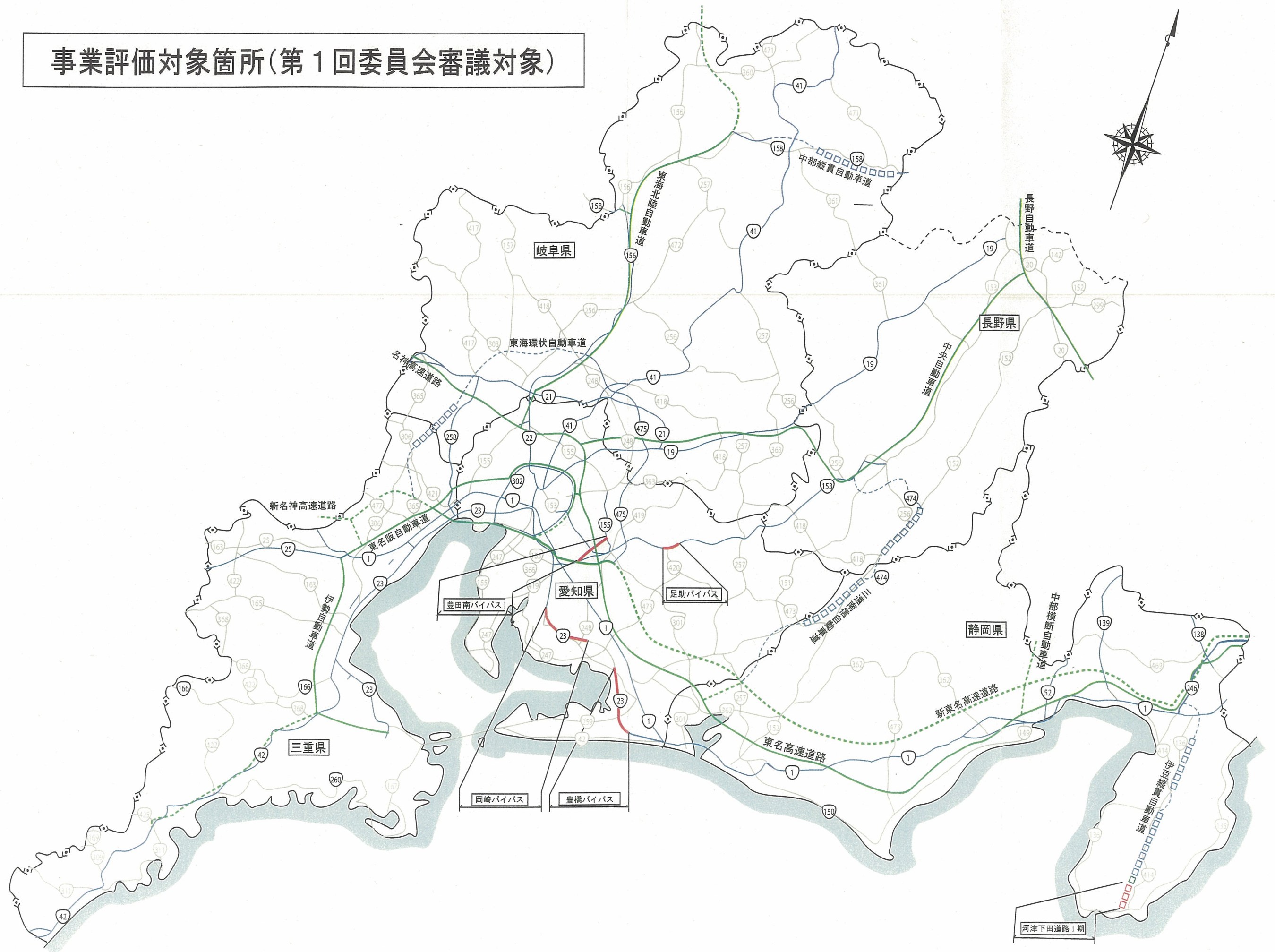


再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 1 9 年 8 月 7 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	高	④	静岡	414	伊豆縦貫自動車道 河津下田道路Ⅰ期	・伊豆半島の広域的な交流・緊急医療に貢献 ・交通渋滞の緩和 ・地域観光への支援	6	H10 *着工 準備 年度	—	—	—	0.0	260	—	・高速交通体系から取り残された地域 ・観光地における交通渋滞 ・観光客の減少	・環境現地調査及び環境影響評価準備書の作成	全体事業 3.0 残事業 3.0	事業継続	
2	地高	④	愛知	23	名豊道路 豊橋バイパス	・幹線道路(国道1号・23号)の交通交雑緩和 ・産業振興、物流交通の効率化 ・地域振興の支援	17.6	S48	S49	S50	S55	2車線 :13.4	1390	65	・幹線道路の交通混雑 ・三河港の発展 ・地域プロジェクトの進展	・概ね10年後に全線4車線化開通予定 ・平成20年代前半 前芝IC・～東三河IC・ (4.2km) 暫定2車線 開通予定(*は仮称)	全体事業 3.7 残事業 7.4	事業継続	
3	地高	④	愛知	23	名豊道路 岡崎バイパス	・幹線道路(国道1号・23号)の交通混雑緩和 ・産業振興、物流交通の効率化 ・地域振興の支援	14.6	S55	S50 ～51	S55	S61	2車線 :14.6	860	79	・岡崎市、安城市内の交通混雑 ・物流ルートの確保 ・海洋リゾート事業の進展	・概ね10年後に全線4車線化開通予定 ・平成21年春 簡易パーキング供用予定	全体事業 3.0 残事業 11.6	事業継続	
4	2次	④	愛知	155	豊田南バイパス	・豊田市の現道155号の交通混雑の緩和、交通安全の確保 ・豊田市工業集積地と重要港湾衣浦港とのアクセス強化	12.9	S48	S39 S47	S50	S58	2車線 :8.1	791	48	・豊田市の人口の増加 ・豊田市の工業の発展 ・衣浦港の発展 ・豊田市の道路混雑状況	・平成20年代前半 豊田IC～豊田西バイパス (1.1km) 暫定2車線 開通予定 ・平成20年代後半 豊田西バイパス～国道1 55号(現道)(3.7km) 暫定2車線 開通予定	全体事業 2.3 残事業 3.6	事業継続	
