

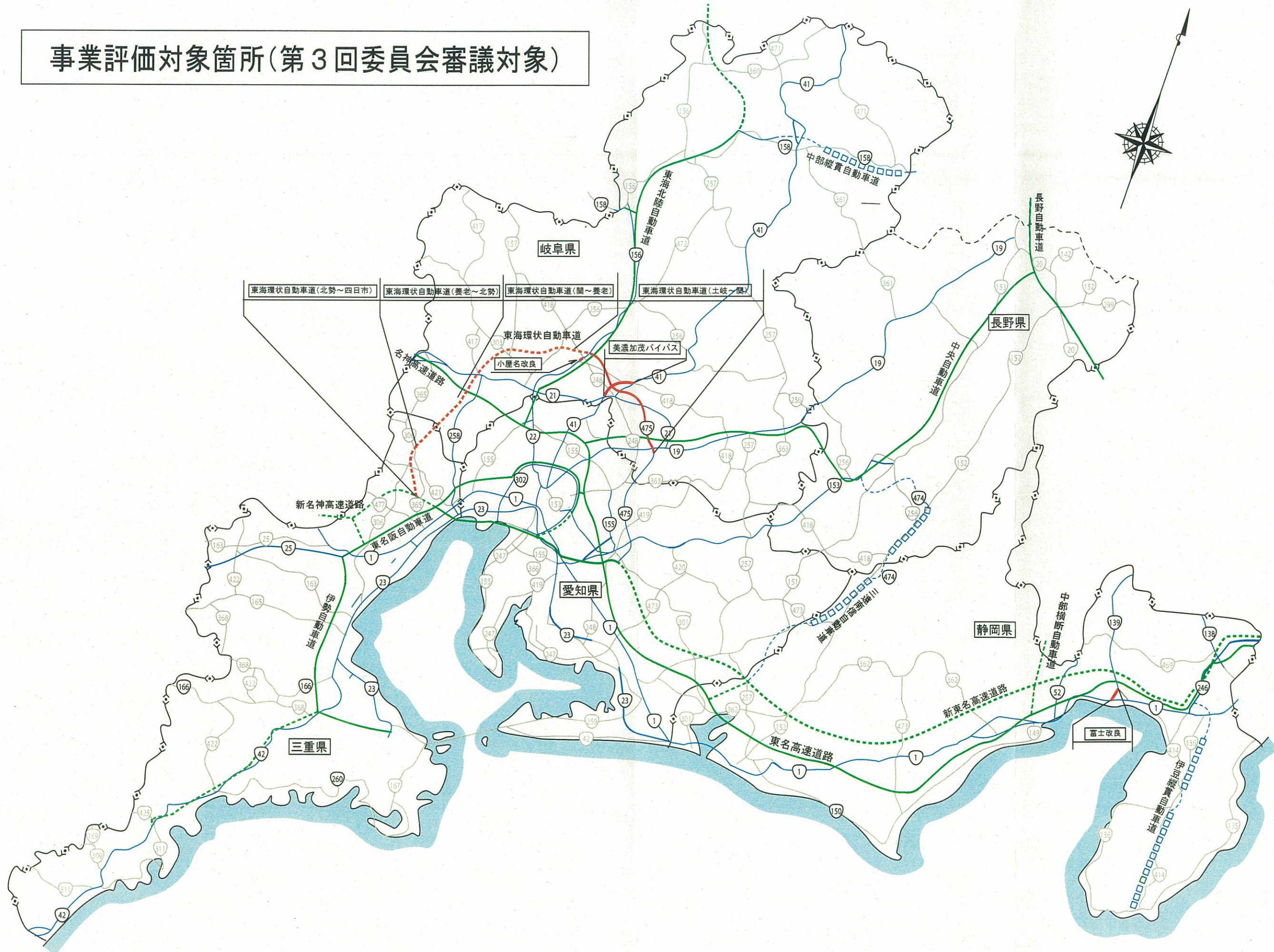
資料 2

再 評 価 対 象
道 路 事 業 概 要

平 成 1 9 年 1 0 月 3 0 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 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	⑤	岐阜 475	東海環状自動車道 (土岐～関)	・環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化	39.0	H元	H元	H2	H8	2車線 :33.2 4車線 :2.9	4,000	73	・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・物流交通の効率化を阻害	・土岐南多治見IC～土岐JCTは4車完成供用済。土岐JCT～美濃関JCTは暫定2車線供用済。 ・美濃関JCT～西関IC間は平成20年度内暫定2車線供用予定。	全体事業 1.7 残事業 3.2	事業継続	
2	高	⑤	岐阜 475	東海環状自動車道 (関～養老)	・環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化	44.0	H6	H8	H13	H19	0.0	5,100	4	・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・沿線地域では高次医療のサービス水準が低い	・平成20年代後半に全線暫定2車線供用。	全体事業 1.6 残事業 1.6	事業継続	
3	高	④	岐阜 三重 475	東海環状自動車道 (養老～北勢)	・環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化	18.0	H10 *着工 準備 年度	H19	-	-	0.0	1,500	1	・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・沿線地域では高次医療のサービス水準が低い	・平成20年代後半に全線暫定2車線供用。	全体事業 1.9 残事業 1.9	事業継続	
4	高	⑤	三重 475	東海環状自動車道 (北勢～四日市)	・環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化	14.4	H2	H4	H5	H9	0.0	1,300	24	・整備途上の名古屋圏環状道路 ・名古屋圏の交通状況 ・活性化する地域経済 ・脆弱な南北軸	・平成20年代後半に全線暫定2車線供用。	全体事業 1.6 残事業 2.1	事業継続	
5	2次	④	静岡 139	富士改良	・都市活力の向上(物流効率化による産業支援等) ・交通渋滞の緩和 ・交通安全の確保	1.6	H5	H4	H7	-	0.0	110	24	・南北交通軸の強化の必要性 ・地域特性と交通需要の高まり ・渋滞の慢性化とモビリティの低下 ・交通事故の多発 ・環境への関心の高まり	・平成19年度末 起点から240m区間供用予定 ・平成20年代半ば 終点から(都)津田蓼原間 供用予定 ・平成20年代後半 全線供用	全体事業 3.1 残事業 4.1	事業継続	
6	2次	④	岐阜 41	美濃加茂バイパス	・慢性的な渋滞の緩和 ・地域づくりの支援(産業、観光等) ・沿道環境の改善	9.4	S49	S49 ~H12	S53	S58	5.2	500	80	・現道の幹線道路としての機能低下 ・産業・観光等の地域拠点機能の集積	・平成20年度暫定2車線供用予定(県道山之上古井線～国道41号現道取付)	全体事業 2.8 残事業 10.9	事業継続	
