

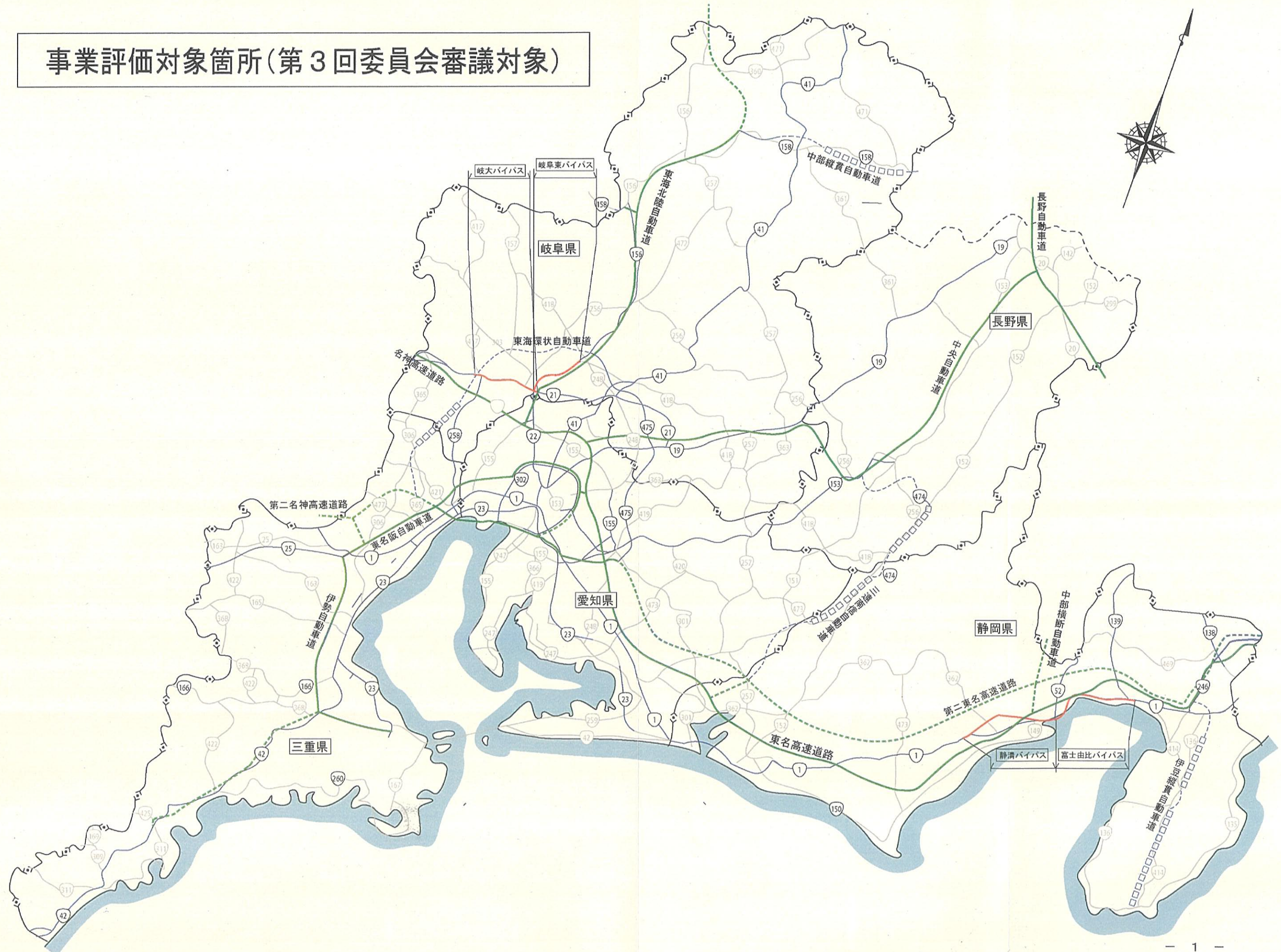
再 評 価 対 象  
道 路 事 業 概 要

平 成 1 8 年 1 1 月 1 4 日

道 路 部



事業評価対象箇所(第3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	岐阜	21	岐大バイパス	・地域間の交流・連携を支援 ・幹線道路ネットワークの構築 ・交通混雑の緩和	23.9	S35	S36	S35	S35	6車線:8.7 4車線:15.2	1,400	60	・交通量が年々増加し、渋滞ポイントが7箇所存在 ・沿線都市に県全体の約36%の人口が集中 ・沿線に物流拠点が多数立地	・国道157号～岐阜県庁前(L=4.0km)について、高架化に向けた調査を推進	全体事業 5.7 残事業 10.1	事業継続	
2	2次	④	岐阜	156	岐阜東バイパス	・現道の交通渋滞緩和 ・幹線道路ネットワークの構築 ・健全な地域開発支援	13.4	S46	S49～ H6	S48	S49	6車線:2.5 4車線:0.6 2車線:3.6	950	40	・現道の交通容量不足により慢性的な交通渋滞が発生 ・6箇所の主要渋滞ポイントが存在 ・住宅開発等の進展と名鉄美濃町線の廃線による国道依存度の増加	・平成19年度 岐阜環状線 重複区間(L=2.5km)完成4車線 開通予定	全体事業 5.1 残事業 9.6	事業継続	
3	地高	④	静岡	1	静清バイパス	・国道1号及び静清バイパスの交通渋滞の緩和 ・国道1号及び静清バイパス沿線の環境保全 ・物流拠点へのアクセス性向上 ・地形により分断された地域の連携強化	24.2	S43	S49～ H12	S45	S46	4車線:8.6 2車線:15.6	1,100	66	・国道1号及び国道1号静清バイパスの慢性的な渋滞 ・国道1号及び国道1号静清バイパスの沿道環境 ・特定重要港湾清水港の取扱い貨物量の増加	・平成19年度 昭府IC～平和IC(L=1.4km) 暫定2車線立体化開通予定 ・平成19年度 八坂交差点～鳥坂IC(L=4.1km) 4車線立体化開通予定	全体事業 6.7 残事業 17.4	事業継続	
4	2次	④	静岡	1	富士由比バイパス	・国道1号の交通渋滞解消と走行速度の向上 ・貨物輸送の円滑化による地域産業の競争力強化 ・国道1号の交通事故の削減 ・環境負荷の低減	21.4	S37	S46～ H4	S38	S38	4車線:21.4	450	62	・交通渋滞の慢性化と走行速度の低下 ・産業集積による貨物車輸送ニーズの増大 ・平面交差点における交通事故の多発 ・走行速度の低下による環境負荷の増大	・平成20年代半ば「寺尾交差点」立体化 ・概ね10年後以内「富士立体」開通目標	全体事業 7.0 残事業 5.2	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 道路事業評価書（原案）

