

事後評価対象
道路事業概要

平成 19 年 2 月 20 日

道路部

事後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(%)	社会情勢等の変化	事業効果の発現状況	B/C	対応方針(原案)	備考		
1	高	事後①	三重	23	川越IC関連【IC関連事業】	・高規格幹線道路の交通円滑化 ・北勢地域の交通円滑化 ・インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保	0.3	H8	H2	H9	H9	0.3	80	100	・道路ネットワークの変化 ・人口、自動車保有台数の変化 ・製造品出荷額等の推移	・(参考)伊勢湾岸自動車道の開通効果 ・北勢地域の交通円滑化 ・インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保	9.1	対応なし			

※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. (事後評価該当項目) ①事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業
 ②審議結果を踏まえ、改めて必要があると判断した事業
 ③その他

平成19年度事後評価箇所 道路事業の評価書（案）

事業名	一般国道23号 <small>かわごえ</small> 川越 <small>がけん</small> IC 関連		業種別	一般二次
起 終 点	自： <small>みえ</small> 三重県 <small>みえ</small> 三重郡 <small>かわごえ</small> 川越町 <small>みなみふくざき</small> 南福崎		延長	310 m
	至： <small>みえ</small> 三重県 <small>みえ</small> 三重郡 <small>かわごえ</small> 川越町 <small>かめざきしんでん</small> 亀崎新田		供用済	310 m
事業化	平成8年度	都市計画決定	平成2年度	
用地着手	平成9年度	工事着手	平成9年度	
事後評価実施理由	事業完了後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約 80億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・北勢地域の交通円滑化 ・インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保 			
<p>1. 費用対効果分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業全体の費用便益比（B/C）＝ 9.1 <p>2. 事業効果の発現状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北勢地域の交通円滑化 ・インターチェンジ及び国道23号の円滑な流動の確保 <p>3. 事業実施による環境の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川越町南福崎における夜間の騒音値が環境基準未達成から環境基準達成に改善 <p>4. 社会経済情勢の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伊勢湾岸自動車道の整備が進行 ・周辺地域の人口、自動車保有台数ともに増加傾向 ・みえ川越ICの供用後、周辺地域の製造品出荷額等が増加傾向 ・「みえ川越物流用地」が造成済み <p>○ 対応方針（案）</p> <p>(1) 今後の事後評価の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業目的に対して十分な効果が発現していること、費用便益比が9.1であることから、今後の事後評価の必要性はない <p>(2) 改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初期待した目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要性はない <p>○ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性については、特になし 				

客観的評価指標に対応する事後評価項目（2 / 3） 資料-2

- ※ 事前に確認を行った指標に対応する項目及び事前の評価を行っていない項目で事後に確認される項目について評価を実施する。ただし、データ上の制約がある場合、または、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。
- ※ 事前の評価を行っていない事業については、事後に確認される項目について評価を実施する。
- ※ ●印の指標は定性的又は定量的な記述により効果を確認する。網掛けの指標は定量的な記述により効果の確認をする。
- ※ □印の指標については定性的に効果の有無を確認する。
- ※ 事前に確認した効果との乖離が生じた場合、その要因を確認する。

＜事業採択の前提条件に対応する事後評価項目＞

	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
事業の効率性	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通量の状況（新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較、乖離の要因等） 新規事業採択時評価、再評価は実施していない。 ● 旅行速度向上の状況（新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較、乖離の要因等） 新規事業採択時評価、再評価は実施していない。 ● 交通事故の低減の状況（新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較、乖離の要因等） 新規事業採択時評価、再評価は実施していない。 ● 事業費・維持管理費の状況（新規事業採択時(再評価時)の予測値との比較、乖離の要因等） 新規事業採択時評価、再評価は実施していない。 ● 事業期間短縮(延長)における社会的利益(損益) (便益増減額と費用増減額を計測) 新規事業採択時評価、再評価は実施していない。 ● 費用対効果分析の結果(新規事業採択時(再評価時)との比較) 費用便益比(B/C) = 9.1 (経済的純現在価値(B-C) = 726.5億円、経済的内部収益率(EIRR) = 29.6%) 			
事業実施環境	● 新規事業採択時(再評価時)の事業実施環境からの変化の状況			
事業の性格	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の事業としての効果 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、ネットワーク関連や市町村合併など特別な観点に関する効果 			

※ 予測値が存在しない場合、事前の実績値との比較を可とする。

※ コストについて、計画と実績の比較がデータの制約により困難な場合は、実績の確認を行うだけでよい。

＜事業の効果や必要性の評価に対応する事後評価項目＞

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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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): 11152万人・時間/年 渋滞損失削減時間: 3.5万人・時間/年(10410.4万人・時間/年⇒10406.9万人・時間/年) 区間b(並行区間)について:(国道23号平行区間) 並行区間の渋滞損失時間(現況): 115.7万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減時間: 1.4万人・時間/年 ● 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況 ● 現道又は平行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況 ● 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況 ● 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況 ● 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の状況 川越町から中部国際空港: 6分短縮(5分→4分5分) 川越ICがある場合とない場合と比較(ない場合は湾岸桑名ICを利用) 			
	物流効率化の支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況 愛知県・三重県境から四日市港(霞ヶ浦南ふ頭): 6分短縮(18分→12分) 川越ICがある場合とない場合と比較(ない場合は湾岸桑名ICを利用) ● 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の状況 □ 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が解消 			
	都市の再生	● 都市再生プロジェクトの支援に関する効果			
		● 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果		● 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成(又は一部形成)されたことによる効果	
	● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果 川越IC付近に「みえ川越物流用地」が造成された。			● 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果	
	● 中心市街地内で行われたことによる効果			● 中心市街地内で行われたことによる効果	

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"/> 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 <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)への連絡道路となった		<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 <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)への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input checked="" 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) <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が解消 <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 <p>● 日常活動圏中心都市へのアクセス向上の状況 川越町から四日市市：10分短縮(H11：34分→H17：24分) センサスピーク時旅行速度より算出</p>			
	個性ある地域の形成	<p>● 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況</p> <p>● 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果</p> <p>● 主要な観光地へのアクセス向上による効果</p> <p>● 特別立法に基づく事業としての効果</p> <p>● 新規整備の公共公益施設へ直結されたことによる効果</p> <p>● 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としての効果</p>			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<p>● 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況</p> <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た			
	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成			
	安全で安心できるくらしの確保	<p>● 三次医療施設へのアクセス向上の状況</p> <p>● 二次医療施設へのアクセス向上の状況</p>			

3. 安全	安全な生活環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 並行区間における交通量の減少による安全性向上の状況
	災害への備え	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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23号は、緊急輸送道路に位置づけられている。 ■ 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一般国道23号→迂回路：伊勢湾岸自動車道 ■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能東名阪自動車道の代替路線となる。 □ 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
4. 環境	地球環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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：8,002t-CO2/年
	生活環境の改善・保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 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）排出削減量：0.57t/年、排出削減率：約1.4%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23号）排出削減量：0.03t/年、排出削減率：約1%削減 ● 現道等で騒音レベルが夜間環境基準を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況三重県三重郡川越町南福崎：H12（供用前）67db（夜間）→H17（供用後）63db
		<ul style="list-style-type: none"> ● その他、環境や景観上の効果
		<ul style="list-style-type: none"> □ 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
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<ul style="list-style-type: none"> ● 関連する大規模道路事業と一体的整備の必要性または一体的整備による効果伊勢湾岸自動車道 ● 他機関との連携プログラムに関する効果
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 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