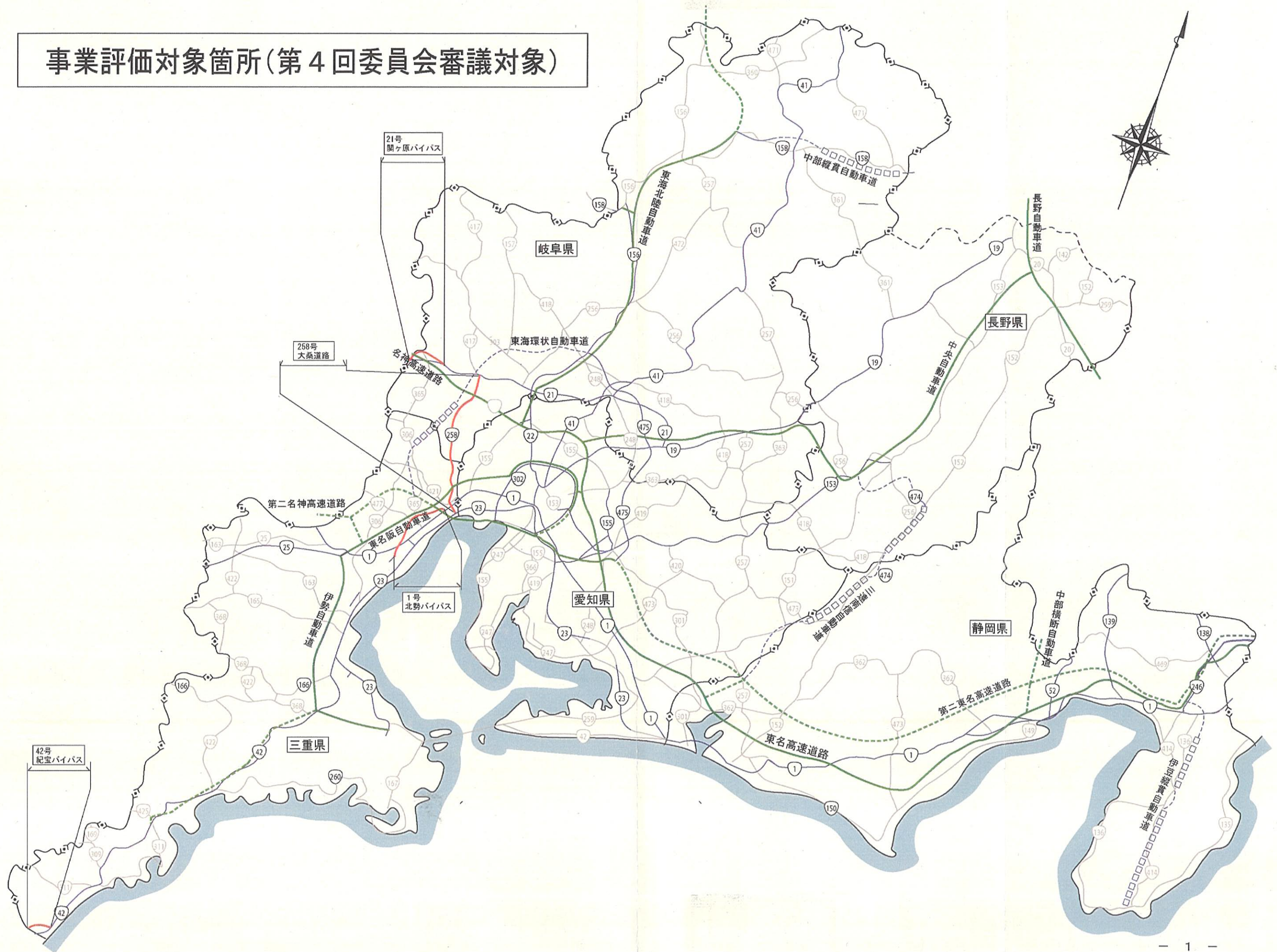


再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 1 8 年 1 2 月 1 5 日

道 路 部

事業評価対象箇所(第4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	関ヶ原バイパス 【バイパス事業】	・交通渋滞の緩和 ・交通安全性の向上 ・沿道環境の改善 ・冬期も交通機能の改善	10.4	S47	S54 S58	S55	S58	2車線 :6.0	440	58	・慢性的な交通渋滞 ・交通安全性の低下 ・沿道環境の悪化 ・冬期の交通機能低下	・関ヶ原玉～今須(L=4.3km)、早期整備着手を 目指し都市計画決定に向けた調査・設計を推 進	全体事業 1.5 残事業 1.7	事業継続	
2	2次	④	岐阜 三重	258	大桑道路 【4車線拡幅事業】	・交通渋滞の緩和 ・地域間交流・連携の支援 ・地域産業の支援	41.6	S40	S43	S40	S40	4車線 :22.4 2車線 :19.2	290	82	・慢性的な交通混雑等 ・四日市港等との関連交通の増加 ・拠点都市間のネットワーク強化の必要性 ・観光、産業を支えるネットワーク強化の必要	・暫定区間(L=19.2km)について、交通混雑の 著しい主な交差点から逐次4車線化を推進	全体事業 2.8 残事業 2.3	事業継続	
3	2次	④	三 重	1	北勢バイパス 【バイパス事業】	・幹線道路の交通渋滞緩和・解消 ・消防及び救急活動の支援 ・沿道環境の改善	21.0	H4	H2	H7	H11	2車線 :3.6	1,300	47	・地域開発の進展 ・現道区間の交通状況 ・四日市地域の消防及び救急活動の現状 ・沿道環境の悪化	・平成20年度 みえ朝日IC～(主)上海老茂 福線間(L=2.6km)暫定2車線開通予定 ・平成20年代前半 (主)上海老茂福線～ (市)垂坂1号間(L=0.9km)暫定2車線開通予 定 ・平成20年代中頃 (市)垂坂1号～国道477 号間(L=5.9km)暫定2車線開通目指す	全体事業 1.8 残事業 3.7	事業継続	