事業名	一般国道21号 岐大バイパス <small>ぎだい</small>		事業種別	一般二次
起 終 点	自：岐阜県岐阜市東中島 <small>ぎふ ぎふ ひがしなかしま</small>		延長	23.9 km
	至：岐阜県大垣市長松町 <small>ぎふ おおがき ながまつ</small>		供用済	23.9 km
事業化	昭和35年度	都市計画決定	昭和36年度	
用地着手	昭和35年度	工事着手	昭和35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1,100億円（全線暫定4車線供用後の残事業費）			
事業の目的	①地域間の交流・連携を支援 ②幹線道路ネットワークの構築 ③国道21号の交通渋滞の緩和			
<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"> <li>・交通量が年々増加し、渋滞ポイントが7箇所存在</li> <li>・沿線都市に県全体の約36%の人口が集中</li> <li>・沿線に物流拠点が多数立地</li> </ul> <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間の交流・連携の促進</li> <li>・交通渋滞緩和による渋滞の軽減・混雑度の減少</li> <li>・渋滞損失時間の減少</li> <li>・費用便益比（B/C）                     <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業全体の投資効率性の評価 = 5.7</li> <li>②残事業の投資効率性の評価 = 10.1</li> </ul> </li> </ul> <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率：約60%、用地取得率：100% （平成18年年度末見込み）</li> <li>・23.9 kmのうち、8.7 kmを6車線、15.2 kmを4車線で供用</li> </ul> <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道157号～岐阜県庁前交差点間L=4 kmの立体化による都市計画変更に向けた調査を推進</li> </ul> <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁・擁壁の構造形式の見直しにより、約5億円のコスト縮減を図る</li> <li>・完成区間も含めて全線暫定供用されている区間の拡幅及び立体化事業であることから、計画の変更は困難</li> </ul> <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業を継続する。</li> </ul>				