4	2次	④	岐阜 156	小屋名改良	・交通渋滞の緩和 ・交通安全性の向上(事故危険箇所) ・交通結節点の機能強化(関市～岐阜市)	1.0	S49	S49	H4	H9	0.0	57	89	・鉄道廃線に伴う鉄道立体化事業の見直し(鉄道立体をとりやめ) ・現道交通の局所的な混雑 ・交通事故の多発 ・地域間・地域内の結節点	・平成20年代前半 全区間暫定2車線供用並びに交差点集約(交差点改良)予定	全体事業 2.5 残事業 13.4	事業継続	

※1. (事業種別) 高規格:高 地域高規格:地高 一般1次改良:1次 一般2次改良: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20年度継続箇所 道路事業の評価書(原案)

事業名	一般国道475号 東海環状自動車道(土岐～関)		事業種別	高規格B
起 終 点	自: 岐阜県土岐市土岐津町 至: 岐阜県関市広見		延長 供用済	約39km 36.1km
事業化	平成元年度	都市計画決定	平成元年度	
用地着手	平成2年度	工事着手	平成8年度	
再評価実施理由	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業			
全体事業費	約4,000億円			
事業の目的	①環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ②地域経済の支援 ③地域連携の強化			
1. 事業の必要性 (1)事業を巡る社会情勢等の変化 <ul style="list-style-type: none"> ・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・物流交通の効率化を阻害 (2)事業の投資効果 <ul style="list-style-type: none"> ・並行路線の渋滞損失時間削減 ・並行路線の死傷事故率の低減効果 ・沿線地域の開発ポテンシャルの向上 ・拠点都市間の時間短縮 ・代替機能の向上 ・観光資源の活用促進、周遊観光圏の形成 ・費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.7 残事業の投資効率性の評価 = 3.2 (3)事業の進捗状況 <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は約100%(平成19年度末見込み) ・全体の事業進捗率は約73%(平成19年度末見込み) 2. 事業進捗の見込み <ul style="list-style-type: none"> ・土岐南多治見IC～土岐JCTは4車完成供用済。土岐JCT～美濃関JCTは暫定2車線供用済。 ・美濃関JCT～西関IC間は平成20年度暫定2車線供用予定。 3. コスト縮減・代替案立案の可能性 <ul style="list-style-type: none"> ・暫定計画残事業費380億円のうち、約14億円のコスト縮減(主な縮減内容: 上下線一体施工(暫定時完成施工区間)、PCコンボ橋の採用、超高減衰ゴム支承の採用)を図る。 ・東海環状自動車道は、豊田東JCT～美濃関JCT間が既に供用しており、環状道路としての機能を発揮するために、路線全体としてネットワークを形成する必要がある。また、全区間都市計画決定済であり、計画の変更は困難。 ○対応方針(案) <ul style="list-style-type: none"> ・本業務を継続する。 				