4	2次	④	三 重	42	紀宝バイパス 【バイパス事業】	・交通の円滑化 ・安全の確保	3.8	S47	—	S49	S55	4車線 :2.2	150	69	・交通量および混雑度 ・道路の渋滞状況及び歩道設置状況 ・事故状況	・平成20年代前半 (町)大里成川線～(終 点)紀宝町成川(L=1.6km)2車線開通目指す	全体事業 1.2 残事業 3.0	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 関ヶ原バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自：岐阜県不破郡垂井町		延長	10.4 km
	至：岐阜県不破郡関ヶ原町		供用済	6.1 km
事業化	昭和47年度	都市計画決定	昭和54年度	
用地着手	昭和55年度	工事着手	昭和58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440億円			
事業の目的	①交通渋滞の緩和 ②交通安全性の向上 ③沿道環境の改善 ④冬期の交通機能の改善			

1. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・地域交通と通過交通が混在し、慢性的な交通渋滞が発生
(混雑度：最大1.22、最大渋滞長950m)
- ・交差点付近での事故発生が顕著
- ・夜間要請限度を大幅に超過しており、沿道環境改善が悪化
- ・厳しい道路構造や名神通行止めの影響により、冬期の交通機能が低下

(2) 事業の投資効果

- ・交通渋滞の緩和
- ・通過交通の転換による交通安全性の確保
- ・大型車交通量の減少による沿道環境の改善
- ・代替性確保による冬期の交通機能確保
- ・費用便益比(B/C) ①事業全体の投資効率性の評価 = 1.5
②残事業の投資効率性の評価 = 1.7

(3) 事業の進捗状況

- ・事業進捗率は約58% (平成18年度末見込み)
- ・用地取得率は約89% (平成18年度末見込み)

2. 事業進捗の見込み

- ・関ヶ原町玉～今須 (延長4.3 km) については、早期の整備着手を目指し都市計画決定に向けた調査・設計の推進

3. コスト縮減、代替案立案等の可能性

- ・擁壁構造・橋梁形式の見直しにより、約0.7億円のコスト縮減
- ・代替案として考えられる現道拡幅は、当該区間の沿線に市街地が形成されており、店舗や人家が連担していることから、計画の変更は困難

○対応方針 (案)