## 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

### ●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 全体事業の費用便益比(B/C)=5.7 経済的純現在価値(B-C)=5,833億円 経済的内部収益率(EIRR)=25.3% 残事業の費用便益比(B/C)=10.1 経済的純現在価値(B-C)=4,413億円 経済的内部収益率(EIRR)=48.5%			
	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
		<input type="checkbox"/> 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)	<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	<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	● 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) 渋滞損失時間(現況): 20,731千人・時間/年 削減時間: 3,270千人・時間/年 (20,731千人・時間/年→17,461千人・時間/年) 区間 b (当該区間/並行区間) 渋滞損失時間(現況): 2,687千人・時間/年 削減時間: 67千人・時間/年 (2,687千人・時間/年→2,620千人・時間/年)			
		■ 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 羽島郡岐南町八剣付近は20km/h未満 (H11センサス・平日による(1034)) となっており、6車化により改善が期待される。(整備なし: 28km/h→整備あり: 47km/h(推計結果))			
	<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/日以上での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				
	物流効率化 の支援	<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			
		■ 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、県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。 (大垣市綾戸口～岐南町岐南インター: 50分→45分(推計結果))			
		<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	
		■ 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/km2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/km2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 checked="" type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり 岐阜南部横断ハイウェイに位置づけられている				
		<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 checked="" 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 大垣市と岐阜市・各務原市とのアクセス向上が見込まれる。				
		<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 checked="" 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 大垣市と岐阜市・各務原市と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 地域開発プロジェクト(VRテクノセンターII)を支援					
	<input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 岐阜県内1位の入込客を誇る「河川環境楽園」へのアクセス向上が見込まれる。					
				<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 checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 県立岐阜病院、大垣市民病院へのアクセス圏域拡大	<input type="checkbox"/> 二次医療施設へのアクセス向上が見込まれる			
					<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	

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児童、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第一次緊急輸送道路に指定されている				
		<input checked="" 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 名神高速道路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：24,220t-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 区間a 排出削減量：82.96t/年 区間b 排出削減量：15.51t/年				
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 区間a 排出削減量：8.49t/年 区間b 排出削減量：1.40t/年				
		<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 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19年度継続箇所 道路事業評価書（原案）

事業名	国道156号 岐阜東バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自： <small>ぎふ はしま ぎなん やつるぎ</small> 岐阜県羽島郡岐南町八剣		延長	13.4 km
	至： <small>ぎふ せき やまだ</small> 岐阜県関市山田		供用済	6.7 km
事業化	昭和46年度	都市計画決定	昭和49年度 昭和55年度 平成6年度	
用地着手	昭和48年度	工事着手	昭和49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 950億円			
事業の目的	①現道の交通渋滞緩和 ②幹線道路ネットワークの構築 ③健全な地域開発の支援			
<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"> <li>・現道の交通容量不足により慢性的な交通渋滞が発生</li> <li>・6箇所の主要渋滞ポイントが存在</li> <li>・住宅開発等の進展と名鉄美濃町線の廃止による国道依存度の増加</li> </ul> <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通渋滞緩和による渋滞の軽減・混雑度の減少</li> <li>・渋滞損失時間の減少</li> <li>・バイパス整備による公共交通の定時性の確保</li> <li>・費用便益比（B/C） <ul style="list-style-type: none"> <li>①事業全体の投資効率性の評価 = 5.1</li> <li>②残事業の投資効率性の評価 = 9.6</li> </ul> </li> </ul> <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業進捗率：約40%、用地取得率：約75%（平成18年度末見込み）</li> <li>・13.4 kmのうち、6.7 kmを供用（完成2.5 km 暫定4.2 km）</li> </ul> <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岐阜環状重複区間L=2.5 kmについて、平成19年度完成供用予定（4～6車線化）</li> </ul> <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トンネル二期線について、当初4車線両側に計画していた自・歩道を方側（一期線）に集約することにより約8億円のコスト縮減を図る</li> <li>・代替案として考えられる国道156号拡幅については、住居や店舗が連担していることから、計画の変更は困難</li> </ul> <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業を継続する。</li> </ul>				