5	2次	④	愛知	153	足助バイパス	・歩行者交通の安全確保 ・交通混雑の緩和・解消 ・線形不良・通行規制の解消	4.0	S57	—	S62	S63	2車線 :0.4	160	70	・狭隘な道路空間 ・足助地区の交通状況 ・交通障害区間の存在 ・広域行政圏の形成	・平成19年度 足助町～富岡町(2.5km) 完成 2車線開通予定	全体事業 1.2 残事業 4.3	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20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 かわづしもだ 河津下田道路Ⅰ期		事業種別	高規格B
起 終 点	自：静岡県下田市 至：静岡県下田市		延長 供用済	約 6 km - km
着 工 準 備	平成10年度	都市計画決定	平成21年度予定	
用 地 着 手	—	工 事 着 手	—	
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 260億円			
事業の目的	・伊豆半島の広域的な交流・救急医療に貢献 ・交通渋滞の緩和 ・地域観光への支援			
1. 事業の必要性 （1）事業を巡る社会情勢等の変化 ・高速交通体系から取り残された地域 ・観光地における交通渋滞 ・観光客の減少 （2）事業の投資効果 ・国土ネットワーク網の構築 ・交通渋滞の緩和による観光産業への貢献 ・費用便益比（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 ＝ 3. 0 （3）事業進捗状況 ・現在、環境現地調査及び環境影響評価準備書の作成 2. 事業進捗の見込み ・概ね10年後の開通を目指し、現在、平成21年度に都市計画決定 3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・道路構造の見直しにより、約20億円のコスト縮減を図る。 ・伊豆半島地域の広域的な交流・救急医療に貢献する道路が必要であり、 また、PIによりルート帯を決定しているため、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（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