- ・本事業を継続する。

客観的評価指標（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	■ 便益が費用を上回っている 全体事業の費用便益比 (B/C) = 1.5 経済的純現在価値 (B-C) = 313億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 5.13% 残事業の費用便益比 (B/C) = 1.7 経済的純現在価値 (B-C) = 109億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 7.30%			
事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ ルート確定済 ☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			☐ 都市計画決定済
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	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）について 渋滞損失時間（現況）：7,904,297人・時間/年 渋滞損失削減率：357,140人・時間/年（20,047,019人・時間/年⇒19,689,879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：250,803人・時間/年（国道21号） 並行区間等（当該区間）の渋滞損失削減率：7割削減（国道21号） ☐ 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 ☐ 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 名阪近鉄バス 大垣関ヶ原線 ■ 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 30分到達可能人口 米原駅⇔関ヶ原町 5%増 米原町⇔垂井町 34%増 ☐ 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 四日市港（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		
	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 ☐ 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		
			☐ 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 ☐ 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	☐ 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		☐ 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大垣市と関ヶ原町とのアクセス向上が見込まれる。				
		☐ 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大垣市と関ヶ原町と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米原貨物ターミナル、滋賀統合物流センター(SILC)等の拠点開発プロジェクトを支援				
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される				
				☐ 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				
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		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	☐ 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			
		☐ 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			
		☒ 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。			
		☐ 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 2箇所（防災：岐阜県不破郡関ヶ原町山中）			
		☒ 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 関ヶ原町松尾～今須間（冬期交通障害）			
		☐ 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：2.5t-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 NO2について環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名） 排出削減量：16.9t/年、排出削減率：7割削減（国道21号）			
		☒ 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 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績 （推計結果） 評価対象区間（現道／平行区間等）：（区間名） 排出削減量：0.9t/年、排出削減率：7割削減（国道21号）			
		☐ 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	他のプロジェクトとの関係	☐ 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 道路事業評価書（原案）

事業名	一般国道258号 大桑道路		事業種別	一般二次
起終点	自：岐阜県大垣市楽田町		延長	41.6 km
	至：三重県桑名市大字小貝須字柳原		供用済	41.6 km
事業化	昭和40年度	都市計画決定	昭和43年度 (平成8年度一部変更)	
用地着手	昭和40年度	工事着手	昭和40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290億円（全線暫定2車線供用後の残事業費）			
事業の目的	①交通渋滞の緩和 ②地域間の交流・連携の強化 ③地域産業の支援			
1. 事業の必要性 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ・暫定2車線供用区間の交通容量不足により慢性的な混雑が発生（混雑度1.75） ・四日市港や名古屋港の関連輸送が増加し、アクセス性の向上が必要 ・通勤通学や医療など拠点都市（大垣市・桑名市）への依存が高い ・沿線に大規模観光施設や企業・工業団地が多数立地し、ネットワークの強化が必要 (2) 事業の投資効果 ・交通混雑の緩和 ・地域間の交流支援 ・費用便益比（B/C） ①事業全体の投資効率性の評価 = 2.8 ②残事業全体の投資効率性の評価 = 2.3 (3) 事業の進捗状況 ・事業進捗率は約82%（平成18年度末見込み） ・用地取得率は約96%（平成18年度末見込み） 2. 事業進捗の見込み ・主要な交差点から逐次4車線化を推進 3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・橋梁・擁壁の構造形式の見直しにより、約2.7億円のコスト縮減 ・当計画は完成区間も含めて全線暫定2車線供用されている区間の4車線拡幅事業であることから、計画の変更は困難 ○対応方針（案） ・本事業を継続する。				

客観的評価指標（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)=2.8 経済的純現在価値(B-C)=1,580億円 経済的内部収益率(EIRR)=6.78% 残事業の費用便益比(B/C)=2.3 経済的純現在価値(B-C)=159億円 経済的内部収益率(EIRR)=12.10%			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ ルート確定済 ☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			☐ 都市計画決定済
	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		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): 12,406千人・時間/年 渋滞損失削減時間: 88千人・時間/年 (20,961千人・時間/年→20,873千人・時間/年) 区間 b (当該区間/並行区間) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減時間: 30千人・時間/年 (71千人・時間/年→40千人・時間/年) (国道23号～福東大橋) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率: 4割削減 (国道23号～福東大橋) ☐ 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			
		☐ 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 名阪近鉄バス南濃線(大垣駅～駒野・奥条)、海津線(大垣駅～今尾・高須)			
		☐ 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	■ 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 スーパー中核港湾: 四日市港へのアクセス向上が見込まれる 大垣市→四日市港: 77分⇒74分(時間短縮3分)			
		☐ 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			
		☐ 現道等における、総重量25tの車両もしくはIS0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		

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が1.5km/km ² 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 大垣市と桑名市の都市間アクセスが向上 大垣市←→桑名市：68分→65分(時間短縮3分)			
		☐ 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 海津市から大垣市のアクセス向上が見込まれる 海津市←→大垣市：39分→38分(時間短縮1分)			
	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			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 養老公園(H16：62.0人/年)、木曽三川公園(H16：159.4万人/年)、 多度大社(H17：126.9万人/年)、長島温泉(H17：448.5万人/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			
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 大垣市民病院←→大桑病院：41分→40分(時間短縮1分)			