## 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 全体事業の費用便益比(B/C)=5.1 経済的純現在価値(B-C)=5,132億円 経済的内部収益率(EIRR)=22.6% 残事業の費用便益比(B/C)=9.6 経済的純現在価値(B-C)=4,178億円 経済的内部収益率(EIRR)=46.0%			
	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
		<input type="checkbox"/> 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)	<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	<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	● 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) 渋滞損失時間(現況): 13,134千人・時間/年 削減時間: 3,411千人・時間/年 (13,134千人・時間/年→9,723千人・時間/年) 区間 b (当該区間/並行区間) 渋滞損失時間(現況): 1,068千人・時間/年 削減時間: 375千人・時間/年 (1,068千人・時間/年→ 693千人・時間/年)			
		■ 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 岐阜市芥見付近は20km/h未満(H11 センサス・休日による)となっており、バイパス整備により改善が期待される。(整備なし: 10km/h→整備あり: 23km/h(推計結果))			
		<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  ■ 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  ■ 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 中濃方面からJR岐阜駅・JR岐阜羽島駅へのアクセス向上が見込まれる。 (関市山田～岐阜市北一色間: 40分→27分 13分短縮(推計結果))  ■ 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、県営名古屋空港へのアクセス向上が見込まれる。 (関市山田～岐阜市北一色間: 40分→27分 13分短縮(推計結果))			
	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 名古屋港(特定重要港湾)へのアクセス向上が見込まれる。 (関市山田～岐阜市北一色間: 40分→27分 13分短縮(推計結果))  <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"/> 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  <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/km2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/km2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)				
		■ 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 岐阜市と関市・美濃市とのアクセス向上が見込まれる。				
		<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				
	個性ある地域の形成	■ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる 岐阜市と関市・美濃市とのアクセス向上が見込まれる。				
<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						
■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 岐阜県内1位の入込客を誇る「河川環境楽園」へのアクセス向上が見込まれる。						
				<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	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 県立岐阜病院へのアクセス圏域拡大		<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/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児童、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第一次緊急輸送道路に指定されており、一部区間はB P側に振り変わる可能性がある				
		<input checked="" 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 東海北陸道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：10,439t-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 区間a 排出削減量：-31.46t/年 区間b 排出削減量：-152.27t/年				
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 区間a 排出削減量：-4.86t/年 区間b 排出削減量：-15.02t/年				
		<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 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19年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道1号 <small>せいしん</small> 静清バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自： <small>しずおか しずおか しみず おきつあすま</small> 静岡県静岡市清水区興津東町		延長	24.2 km
	至： <small>しずおか しずおか するが まりこにけんや</small> 静岡県静岡市駿河区丸子二軒家		供用済	24.2 km
事業化	昭和43年度	都市計画決定	昭和49年度～平成12年度	
用地着手	昭和45年度	工事着手	昭和46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 1,100億円（全線暫定2車線供用後の事業費）			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道1号及び国道1号静清バイパスの交通混雑の緩和</li> <li>・ 国道1号及び国道1号静清バイパス沿道の環境保全</li> <li>・ 物流拠点へのアクセス性向上</li> <li>・ 地形により分断された地域の連携強化</li> </ul>			
<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"> <li>・ 国道1号及び国道1号静清BPの慢性的な渋滞</li> <li>・ 国道1号及び国道1号静清BPの沿道環境</li> <li>・ 特定重要港湾清水港での取扱い貨物量の増加</li> </ul> <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞の解消による通過時間の短縮効果</li> <li>・ 国道1号の沿道環境の改善</li> <li>・ 特定重要港湾清水港へのアクセス性向上</li> <li>・ 賤機山トンネル整備による利便性の向上</li> <li>・ 事業全体の費用便益比 (B/C) = 6.7</li> <li>・ 残事業の費用便益比 (B/C) = 17.4</li> </ul> <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成9年3月 バイパス全線暫定2車線供用</li> <li>・ 平成18年3月 千代田上土IC～唐瀬IC 4車線立体化供用</li> <li>・ 用地取得率 98%（面積比）</li> <li>・ 事業進捗率 66%（全線暫定2車線供用後から平成18年度末見込みまでの事業費の比率）</li> </ul> <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度 昭府IC～平和IC 暫定2車線立体化供用予定</li> <li>・ 平成19年度 八坂交差点～鳥坂IC 4車線立体化供用予定</li> <li>・ 横砂交差点～八坂交差点については、立体化の都市計画変更に向けて準備中</li> </ul> <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 残事業費で約17.5億円（残事業費に対して約5%）のコスト縮減</li> <li>・ 代替案として考えられる現道拡幅については、国道1号が既成市街地を通過しており、沿道への影響が極めて大きいことから、計画の変更は困難</li> </ul> <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業を継続する</li> </ul>				

