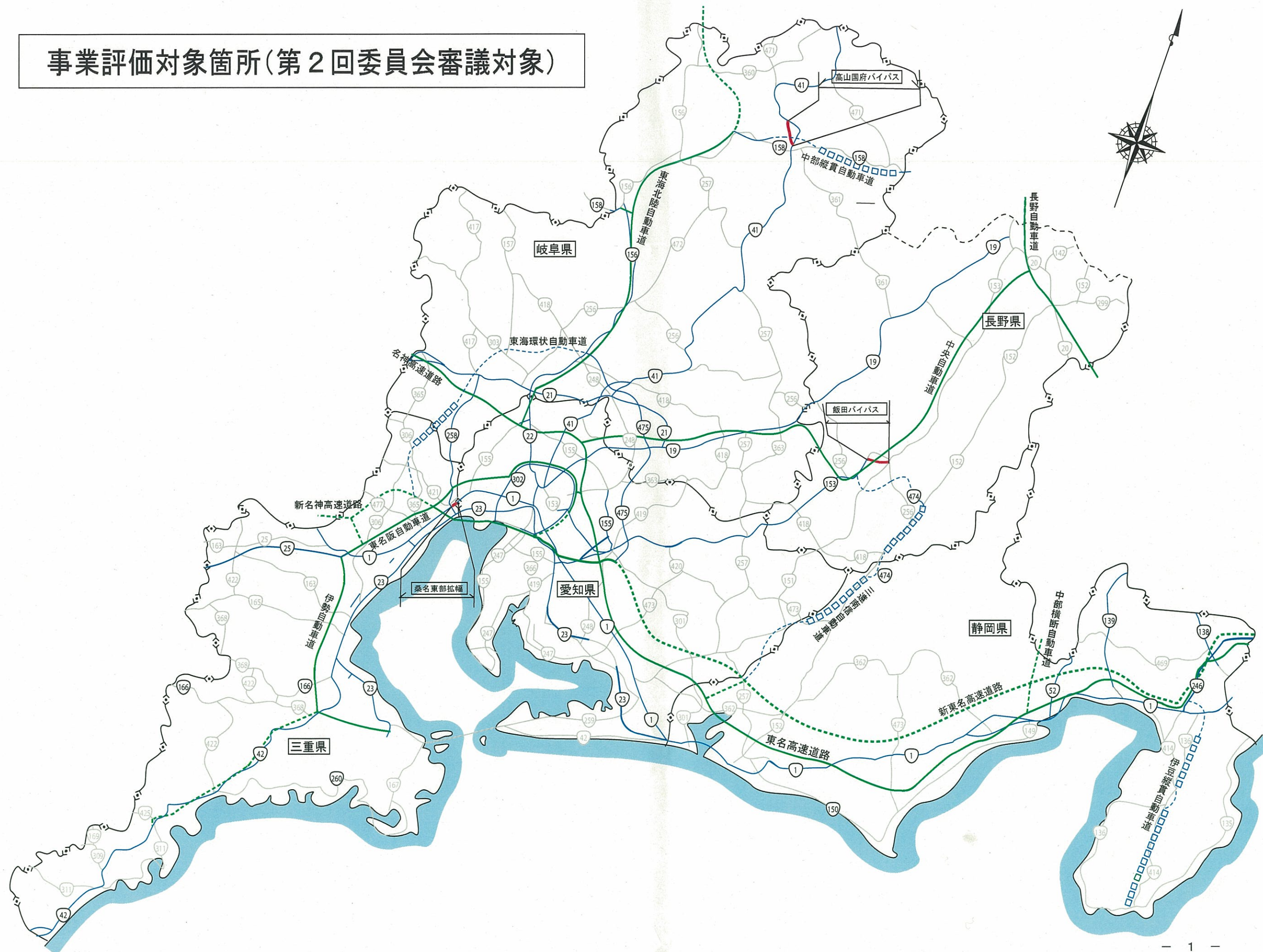


再評価・事後評価対象
道路事業概要

平成 19 年 9 月 25 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)

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	三重	1	桑名東部拡幅	・幹線道路の交通混雑緩和・解消 ・治水安全度の向上 ・地域振興の支援	3.9	S51	S60	S63	H18	0.0	490	19	・現道区間の交通状況 ・伊勢大橋の老朽化 ・地盤沈下 ・周辺開発の進展	・平成20年代中頃 伊勢大橋架替関連区間 暫定2車線 開通予定	全体事業 1.5 残事業 2.0	事業継続	
2	2次	④	岐阜	41	高山国府バイパス	・国道41号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保 ・緊急輸送路の確保、代替路線の確保 ・物流の効率化と交通連携の強化 ・生活環境の向上	6.3	H5	H3	H9	H11	1.0	380	56	・高規格幹線道路ネットワークの整備 ・交通量の増加による渋滞・混雑度の悪化 ・異常気象による交通網の寸断 ・高冷地野菜の出荷量が増加 ・夜間騒音による生環境の悪化	・平成19年秋 (主)高山清見線～高山IC (0.3km)暫定2車線 開通予定 ・平成20年代前半 高山IC～終点(4.8km)完 成2車線供用見込み	全体事業 3.7 残事業 3.6	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