		高速自動車国道	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（B/C）＝3.0（全体事業、残事業）		
	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
	事業実施環境 (新規着工準備採択時)	☐ 円滑な事業執行の環境が整っている		
			☐ 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		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
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（対象地域周辺：伊豆半島；伊東市、熱海市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、東伊豆町、河津町、西伊豆町、松崎町、南伊豆町）について 渋滞損失時間（現況）：5,421千人・時間/Km・年 渋滞損失削減率：150千人・時間/Km・年（3,554千人・時間/Km・年⇒3,404千人・時間/Km・年） 区間b（並行区間／当該区間）について： 並行区間の渋滞損失時間（現況）：70千人・時間/Km・年 並行区間の渋滞損失削減率：約9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又は新たなバス路線が期待できる 天城経由修善寺行き（東海バス）、蓮台寺行き（伊豆下田バス） ☐ 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		
	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 下田市都市計画マスタープラン（平成18年3月）		
	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 沼津市 140分→50分により東名高速道路の沼津ICへのアクセス向上 ☐ 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 ☐ 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる		

政策目標		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
大項目	中項目			
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		
		☒ 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 下田市、南伊豆町などの南伊豆地域へのアクセスが向上		
		☐ 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 第三次医療施設と下田市 85分→40分に短縮。(順天堂大学医学部附属静岡病院)		
		☐ 並行区間等に死傷事故率が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		
		☐ 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		
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: 3,398t/年 (伊豆半島全域: 418,531t/年⇒415,133t/年へ3,398t/年削減: H42配分結果のWith-Withoutで算出)		
	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: 対象地域外 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道414号) 排出削減量: 21t/年、排出削減率: 約64%削減		
		☒ 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: 対象地域外 (推計結果) 評価対象区間(並行区間): (国道414号) 排出削減量: 2.0t/年、排出削減率: 63%削減		
		☐ 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	他のプロジェクトとの関係	☐ 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		