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

前提条件		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 費用便益比 (B/C) = 1.7 (事業全体) (経済的純現在価値 (B-C) = 2,485億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.1%) 費用便益比 (B/C) = 3.2 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) = 2,112億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 12.1%)		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> 整備計画策定済	<input type="checkbox"/> 基本計画策定済	<input checked="" 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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている		
			<input checked="" 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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 区間a (費用便益分析対象地域) について 渋滞損失時間 (現況: H18) : 27,300万人・時間/年 (東海環状内市町村合計) 渋滞損失削減時間 : 7,300万人・時間/年 (27,300万人・時間/年 ⇒ 20,000万人・時間/年) 区間b (当該区間) について: 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (H18) : 461万人・時間/年 (国道248号) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 約23%削減 (461 ⇒ 356万人時間/年: 国道248号)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間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が期待される 対象区間 (多治見市内国道248号) 等		
		<input type="checkbox"/> 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		
		<input type="checkbox"/> 新幹線駅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"/> 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 対象港湾 (名古屋港) 対象自治体名 (多治見市・可児市・美濃加茂市・関市)、改善見込み (関市～名古屋港、80分 ⇒ 60分)		
		<input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である ・平成13年8月28日 (第2次決定)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の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		
	国土・地域ネットワークの構築			<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり
		<input checked="" 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 対象となる拠点都市 (関市・美濃加茂市・土岐市・豊田市)		
		<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 ・対象となる日常活動圏中心都市 (関市・美濃加茂市・多治見市・豊田市) ・関市 ⇄ 土岐市の所要時間: 50分 ⇒ 40分、関市 ⇄ 豊田市の所要時間: 70 ⇒ 50分		
		<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 ・日常活動圏中心都市 (多治見市、美濃加茂市、関市)		

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			<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 ・関テクノハイランド ・東濃研究学園都市構想 <input checked="" type="checkbox"/> 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 ・土岐プレミアムアウトレット(320万人/年) <input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ道結する道路である		
2. 暮らし	安全で安心できるくらしの確保	<input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる ・対象となる三次医療施設(県立多治見病院、岐阜県厚生農業組合連合会中濃厚生病院) アクセス向上が見込まれる自治体名(八百津町40分→30分) <input checked="" type="checkbox"/> 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。 ・国道248号		
	災害への備え	<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 ・岐阜県の緊急輸送道路ネットワークに位置づけあり ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想に位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大規模迂回を強いられた区間の代替路線を形成する ・代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間 【中央道(土岐JCT~小牧JCT)・東海北陸自動車道(美濃関JCT~一宮JCT)】 <input checked="" 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 ・中央道(土岐JCT~小牧JCT)、東海北陸自動車道(美濃関JCT~一宮JCT) <input type="checkbox"/> 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	<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 評価対象区間：(東海環状土岐~関 競合路線：H42) CO2排出削減量：2,400t/年(24,500t/年⇒22,100t/年) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) CO2排出削減量：128,200t/年(11,633,400t/年⇒11,505,200t/年)		
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：70t/年(国道248号) (推計結果) 評価対象区間：(東海環状土岐~関 競合路線：H42) 排出削減量：NOxの排出量は89t/年から77t/年へ12t/年減少、(13.5%減少) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) 排出削減量：NOxの排出量は42,790t/年から41,940t/年へ850t/年減少、(2.0%減少) <input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：8t/年(国道248号) (推計結果) 評価対象区間：(東海環状土岐~関 競合路線：H42) 排出削減量：SPMの排出量は8t/年から7t/年へ1t/年減少、(12.5%減少) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) 排出削減量：SPMの排出量は3,870t/年から3,800t/年へ70t/年減少、(1.8%減少) <input checked="" type="checkbox"/> 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 国道248号、国道21号 <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"/> 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 checked="" 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 ・沿線開発の支援 ・物流支援 等		