事業事後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 (%)	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	2次	①	長野	153	飯田バイパス	・中心市街地の渋滞分散による円滑なモビリティの確保 ・通過車両の排除による中心市街地の生活環境の改善・保全	6.1	S50	S44	S58	S60	6.1	350	100	・商業施設等の変化	・交通の円滑化による効果 ・公共交通機関の充実と利便性の向上 ・生活医療圏域の拡大	2.1	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. (再評価該当項目)

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20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 桑名東部拡幅		事業種別	一般二次
起 終 点	みえけんくわなしながしまちようまたぎ 自：三重県桑名市長島町又木 みえけんくわなしきたはまちよう 至：三重県桑名市北浜町		延長 供用済	3.9 km 0 km
事業化	昭和51年度	都市計画決定	昭和60年度	
用地着手	昭和63年度	工事着手	平成18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490億円			
事業の目的	・幹線道路の交通混雑緩和・解消 ・治水安全度の向上 ・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

- ・現道区間の交通状況
- ・伊勢大橋の老朽化
- ・地盤沈下
- ・周辺開発の進展

(2) 事業の投資効果

- ・幹線道路の交通混雑緩和・解消
- ・治水安全度の向上
- ・地域振興の支援
- ・事業全体の費用便益比 (B/C) = 1.5
- ・残事業の費用便益比 (B/C) = 2.0

(3) 事業の進捗状況

- ・事業進捗率：19% (平成19年度末見込み)
- ・用地取得率：62% (平成19年度末見込み)
- 伊勢大橋架替区間 (L=2.1 km) の用地取得率99%
- ・伊勢大橋架替関連区間 (L=2.1 km) で用地買収を継続、架替に必要な調査、関係機関との協議を推進
- ・伊勢大橋西詰交差点 (三重県第4次渋滞対策プログラム) の渋滞緩和に向け、宮前町交差点の工事を実施

2. 事業進捗の見込み

- ・伊勢大橋架替関連区間 (L=2.1 km)
- 平成20年代中頃 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

- ・全体事業費約490億円のうち、約11.3億円のコスト縮減 (主な縮減内容：構造形式の見直し) を図る

○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) = 1.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 179.0 億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 9.8%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 2.0 (経済的純現在価値 (B-C) = 258.1 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)	☐ 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）：14,619万人・時間/年 渋滞損失削減時間：5.5万人・時間/年 区間b（並行区間）について：国道23号（H11センサス区間番号：1013） 並行区間の渋滞損失削減時間：18.9万人・時間/年 渋滞損失削減時間：2.2万人・時間/年（約12%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 ☐ 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 当該事業区間における、伊勢大橋区間			
		☐ 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			
	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 ☐ 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 当該事業区間における、伊勢大橋区間			
		☐ 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 当該事業区間における、伊勢大橋区間			
	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			