平成20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス	事業種別	一般二次
起 終 点	自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長 供用済	12.9 km 8.1 km
事業化	昭和48年度	都市計画決定	昭和39、47年
用地着手	昭和50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 791億円		
事業の目的	・ 豊田市の現道155号の交通混雑緩和・交通安全の確保 ・ 豊田市工業集積地と重要港湾衣浦港とのアクセス強化		
1. 事業の必要性 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ・ 豊田市の人口増加 ・ 豊田市の工業の発展 ・ 衣浦港の発展 ・ 豊田市の道路混雑状況 (2) 事業の投資効果 ・ 豊田市内の渋滞緩和と環状道路形成 ・ 国土・地域ネットワークの構築 ・ 費用便益比（B/C） ①事業全体の投資効率性の評価 = 2.3 ②残事業の投資効率性の評価 = 3.6 (3) 事業進捗状況 ・ 事業進捗率 約48%（平成19年度末見込み）			
2. 事業進捗の見込み ・ 平成20年代前半 豊田IC～豊田西バイパス(1.1km) 暫定2車線開通予定 ・ 平成20年代後半 豊田西バイパス～国道155号（現道）(3.7km) 暫定2車線開通予定			
3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・ 計画案に対して約4,350億円（約6%）のコスト縮減（現道供用部におけるアンダーボックス先行施工等）を図ることとしている。 ・ 代替案として考えられる現道国道155号の拡幅は住居連坦地区であり、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 事業全体：費用便益比（B/C）＝2.3（経済的純現在価値（B-C）＝1,308億円、経済的内部収益率（EIRR）＝6.2%） 残事業：費用便益比（B/C）＝3.6（経済的純現在価値（B-C）＝719億円、経済的内部収益率（EIRR）＝10.4%）			
	事業実施環境 (新規事業 採択時)	☐ 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）：5,212万人・時間/年 渋滞損失削減率：130万人・時間/年（5,046万人・時間/年⇒4,916万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道155号） 並行区間の渋滞損失時間（現況）：102万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約2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 国道153号・豊田市衣ヶ原2丁目、16.6km/h（H17センサス：区間番号1092） 国道153号・豊田市久保町3丁目、14.4km/h（H17センサス：区間番号1095） 国道155号・豊田市田中町、12.7km/h（H17センサス：区間番号11122） 国道155号・豊田市若宮町、13.7km/h（H17センサス：区間番号11123） ☐ 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：豊田市内線（国道155号利用） 名鉄バス：星ヶ丘・豊田線（国道153号利用） 名鉄バス：藤岡線（国道153号利用） ☐ 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、豊田市、改善見込み（豊田市～中部国際空港、101分⇒92分）			
	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 衣浦港、豊田市、改善見込み（豊田市～衣浦港、86分⇒64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			
		☒ 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 豊田市：土橋土地地区画整理事業		☐ 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	
		☐ 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		☐ 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	
		☐ 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 全線指定			
		☐ 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			
	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 豊田スタジアム(H17年間利用者数:1,479,100人)			
		☐ 特別立法に基づく事業である			
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	☐ 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する 並行する国道155号の代替路を形成する			
		☐ 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：18,355t-CO2/年（対整備なし）			
	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155号） 排出削減量：36.0t/年、排出削減率：約26.0%削減（対整備なし）			
		☒ 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155号） 排出削減量：3.4t/年、排出削減率：約25.7%削減（対整備なし）			
		☒ 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 豊田市本町高根、国道155号（区間N0.1121-1）：71dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり			
		☐ 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性あり			
	その他	☐ 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20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	一般国道153号 足助バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自：愛知県豊田市足助町		延長	4.0 km
