = 5.9 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率：約87%（平成18年度末見込み） ・事業進捗率：約11%（平成18年度末見込み） ・芦谷 IC ～蒲郡 IC 間で全面的に用地買収を進めている。用地取得状況により工事着手を予定している。 <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年代前半暫定2車線供用予定 <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費約510億の中から、約20億円のコスト縮減（トンネル断面形状の変更、橋梁構造から土工構造への見直し、IC構造の見直し [蒲郡西IC 橋梁構造→土工構造、蒲郡IC 立体Y型→平面Y型]等）を図ることとしている。 ・代替案として考えられる国道23号拡幅は、沿道状況より不可能であり、計画変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 事業全体：費用便益比 (B/C) = 5.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,834億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.2%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 5.9 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,905億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 13.8%)			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済		<input type="checkbox"/> 都市計画決定済	
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業の性格	<input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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		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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 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)：9,162万人・時間/年 渋滞損失削減率：35万人・時間/年(7,996万人・時間/年⇒7,961万人・時間/年) 区間b(並行区間)について：(国道23号線) 並行区間の渋滞損失時間(現況)：85万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約21%削減 <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 平成17年度道路交通センサス 19.2km/h(蒲都市竹谷町油井)			
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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 三河港、豊田市、改善見込み(豊田市～三河港、99分→83分) <input type="checkbox"/> 農林水産産物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 <input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 蒲郡中部土地区画整理事業等 3事業施工中 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である			

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	<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> D10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		<input type="checkbox"/> D10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		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 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 全線指定				
		<input type="checkbox"/> 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)				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 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 名古屋市、蒲郡市、改修見込み(名古屋市~蒲郡市 7.2分→6.9分)				
個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 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 「東三河地方拠点都市地域」基本計画 総合保養地域整備法に基づいた基本構想「三河湾地域リゾート整備構想」					
	■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される ラダーナ蒲郡(116年間利用者数3,553,700人)					
				<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である		
	<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である					
				<input type="checkbox"/> 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、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	<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての区間において、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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り				
		<input type="checkbox"/> 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第三次救急医療施設30分カバースト向上 蒲郡市 7.8%→8.1%		<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			

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					
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 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在する場合において、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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所のみ道路守断で孤立化する集落を解消する				
		<input checked="" type="checkbox"/> 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5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 <input checked="" type="checkbox"/> 愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路の位置付け				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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）				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
					<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
					<input type="checkbox"/> 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	
				<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：64,510t-CO2/年				
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道23号線） 排出削減量：5.67t/年、排出削減率：約27%削減				
		<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道23号線） 排出削減量：0.47t/年、排出削減率：約24%削減				
		<input type="checkbox"/> 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				
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される						
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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				
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 名豊道路、本バイパスも名豊道路の一部区間を担う				
	<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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18年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道23号 知立バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自：愛知県安城市城ヶ入町	延長	16.4 km	
	至：愛知県豊明市阿野町	供用済	8.0 km	
事業化	昭和47年度	都市計画決定	昭和47年度	
用地着手	昭和48年度	工事着手	昭和48年度	
再評価実施理由	再評価実施後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約570億円（暫定2車線から高架完成4車線化）			
事業の目的	①交通需要増加への対応 ②一般国道23号の交通混雑の緩和・解消 ③沿線地域の開発と振興支援			
<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業をめぐる社会情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の増加 ・沿線地域の開発振興 ・自動車関連産業の進出 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） ・国土・地域ネットワークの構築（アクセスの改善） ・費用便益比（B/C） <ul style="list-style-type: none"> ①事業全体の投資効率性の評価 = 3.5 ②残事業の投資効率性の評価 = 9.4 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率：約100%（平成18年度末見込み） ・事業進捗率：約73%（平成18年度末見込み） ・名古屋方から野田IC迄が、完成4車線供用済み <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・野田IC～芦池IC間を平成20年度に完成4車線供用予定 ・平面区間である芦池IC～和泉IC間の立体化（暫定高架2車線）を、平成21年度に供用予定 <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業区間の大半を占める連続高架橋の構造形式見直しにより、約5億円のコスト縮減を図ることとしている。 ・現在完成区間も含めて全線暫定供用されており、既に高架4車線化の用地が確保されている。代替案として考えられる国道23号拡幅は、沿道状況より不可能であり、計画変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 事業全体：費用便益比 (B/C) = 3.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,937億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.9%) 採事業：費用便益比 (B/C) = 9.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 1,726億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 21.6%)			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> ルート確定済		<input type="checkbox"/> 都市計画決定済	
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	<input type="checkbox"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業の性格	<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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 ・先導的な施策に係る事業 ・国家的な事業に関連する事業 ・短期間に集中的に施行する必要がある事業			
		<input type="checkbox"/> 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		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	円滑なモビリティの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間洪水損失時間(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 洪水損失時間(現況)：9,162万人・時間/年 洪水損失削減率：413万人・時間/年(8,374万人・時間/年⇒7,951万人・時間/年) 区間b(並行区間)について：(国道23号線) 並行区間の洪水損失時間(現況)：195万人・時間/年 並行区間の洪水損失削減率：約60%削減			
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される 交通量調査(平成17年10月)：11.8km/h(安城市高瀬町新池)、9.2km/h(安城市榎町井杭山)			
	都市の再生	<input type="checkbox"/> 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/日以上の上り踏切の除却もしくは交通改善が期待される			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input type="checkbox"/> 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			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 中部国際空港、豊橋市、改善見込み(豊橋市~中部国際空港、118分→86分)			
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 三河港、豊田市、改善見込み(豊田市~三河港、99分→83分)			
		<input type="checkbox"/> 農林水産物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			
		<input type="checkbox"/> 現道等における、総重量25tの車両もしくは150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			
		<input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である			
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input checked="" type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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	
		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である		<input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である	

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	<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 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		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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		<input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発(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	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自動車(A'路線)としての位置づけあり				
		<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり 全線指定				
		<input type="checkbox"/> 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)				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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					
	<input type="checkbox"/> 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 衣浦東部広域連合消防局(消防活動の広域的な連携: 望南市、刈谷市、安城市、知立市、高浜市)					
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 「安城産業文化公園」デンパーク、521,129人(H16)・ラグーナ蒲郡、3,553,700人(H16)					
	<input type="checkbox"/> 特別立法に基づく事業である					
	<input type="checkbox"/> 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	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 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/日以上全ての区間において、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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 安城更正病院へのアクセス圏拡大	<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる				

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					
3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等に死傷事故率が500件/万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				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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）				
		<input type="checkbox"/> 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				
		<input type="checkbox"/> 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				
					<input type="checkbox"/> 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
					<input type="checkbox"/> 幅員5m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	
				<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：71,517t-CO2/年				
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道23号線） 排出削減量：15,04t/年、排出削減率：約18%削減				
		<input checked="" type="checkbox"/> 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）：（国道23号線） 排出削減量：1,15t/年、排出削減率：約15%削減				
		<input type="checkbox"/> 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				
<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果が期待される						
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input type="checkbox"/> 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				
		<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり 名豊道路、本バイパスも名豊道路の一部区間を担う				
		<input type="checkbox"/> 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	<input type="checkbox"/> 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				