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			
		☐ 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 桑名市⇄名古屋市：(現況) 85分⇒(整備後) 73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 木曾三川公園(H17:115.6万人/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	☐ 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		
					☐ 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	☐ 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第1次緊急輸送道路（一般国道1号） ☐ 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 ☐ 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築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伊勢大橋（昭和9年築橋）			
		☐ 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：10,364t-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23号（1013） 排出削減量：3.02t/年、排出削減率：約12.4%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（1013） 排出削減量：0.11t/年、排出削減率：約4.8%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	他のアジェンダとの関係	☐ 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	国道41号 高山国府バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	ぎふけんたかやましふゆとうまち 自：岐阜県高山市冬頭町 ぎふけんたかやましこくふちようかねおけ 至：岐阜県高山市国府町金桶		延長 供用済	6.3 km 1.0 km
事業化	平成5年度	都市計画決定	平成3年度	
用地着手	平成9年度	工事着手	平成11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 380億円			
事業の目的	・国道41号の交通混雑の緩和及び交通安全の確保 ・緊急輸送路の確保、代替路線の確保 ・物流の効率化と交通連携の強化 ・生活環境の向上			
1. 事業の必要性 (1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ・高規格幹線道路ネットワークの整備 ・交通量の増加による渋滞・混雑度の悪化 ・異常気象による交通網の寸断 ・高冷地野菜の出荷量が増加 ・夜間騒音による生活環境の悪化 (2) 事業の投資効果 ・交通量の転換による渋滞軽減、渋滞損失時間の減少 ・緊急輸送道路の確保 ・所要時間の短縮による物流の効率化・交流連携の強化 ・現道交通量の減少による生活環境の改善 ・事業全体の費用便益比 (B/C) = 3.7 ・残事業の費用便益比 (B/C) = 3.6 (3) 事業の進捗状況 ・平成16年度 高山市冬頭町から1.0km間暫定2車線供用 ・事業進捗率 56% (平成19年度末現在) 2. 事業進捗の見込み ・(主) 高山清見線～高山IC：L=0.3km 平成19年秋暫定2車線供用予定 ・高山IC～終点：L=4.8km 平成20年代前半完成2車線供用見込み 3. コスト縮減、代替案立案等の可能性 ・工事費約380億円のうち、約6億円のコスト縮減 (主な縮減内容：トンネル内空断面の縮小、補強土壁工法の採用、高風速型ジェットファンの採用等) ・代替案として考えられる現道の改良については、当該区間の現道沿線に店舗や住居が連亘していることから、現道の改修や現道拡幅は非常に困難。 ○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) = 3.7 経済的純現在価値 (B-C) = 984億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 11.28% 残事業の費用便益比 (B/C) = 3.6 経済的純現在価値 (B-C) = 487億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 16.43%			
	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) : 5,150千人・時間/年 削減率 : 1,370千人・時間/年 (5,150千人・時間/年 → 3,781千人・時間/年) 区間 b (当該区間/並行区間) 渋滞損失時間 (現況) : 615千人・時間/年 削減率 : 194千人・時間/年 (615千人・時間/年 → 421千人・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			
		☐ 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			
		■ 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 J R高山駅に停車する特急列車は上下線合わせて一日22本。 特急駅のない高山市国府町から J R高山駅までの所要時間が約6分短縮。(推計結果) アクセス性の向上により、特急利用客の利便性向上が図られる。			
		☐ 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	☐ 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 高冷地野菜（とまと・ほうれん草）の出荷量が年々伸びる傾向。京阪神・北陸・名古屋・岐阜・京浜の各市場へ出荷。高山国府バイパスの整備により現道利用に比べ約6分の時間短縮。(推計結果) 物流の効率化が図られるとともに、出荷量の益々の増加が期待できる。			
		☐ 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		☐ 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 高山市⇄飛騨市(27分⇒21分) 推計結果				
		☐ 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 高山市⇄飛騨市(27分⇒21分) 推計結果				
	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 第67回岐阜国体(H24開催)を支援				
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される 「高山市」(高山祭、古い町並み)、「飛騨市」(古川祭、瀬戸川と白壁土蔵)へのアクセス性が向上する				
			☐ 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				
	安全で安心できる暮らしの確保	☒ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる 総合病院高山赤十字病院へのアクセス向上が見込まれる。高山市⇄飛騨市		☐ 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
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 ☐ 第一次緊急輸送道路に指定されている			
		☐ 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			
		☐ 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：7,488t-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a排出削減量：35,36t/年 4.75%			
		● 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：3,55t/年 5.62%			
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間基準限度を超過している区間について、新たに基準限度を下回ることが期待される区間がある 高山市国府町上広瀬（調査単位区間番号1066）の夜間騒音値は71dB→68dB以下 注：現況値はH17環境センサス 国道41号の交通量は約19,000台/日減少（H17センサス推計結果） ☐ その他、環境や景観上の効果が期待される			
5. その他	他のアジェン ダとの関係	☐ 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 中部縦貫自動車道との一体整備の必要あり ☐ 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、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			
	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年度事後評価箇所 道路事業の評価書(案)

事業名	一般国道 153 号 飯田バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点 名	(自) 長野県 飯田市北方		延 長	6.1 km
	(至) 長野県 飯田市上郷別府		供 用 済	6.1 km
事業化	昭和 5 0 年度	都市計画決定	昭和 4 4 年度	
用地着手	昭和 5 8 年度	工事着手	昭和 6 0 年度	
再評価実施理由	事業完了後一定期間が経過している事業			
全体事業費	約 3 5 0 億円			
事業の目的	● 中心市街地の渋滞分散による円滑なモビリティの確保 ● 通過車両の排除による中心市街地の生活環境の改善・保全			
再評価の概要	1. 費用対効果分析			
	・ 事業全体の費用便益比 (B / C) = 2. 1			
	2. 事業効果の発現状況			
	・ 中心市街地の渋滞分散による円滑なモビリティの確保			
	・ 通過車両の排除による中心市街地の生活環境の改善・保全			
	3. 事業実施における環境の変化			
	・ 飯田市中心市街地における夜間の騒音基準値が環境基準未達成から環境基準達成に改善。			
	4. 社会経済情勢の変化			
	・ 飯田市内の大型 F C 店舗数が供用前と比較し 7 倍に増加			
	・ 年間商品販売額 (小売業) が供用前と比較し 1. 4 倍に増加			
・ 飯田市従業員一人あたりの製造品出荷額が供用前と比較し 1. 4 倍に増加				
・ 平成 4 年度 飯田バイパス沿道に飯田市立病院が移転開業 (第三次救急医療施設)				
対応方針 (案)				
(1) 今後の事後評価の必要性				
・ 当初の整備目的に対して効果を発現していること。費用便益が 2. 1 であることから今後の事後評価の必要はない。				
(2) 改善措置の必要性				
・ 当初期待した目的を達成していると判断できるが今後、沿線の開発、利用状況の変化等により、沿道環境や交通状況に変化が生ずる場合は必要に応じて改善措置を検討。				
○ 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				
・ 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い。				