	至：愛知県豊田市富岡町		供用済	0.4 km
事業化	昭和57年度	都市計画決定	—	
用地着手	昭和62年度	工事着手	昭和63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 160億円			
事業の目的	・歩行者交通の安全確保 ・交通混雑の緩和・解消 ・線形不良・通行規制の解消			
1. 事業の必要性 （1）事業を巡る社会情勢等の変化 ・狭隘な道路空間 ・足助地区の交通状況 ・交通障害区間の存在 ・広域行政圏の形成 （2）事業の投資効果 ・狭隘な道路空間の解消 ・円滑なモビリティの確保 ・線形不良・雨量規制区間の解消 ・費用便益比（B／C） ①事業全体の投資効率性の評価 = 1.2 ②残事業の投資効率性の評価 = 4.3 （3）事業進捗状況 ・事業進捗率 約70％（平成19年度末見込み） 2. 事業進捗の見込み ・平成19年度 足助町～富岡町(2.5km)完成2車線開通予定 3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・全体事業費約160億円のうち、約2.4億円のコスト縮減（既設道路の有効利用した橋梁幅の削減）を図ることとしている。 ・代替案として考えられるルート変更については事業進捗（用地買収率86％（バイパス部100％））から、計画変更は困難である。 ○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 事業全体：費用便益比（B/C）＝1.2（経済的純現在価値（B-C）＝38億円、経済的内部収益率（EIRR）＝5.1％） 残事業：費用便益比（B/C）＝4.3（経済的純現在価値（B-C）＝52億円、経済的内部収益率（EIRR）＝26.6％）			
	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）：1,977万人・時間/年 渋滞損失削減率：27万人・時間/年（1,687万人・時間/年⇒1,660万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道153号） 並行区間の渋滞損失時間（現況）：82万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：25.7％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 ☐ 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：岡崎・足助線（国道153号利用） 名鉄バス：矢並線（国道153号利用） さなげ足助バス：（国道153号利用） 旭バス：旭足助線（国道153号利用） 稲武バス：稲武足助線（国道153号利用） ☐ 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 ☐ 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			
	物流効率化 の支援	☐ 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 豊田市足助地区まちづくりを支援 ☐ 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			
	都市の再生	☐ 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			
		☐ 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 ☐ 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	
		☐ 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		☐ 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	
		☐ 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 雨量規制区間(L=1.8km:120mm通行注意, 150mm通行止)の解消			
		☐ 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			
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 香嵐渓(H17年間利用者数:1,302,845人)			
				☐ 特別立法に基づく事業である	
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		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 H17センサス区間番号：1101、自動車交通量：9,135台/12h、歩行者交通量：135人/12h、歩道代表幅員：1.0m			
	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する 並行する豊田明智線（第二次緊急輸送道路）の代替路を形成する			
		☐ 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設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：3,101t-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153号） 排出削減量：5.3t/年、排出削減率：約16%削減（対整備なし）			
		☒ 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153号） 排出削減量：0.51t/年、排出削減率：約16%削減（対整備なし） ☐ 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			
5. その他	他のア'以外との関係	☐ 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20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 岡崎バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自：愛知県額田郡幸田町		延長	14.6 km
	至：西尾市南中根町		供用済	14.6 km
事業化	昭和55年度	都市計画決定	昭和50～51年度	
用地着手	昭和55年度	工事着手	昭和61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 860億円			
事業の目的	・幹線道路（国道1号・23号）の交通混雑緩和 ・産業振興、物流交通の効率化 ・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