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475号 東海環状自動車道(関～養老)		事業種別	高規格B
起 終 点	自: 岐阜県関市広見 至: 岐阜県養老郡養老町大跡		延長 供用済	約44km
事業化	平成6年度	都市計画決定	平成8年度	
用地着手	平成13年度	工事着手	平成19年度	
再評価実施理由	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業			
全体事業費	約5,100億円			
事業の目的	①環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ②地域経済の支援 ③地域連携の強化			
1. 事業の必要性 (1)事業を巡る社会情勢等の変化 ・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線等で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・沿線地域では、高次医療のサービス水準が低い (2)事業の投資効果 ・並行路線(国道21号)の渋滞損失時間削減効 名古屋港・四日市港からの時間圏拡大 ・東海環状の整備合わせた工場立地 ・周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間短縮 ・沿線観光資源の商圈拡大 ・高速道路全体の代替機能向上 ・費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.6 残事業の投資効率性の評価 = 1.6 (3)事業の進捗状況 ・用地取得率は約10%(平成19年度末見込み) ・全体の事業進捗率は約4%(平成19年度末見込み)				
2. 事業進捗の見込み ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。				
3. コスト縮減・代替案立案の可能性 ・全体事業費約5100億円のうち、約56億円のコスト縮減(主な縮減内容:橋梁区間の連続化、上下線一体施工、新工法の採用等)を図る。 ・東海環状自動車道は、豊田東JCT～美濃関JCT間が既に供用しており、環状道路としての機能を発揮するために、路線全体としてネットワークを形成する必要がある。また、全区間都市計画決定済であり、計画の変更は困難。				
○対応方針(案) ・本業務を継続する。				

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

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 費用便益比 (B/C) = 1.6 (事業全体) (経済的純現在価値 (B-C) = 1,858億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.9%) 費用便益比 (B/C) = 1.6 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) = 1,876億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.9%)		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> 整備計画策定済	<input type="checkbox"/> 基本計画策定済	<input checked="" 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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている		
			<input checked="" 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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 区間a (費用便益分析対象地域) について 渋滞損失時間 (現況: H18) : 27,300万人・時間/年 (東海環状内市町村合計) 渋滞損失削減時間: 万人・時間/年 (27,300万人・時間/年⇒20,000万人・時間/年) 区間b (当該区間) について: 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (H18) : 433万人・時間/年 (国道156号・国道21号) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 約5割削減 (433⇒233万人時間/年; 国道156号・国道21号)		
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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 対象港湾 (名古屋港・四日市港) 対象自治体名 (岐阜市・関市・大垣市)、改善見込み (大垣市~名古屋港: 70分⇒50分、大垣市~四日市港: 70分⇒50分) <input type="checkbox"/> 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	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である ・平成13年8月28日 (第2次決定) <input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の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		
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり <input checked="" 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 対象となる拠点都市 (関市・岐阜市・大垣市等) <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 ・対象となる日常活動圏中心都市 (関市・岐阜市・大垣市等) ・関市⇄大垣市の所要時間: 50分⇒40分 <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 ・日常活動圏中心都市 (関市・岐阜市・関市)		

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			<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 ・関テクノハイランド ・ロボット先端医療クラスター <input checked="" type="checkbox"/> 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 ・モレラ岐阜(900万人/年) ・90分高岡広域人口 約300万人(630万人⇒930万人) <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	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 対象となる三次医療施設(岐阜大学医学部附属病院、岐阜県厚生農業組合連合会中濃厚生病院、大垣市民病院) アクセス向上が見込まれる自治体名(揖斐川町40分→30分) <input checked="" type="checkbox"/> 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。 ・国道156号、国道21号		
		災害への備え	<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 ・岐阜県の緊急輸送道路ネットワークに位置づけあり ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想に位置づけあり <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 ・代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間 【名神高速(大垣IC～一宮JCT)・東海北陸自動車道(美濃関JCT～一宮JCT)】 <input checked="" 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 ・東海北陸自動車道(美濃関JCT～一宮JCT)、名神高速(大垣IC～一宮JCT)	
	<input type="checkbox"/> 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	<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 評価対象区間:(東海環状関～養老 競合路線:H42) CO2排出削減量:9,500t/年(134,300t/年⇒124,800t/年) 【参考】評価対象地域:(東海環状内市町村:H42) CO2排出削減量:128,200t/年(11,633,400t/年⇒11,505,200t/年)		
		生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域外 現道の道路現況値:450t/年(国道21号) (推計結果) 評価対象区間:(東海環状関～養老 競合路線:H42) 排出削減量:NOxの排出量は469t/年から431t/年へ38t/年減少、(8.1%減少) 【参考】評価対象地域:(東海環状内市町村:H42) 排出削減量:NOxの排出量は42,790t/年から41,940t/年へ850t/年減少、(2.0%減少)	
	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域外 現道の道路現況値:44t/年(国道21号) (推計結果) 評価対象区間:(東海環状関～養老 競合路線:H42) 排出削減量:SPMの排出量は45t/年から41t/年へ4t/年減少、(8.9%減少) 【参考】評価対象地域:(東海環状内市町村:H42) 排出削減量:SPMの排出量は3,870t/年から3,800t/年へ70t/年減少、(1.8%減少)			
	<input checked="" type="checkbox"/> 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 ・国道21号 <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7項目との関係	<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 checked="" 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 ・沿線開発の支援 ・物流支援 等		