## 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＞

前提条件		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
	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 全体事業：費用便益費=6.7 残事業：費用便益費=17.4			
	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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			<input type="checkbox"/> 都市計画策定済
	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				<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	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	<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：(当該区間：静岡バイパス)現況値、年間渋滞損失時間削減量 渋滞損失時間(現況)：382万人・時間/年 渋滞損失削減率：650万人・時間/年 (1,092万人・時間/年→442万人・時間/年) 区間b：(当該区間：国道1号)現況値、年間渋滞損失時間削減率 渋滞損失時間(現況)：542万人・時間/年 渋滞損失削減率：約7割削減			
			<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"/> 現道又は並行区間における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上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 checked="" 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 静岡駅前を通過する国道1号の交通量が静岡BPへ転換することで国道1号の交通混雑が緩和し、静岡駅へのアクセス向上が見込まれる			
			<input 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			
		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 清水港の利用割合が大きい静岡県西部地区からのアクセス性が向上 ・磐田市～清水港、現況123分→整備後97分と約30分の時間短縮効果 <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 checked="" 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 静岡環状道路			
	<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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 以下である市街地内の事業である		
		<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土が向上する		<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専道(A路線)の位置づけあり				
		■地域高規格道路の位置づけあり 静岡東西道路				
		<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築する(A路線としての位置づけがある場合)				
		<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、地域提携プロジェクト、大規模イベントを支援する					
	<input type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される					
				<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轄する道路である					
				<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	■ 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、自転車利用区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				
		■ 賤機山トンネル歩道部では車道部と分離するために仕切り壁を設置し、歩道部利用者は1,156台/日				
	<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あり					
	<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					
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/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			
	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 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季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できない地区が解消す
			<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		
4. 環境	地域環境の保全	<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 : 63千t-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 (推計結果) 現道(並行区間等)についてNO2排出削減量 : 242t-Nox/年 現道(並行区間等)についてNO2排出削減率 : 約0.1割削減			
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率 (推計結果) 現道(並行区間等)についてSPM排出削減量 : 21t-Nox/年 現道(並行区間等)についてSPM排出削減率 : 約0.2割削減			
		<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 静清バイパスの並行路線である国道1号では、夜間の騒音値が3dB低減されることが見込まれる。 これにより、現況で夜間要請限度を超過している3区間で要請限度を下回ることが見込まれる。			
<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19年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	国道1号 富士由比バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自： <small>しずおか ふじ いまい</small> 静岡県富士市今井		延長	21.4km
	至： <small>しずおか しずおか しみず おきつあすま</small> 静岡県静岡市清水区興津東町		供用済	21.4km
事業化	昭和37年度	都市計画決定	昭和45年度～ 平成4年度	
用地着手	平成38年度	工事着手	平成38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 等			
全体事業費	約 450億円（暫定2車線から事業完了までに要する事業費）			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号の交通渋滞解消と走行速度の向上</li> <li>・貨物輸送の円滑化による地域産業の競争力強化</li> <li>・国道1号の交通事故の削減 ・ 環境負荷の低減</li> </ul>			
<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"> <li>・ 交通渋滞の慢性化と走行速度の低下</li> <li>・ 産業集積による貨物車輸送ニーズの増大</li> <li>・ 平面交差点における交通事故の多発</li> <li>・ 走行速度の低下による環境負荷の増大</li> </ul> <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通渋滞の解消と走行速度の向上</li> <li>・ 物流効率化や通勤時間の短縮</li> <li>・ 平面交差点における交通事故の削減</li> <li>・ 走行速度の向上による排出量の減少</li> <li>・ 費用便益比（B/C）： ①全事業＝ 7.0、②残事業＝ 5.2</li> </ul> <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 用地取得率：92%（面積比）</li> <li>・ 事業進捗率：62%（暫定2車線から事業完了までに要する事業費：現在価値換算値）</li> <li>・ 田子の浦高架橋の完成により平成14年度末全線4車線暫定供用（平面区間を含む）</li> <li>・ 宮島東交差点における短期的、局所的な対策の実施</li> </ul> <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急度の高い『寺尾交差点立体化』を平成20年代半ば供用を目標に優先して進める。</li> <li>・ 『富士立体化』は概ね10年後の供用を目標に事業を進める。</li> </ul> <p>3. コスト縮減や代替案立案の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全体事業費のうち、約18億円（残事業費に対して6%）のコスト縮減を実現</li> <li>・ 代替案として考えられる大幅な車線数増等の大規模な拡幅は沿道状況などから困難</li> </ul> <p>○対応方針（原案）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業を継続する</li> </ul>				