客観的評価指標に対応する事後評価項目

- ※ 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測される場合、
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、事後に確認される効果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を確認する。
- ※ □印の指標については定性的な効果の有無を確認する。
- ※ 事前に確認した効果と乖離が生じた場合、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
事業の効率性	☐ 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) ☐ 旅行速度向上の状況(新規事業採択時(再評価時)予測値との比較、乖離の要因等) ☐ 交通事故の低減の状況(新規事業採択時(再評価時)予測値との比較、乖離の要因等) ☐ 事業費・維持管理費の状況(新規事業採択時(再評価時)予測値との比較、乖離の要因等) ☐ 事業費期間短縮(遅延)による社会的便益(損失) (便益増減額と費用増減額を計測) ☐ 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)			
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	☐ 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 現道(国道256号・国道151号)で渋滞損失時間の削減が見られる。 渋滞損失時間(現況):596,802人・時間/年 渋滞損失削減時間:229,967人・時間/年(596,802人・時間/年→366,835人・時間/年) ☐ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善状況 ☐ 現道又は並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 現道又は平行区間等を利用するバス路線(市民バス循環線)の乗降客数の推移 [整備前(平成10年)]9,800人/2便 → [整備後(平成16年)]62,700人/21便 (バス利用者/便数) ☐ 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			
	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の状況 ☐ 農林水産業を主体とする地域における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率が通行できない区間が解消			
		☐ 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率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を形成(又は一部形成)されたことによる効果 計画名「飯田都市環状道路」 1.環状道路内の渋滞緩和 2.地域ネットワークの強化 3.生活の安心感の向上 4.まちづくりの推進		☐ 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(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		☐ 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	
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		☐ 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		
		☐ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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		☐ 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(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	☐ 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				
		☐ 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)				
		☐ 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が解消				
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消				
		●日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況 【飯田IC～高屋交差点までの所要時間の変化】整備前(昭和60年):18分 → 整備後(平成14年):9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の一体的発展への寄与の状況				
		☐ 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に関する効果				
		☐ 主要な観光地へのアクセス向上による効果				
			☐ 特別立法に基づく事業としての効果			
		●新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果 【飯田市立病院の外来患者数の変化】飯田バイパス供用を受け、飯田市立病院がバイパス沿線に移転 移転前(平成2年)700人 → 移転後(平成12年)1,300人(1.8倍) ※飯田市全体患者数 平成2年8,500人→平成12年10,200人(1.2倍)				
						☐ 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
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 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				
		☐ 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	☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり				
		☐ 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				
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の状況 【飯田市立病院の外来患者数の変化】移転前(平成2年)700人 → 移転後(平成12年)1,300人(1.8倍) ※飯田市全体患者数 平成2年8,500人	○二次医療施設へのアクセス向上の状況				

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	☒ 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況 対象区間の現道自動車交通量(6,700台/日⇒4,600台/日)/バイパス自動車交通量(22,400台/日) ☐ 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況			
		☐ 近隣へのルートが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が解消			
		☐ 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			
	災害への備え	☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能(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			
		☐ 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			
		☐ 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でき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 (推計結果)評価対象区間 現道(国道256号・国道151号):CO2排出削減量:2,640t/年、排出削減率:2割削減 バイパスについて:CO2排出増加量:8,255t/年 周辺地域全体:CO2排出削減量:1,917t/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 (推計結果)評価対象区間 現道(国道256号・国道151号):NOX排出削減量:8.7t/年、排出削減率:2割削減 バイパスについて:NOX排出増加量:24.6t/年 周辺地域全体:NOX排出削減量:9.2t/年 ☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率 (推計結果)評価対象区間 現道(国道256号・国道151号)SPM排出削減量:0.8t/年、排出削減率:2割削減 バイパスについて:SPM排出増加量:2.4t/年 周辺地域全体:SPM排出削減量:0.4t/年 ☒ 現道で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベル改善の状況 夜間環境基準超過の状況 騒音レベル【整備前(平成8年)】70db →【整備後(平成15年)】63db ☐ 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	☐ 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の必要または一体的整備による効果 ☐ 他機関との連携プログラムに関する効果			
	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			