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	☐ 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第1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た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			
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CO ₂ 排出量 CO ₂ 排出削減量：2.2千t/年			
	生活環境の 改善・保全	● 現道等における自動車からのNO ₂ 排出削減率 自動車NO _x ・PM法対策地域指定の別：対象地域外 NO ₂ について環境基準を達成している測定局数の実績：－ （推計結果） 評価対象区間（平行区間等）：（国道23号～福東大橋） 排出削減量：8.1t/年、排出削減率：7割削減			
		● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 自動車NO _x ・PM法対策地域指定の別：対象地域外 SPMについて環境基準を達成している測定局数の実績：－ （推計結果） 評価対象区間（平行区間等）：（国道23号～福東大橋） 排出削減量：0.4t/年、排出削減率：7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	他のプロジェクトとの 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1号 ^{ほくせい} 北勢バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自： ^{みえ} 三重県 ^{みえ} 三重郡 ^{かわごえ} 川越町 ^{みなみふくざき} 南福崎 至： ^{みえ} 三重県 ^{よっかいち} 四日市市 ^{うねめ} 采女		延長 供用済	21.0 km 3.6 km
事業化	平成4年度	都市計画決定	平成2年度	
用地着手	平成7年度	工事着手	平成11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 1,300億円			
事業の目的	・幹線道路の交通混雑緩和・解消 ・消防及び救急活動の支援 ・沿道環境の改善			

1. 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- ・地域開発の進展
- ・現道区間の交通状況
- ・四日市地域の消防及び救急活動の現状
- ・沿道環境の悪化

(2) 事業の投資効果

- ・幹線道路の交通混雑緩和・解消
- ・消防及び救急活動の支援
- ・沿道環境の改善
- ・事業全体の費用便益比 (B/C) = 1.8
- ・残事業の費用便益比 (B/C) = 3.7

(3) 事業の進捗状況

- ・用地取得率 約68% (平成18年度末見込み)
- ・事業進捗率 約47% (平成18年度末見込み)

2. 事業進捗の見込み

- ・平成20年代前半 ^{みえ}朝日IC～(主)上海老茂福線 暫定2車線開通予定
(主)上海老茂福線～(市)垂坂1号 暫定2車線開通予定
- ・平成20年代中頃 (市)垂坂1号～国道477号 暫定2車線開通を目指す

3. コスト縮減、代替案立案等の可能性

- ・全体事業費約1,300億円のうち、約13億円(残事業の2%)のコスト縮減(主な縮減内容：橋梁構造の変更)を図る
- ・代替案として考えられる現道国道1号線の拡幅は、住居連旦地区であり、計画の変更は困難

○対応方針(案)

- ・本事業を継続する

客観的評価指標（案）（2／3）

資料－2

- ※ 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）＝1.8 （経済的純現在価値（B-C）＝83.6億円、経済的内部収益率（EIRR）＝6.0％） 残事業：費用便益比（B/C）＝3.7 （経済的純現在価値（B-C）＝1,231億円、経済的内部収益率（EIRR）＝10.9％）			
	事業実施環境 (新規事業採択時)	☐ ルート確定済 ☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			☐ 都市計画決定済
	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		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）について 渋滞損失時間（現況）：2,487万人・時間/年 渋滞損失削減率：142万人・時間/年（2,028万人・時間/年⇒1,886万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道1号） 並行区間の渋滞損失時間（現況）：176.5万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約1割削減 ■ 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 四日市市日永東一丁目、19.7km/h（H17センサス） ☐ 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 ■ 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 三重交通：羽津山・市立病院線、三重交通：四日市長沢線、他5路線 ☐ 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			
		■ 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 四日市港、亀山市、改善見込み（亀山市～四日市港、51.6分⇒43.4分） ☐ 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 ☐ 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			
		☐ 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 ☐ 中心市街地内で行う事業である			
		☐ 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 ☐ 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			
	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 四日市港、亀山市、改善見込み（亀山市～四日市港、51.6分⇒43.4分） ☐ 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			
		☐ 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			
		☐ 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 ☐ 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			
		☐ 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 ☐ 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			
		☐ 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 ☐ 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			