## 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

前提条件		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
	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=7.0 残事業 : 費用便益比=5.2			
	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 ・国の直轄事業に先行する事業 ・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 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）： 36万人・時間/年 渋滞損失削減時間： 36万人・時間/年（36万人時間/年⇒0万人時間/年）			
		<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 立体化により富士市内平面交差区間の著しい速度低下が解消される。			
		<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/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される			
		<input checked="" 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 富士市内の富士由比バイパスを横断するバス路線の定時性の向上が期待される。			
	<input checked="" 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 新富士駅へのアクセス向上が見込まれる。				
	<input 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				
	<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 田子の浦港（重要港湾）と背後地（富士市、富士宮市等）間のアクセス向上が見込まれる 清水港（特定重要港湾）を発着とする交通の円滑化が見込まれる。				
	<input checked="" 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 由比漁港（桜えびの国内シェア1位）発着の輸送の円滑化、効率化が見込まれる。				
	<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"/> 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（概成済延長を使用）が1.5km/km <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 checked="" 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 富士市⇄静岡市、沼津市間の移動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 checked="" 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 静岡市から沼津市方面が約19分短縮（37分⇒18分）、静岡市から富士市方面が約17分短縮（30分⇒13分） 沼津市から静岡市方面が約11分短縮（29分⇒18分）、沼津市から富士市方面が約7分短縮（10分⇒3分） ※数値は、平日の各方向のピーク時における所要時間の短縮を示している。				
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					
	<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：由比本陣公園、広重美術館等（由比町）					
	<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	<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	<p>■ 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</p> <p>富士市平面区間において交通事故の解消が期待される。</p> <p>□ 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</p>			
	災害への備え	<p>□ 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</p> <p>■ 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</p> <p>第1次緊急輸送道路</p> <p>■ 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</p> <p>東名高速道路の通行止めの際の代替路として機能する。</p> <p>□ 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）</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p> <p>□ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する</p> <p>□ 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</p> <p>□ 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</p>			
4. 環境	地球環境の保全	<p>● 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</p> <p>CO2排出削減量：約2.0万t/年</p>			
	生活環境の改善・保全	<p>● 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：対象地域外</p> <p>● 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：対象地域外</p> <p>□ 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</p> <p>□ その他、環境や景観上の効果が期待される</p>			
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<p>□ 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</p> <p>□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり</p> <p>□ 他機関との連携プログラムに位置づけられている</p>			
	その他	<p>□ 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</p>			