- ・岡崎市、安城市内の交通混雑
- ・物流ルートの確保
- ・海洋リゾート事業の進展

（2）事業の投資効果

- ・円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消）
- ・物流効率化支援
- ・地域振興支援
- ・費用便益比（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 = 11.6

（3）事業の進捗状況

- ・事業進捗率 約79%（平成19年度末見込み）

2. 事業進捗の見込み

- ・概ね10年後に全線4車線化供用予定
- ・平成21年春 簡易パーキング供用予定

3. コスト縮減、代替案立案等の可能性

- ・全体事業費約860億円のうち、約12億円のコスト縮減（構造形式の変更）を図ることとしている。
- ・代替案として考えられる現道の拡幅は、全線暫定供用済みであり、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 事業全体：費用便益比（B/C）＝3.0（経済的純現在価値（B-C）＝2,270億円、経済的内部収益率（EIRR）＝12.4%） 残事業：費用便益比（B/C）＝11.6（経済的純現在価値（B-C）＝1,726億円、経済的内部収益率（EIRR）＝22.2%）			
	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 ・ 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	● 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：120万人・時間/年（8,165万人・時間/年⇒8,045万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（現道23号、蒲郡碧南線、岡崎碧南線、豊田一色線）額田郡幸田町～安城市城ヶ入町 並行区間の渋滞損失時間（現況）：31万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約6.3%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 国道1号・岡崎市八帖町字大通、18.3km/h（H17センサス：区間番号1014） 国道1号・安城市尾崎町大塚、14.7km/h（H17センサス：区間番号1015） ☐ 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：岡崎・安城線（国道1号利用） 名鉄バス：上郷線（国道1号利用） 名鉄バス：岡崎・坂戸線（国道1号利用） ☐ 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			
	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 三河港、豊田市、改善見込み（豊田市～三河港、99分→83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 西尾市：西尾伊藤土地区画整理事業（施工中） ☐ 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 全線指定			
		☐ 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」を支援。			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待されるラグーナ蒲郡(H17年間利用者数: 3,270,100人)			
				☐ 特別立法に基づく事業である	
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	☐ 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する 並行する国道1号及び東名高速道路の代替路を形成する			
		☐ 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：70,294t-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）：（現道23号、蒲郡碧南線、岡崎碧南線、豊田一色線） 排出削減量：11.51t/年、排出削減率：約40%削減（対整備なし）			
		☒ 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）：（現道23号、蒲郡碧南線、岡崎碧南線、豊田一色線） 排出削減量：0.96t/年、排出削減率：約38%削減（対整備なし）			
		☒ 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 岡崎市矢作町、国道1号（区間NO.1014-I）：71dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 岡崎市宇頭町宇東側、国道1号（区間NO.1015-I）：77dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり			
5. その他	他の分野・外 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 名豊道路、本バイパスも名豊道路の一部区間を担う			
	その他	☐ 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、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20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 豊橋バイパス		事業種別	地域高規格
起 終 点	自：愛知県豊橋市野依町		延長	17.6 km
	至：愛知県豊川市為当町		供用済	13.4 km
事業化	昭和48年度	都市計画決定	昭和49年度	
用地着手	昭和50年度	工事着手	昭和55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1,390億円			
事業の目的	・幹線道路（国道1号・23号）の交通混雑緩和 ・産業振興・物流効率化の支援 ・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 ・幹線道路の交通混雑 ・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（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 ・費用便益比（B/C） ①事業全体の投資効率性の評価 = 3.7 ②残事業の投資効率性の評価 = 7.4 （3）事業の進捗状況 ・事業進捗率 約65%（平成19年度末見込み） 2. 事業進捗の見込み ・概ね10年後に全線4車線供用予定 ・平成20年代前半 *前芝IC～*東三河IC(4.2km) 暫定2車線開通予定（※は仮称） 3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・全体事業費約1390億円のうち、約9億円のコスト縮減（盛土の土量削減、ランプの線形の見直し）を図ることとしている。 ・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 事業全体：費用便益比（B/C）＝3.7 （経済的純現在価値（B-C）＝4,636億円、経済的内部収益率（EIRR）＝7.9%） 残事業：費用便益比（B/C）＝7.4 （経済的純現在価値（B-C）＝2,472億円、経済的内部収益率（EIRR）＝17.8%）			
	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）：9,162万人・時間/年 渋滞損失削減率：29.9万人・時間/年（8,344万人・時間/年⇒8,045万人・時間/年） 区間b（並行区間）について：（国道1号）豊橋市大岩町～豊川市御油町 並行区間の渋滞損失時間（現況）：4,27万人・時間/年 並行区間の渋滞損失削減率：約21.3%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 国道1号・豊橋市今橋町、15.1km/h（H17センサス：区間番号1006） 国道23号・豊橋市新栄町鳥塚、18.3km/h（H17センサス：区間番号1035） 国道23号・豊橋市吉前町、18.4km/h（H17センサス：区間番号11040） ☐ 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			
		■ 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 サンライズバス（名鉄東部観光バス）：豊橋線（国道23号利用） 豊鉄バス：豊橋市民病院線（国道23号利用） 豊鉄バス：卸団地線（国道23号利用） ☐ 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、湖西市、改善見込み（湖西市～中部国際空港、148分⇒99分）			
		☐ 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）			
		☐ 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			
	物流効率化 の支援	☐ 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			
	都市の再生	☐ 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 豊橋市：豊橋半呂坂津土地区画整理事業、豊橋柳生川南部土地区画整理事業 ☐ 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 全線指定			
		☐ 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			
	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 「東三河地方拠点都市地域」基本計画、サイエンスクリエイト21、国際自動車コンプレックスを支援、国際自動車産業交流都市計画			
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される ラグーナ蒲郡(H17年間利用者数：3,270,100人)			
				☐ 特別立法に基づく事業である	
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 愛知県地域防災計画：第一次緊急輸送路の位置付けられている ☒ 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する 並行する国道1号の代替路を形成する ☐ 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：47,520t-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：3,64t/年、排出削減率：約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1号） 排出削減量：0,76t/年、排出削減率：約9%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 豊橋市飯付町、国道1号（区間NO.1004-1）：75dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 豊橋市互町、国道1号（区間NO.1004-2）：74dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 豊橋市八町通、国道1号（区間NO.1005-1）：74dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 豊橋市下地町、国道1号（区間NO.1006-1）：77dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 豊橋市瓜郷町、国道1号（区間NO.71007-1）：78dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり 宝飯郡小坂井町、国道1号（区間NO.1008-1）：74dB、環境基準類型指定地域又は騒音規制区域の指定あり ☐ 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 名豊道路、本バイパスも名豊道路の一部区間を担う ☐ 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			