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が1.5km/km ² 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り)			
		☐ 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 川越町、四日市市、改善見込み(24.3分⇒18.6分) 桑名市、四日市市、改善見込み(33.2分⇒26.7分)			
	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 三重県策定「バレー構想」、三重ハイテクプラネット21			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 鈴鹿サーキット(H17年間利用者数:2,453,000人)			
				☐ 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			
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			☐ 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
	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		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	☐ 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			
		☐ 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			
		☐ 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：1,461t-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）：（国道1号） 排出削減量：8.5t/年、排出削減率：約17.2%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）：（国道1号） 排出削減量：0.81t/年、排出削減率：約17.5%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 四日市市城山町（区間NO.1004-1）：72dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 四日市市日永4丁目（区間NO.1005-1）：71dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 四日市市小古曽東2丁目（区間NO.1006-2）：77dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 四日市市米女町（区間NO.1007-1）：75dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定なし ☐ 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	☐ 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がある			
		☐ 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42号 紀宝バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自：三重県南牟婁郡紀宝町井田		延長	3.8 km
	至：三重県南牟婁郡紀宝町成川		供用済	2.2 km
事業化	昭和47年度	都市計画決定	—	
用地着手	昭和49年度	工事着手	昭和55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 150億円			
事業の目的	・交通の円滑化 ・安全の確保			
1. 事業の必要性				
(1) 事業を巡る社会情勢等の変化				
・交通量及び混雑度				
・道路の渋滞状況及び歩道設置状況				
・事故状況				
(2) 事業の投資効果				
・現道の交通環境（渋滞／事故）の改善				
・旅行時間の短縮				
・地域連帯の強化を支援				
・救急医療体制の充実を支援				
・広域道路網の信頼性の向上				
・事業全体の費用便益比（B／C）＝ 1.2				
・残事業の費用便益比（B／C）＝ 3.0				
(3) 事業の進捗状況				
・平成5年8月 2.2 km（約60％）供用				
・用地取得率 約99％（平成18年度末見込み）				
・事業進捗率 約69％（平成18年度末見込み）				
2. 事業進捗の見込み				
・事業区間：L＝1.6 km 平成20年代前半の開通を目指す。				
3. コスト縮減、代替案立案等の可能性				
・残事業費で約13百万円（残事業費に対して約0.2％）のコスト縮減				
・代替案として考えられる別ルートは、地域の状況より不可能であり計画変更は困難				
○対応方針（案）				
・本事業を継続する				

客観的評価指標（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)=1.2 経済的純現在価値(B-C)= 47億円 経済的内部収益率(EIRR)= 0.44% 残事業の費用便益比(B/C)=3.0 経済的純現在価値(B-C)= 93億円 経済的内部収益率(EIRR)= 9.85%			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ ルート確定済 ☐ 円滑な事業執行の環境が整っている			☐ 都市計画決定済
	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		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): 3,033.8千人・時間/年 削減時間: 586.0千人・時間/年 (3,033.8千人・時間/年→2,447.8千人・時間/年) 区間 b (当該区間/並行区間) 渋滞損失時間(現況): 603.1千人・時間/年 削減時間: 527.7千人・時間/年 (603.1千人・時間/年→ 75.4千人・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 紀宝町成川付近は28.6km/h (H11 センサス・平日による) となっている。 ☐ 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 御浜・紀宝町方面から JR 新宮駅へのアクセス向上が見込まれる。 (御浜町～新宮市間: 27分→16分 11分短縮(推計結果および渋滞通過時間から)) ☐ 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			
		● 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 尾鷲港(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IS0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 ☐ 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			
		☐ 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			
	物流効率化 の支援	☐ 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			
		☐ 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			
		☐ 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	☐ 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		☐ 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 熊野市・尾鷲市と新宮市とのアクセス向上が見込まれる。				
		☐ 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 熊野市・尾鷲市と新宮市と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					
	☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 世界遺産「熊野古道」全域でのアクセス向上が見込まれる。					
					☐ 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					
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 三重大学付属病院、山田赤十字病院、和歌山市赤十字病院へのアクセス圏域拡大	☐ 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	☐ 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 ☐ 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：2, 416t-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 区間b排出削減量：－5.32t/年 ● 現道等における自動車からのSPM排出削減率 区間b排出削減量：－0.49t/年 ☐ 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 （通学路でもある狭隘な現道区間の通過交通が削減され、生活環境が改善される）			
	他のプロジェクトとの関係				☐ 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がある ☐ 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			
5. その他	他のプロジェクトとの関係				☐ 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がある ☐ 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			