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475号 東海環状自動車道(養老～北勢)		事業種別	高規格B
起終点	自:岐阜県養老郡養老町大跡 至:三重県いなべ市北勢町阿下喜		延長 供用済	約18km
事業化	平成10年度(着工準備)	都市計画決定	平成19年度	
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1,500億円			
事業の目的	①環状道路機能(交通の分散導入、バイパス、迂回機能)の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ②地域経済の支援 ③地域連携の強化			
<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"> ・陸海空のシームレスな物流 ・名古屋市の外郭都市間の連携強化が必要な都市構造 ・並行路線等で高い渋滞損失時間 ・東海環状周辺には、工業団地・主要企業等が集積 ・高次医療のサービス水準が低い <p>(2)事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行路線(国道21号)の渋滞損失時間削減 ・IC30分圏が拡大 ・東海環状の整備合わせた工場立地 ・名古屋港・四日市港からの時間圏拡大 ・周辺地域の高次医療施設へのアクセス時間短縮 ・国際コンテナ通行支障区間の解消 ・沿線観光資源の商圈拡大 ・費用便益比(B/C) 事業全体の投資効率性の評価 = 1.9 残事業の投資効率性の評価 = 1.9 <p>(3)事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・用地取得率は0%(平成19年度末見込み) ・全体の事業進捗率は約1%(平成19年度末見込み) <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定。 <p>3. コスト縮減・代替案立案の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費約1,500億円のうち、約6億円のコスト縮減(主な縮減内容:橋梁区間の連続化、上下線一体施工、新工法の採用等)を図る。 ・東海環状自動車道は、豊田東JCT～美濃関JCT間が既に供用しており、環状道路としての機能を発揮するために、路線全体としてネットワークを形成する必要がある。また、全区間都市計画決定済であり、計画の変更は困難。 <p>○対応方針(案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本業務を継続する。 				

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

●事業採択の前提条件を確認するための指標

前提条件		高速自動車国道	一般国道 (高規格B)	都市高速道路
	事業の効率性	<input checked="" type="checkbox"/> 便益が費用を上回っている 費用便益比 (B/C) = 1.9 (事業全体) (経済的純現在価値 (B-C) = 746億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.1%) 費用便益比 (B/C) = 1.9 (残事業) (経済的純現在価値 (B-C) = 746億円、経済的內部収益率 (EIRR) = 7.1%)		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> 整備計画策定済	<input type="checkbox"/> 基本計画策定済	<input checked="" 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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている		

●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	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率 区間a (費用便益分析対象地域) について 渋滞損失時間 (現況: H18) : 27,300万人・時間/年 (東海環状内市町村合計) 渋滞損失削減時間 : 7,300万人・時間/年 (27,300万人・時間/年 ⇒ 20,000万人・時間/年) 区間b (当該区間) について: 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失時間 (H18) : 192万人・時間/年 (国道258号) 並行区間等 (当該区間) の渋滞損失削減率: 約6割削減 (192 ⇒ 70万人時間/年: 国道258号)		
	物流効率化の支援	<input checked="" type="checkbox"/> 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 対象港湾 (名古屋港・四日市) 対象自治体名 (養老町)、改善見込み (養老町~四日市港: 60分⇒40分、養老町~名古屋港: 70分⇒50分)		
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である ・平成13年8月28日 (第2次決定)		
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		

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	<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 ・みえメディカルバレー構想 ・伊勢湾スーパー中核港湾プロジェクト <input checked="" type="checkbox"/> 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 ・ナガシマリゾート (370万人/年) <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	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 対象となる三次医療施設 (大垣市民病院・三重県立総合医療センター) アクセス向上が見込まれる自治体名 (揖斐川町36分⇒28分、いなべ市43分⇒30分) <input checked="" type="checkbox"/> 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。 ・国道258号		
	災害への備え	<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 ・岐阜県の緊急輸送道路ネットワークに位置づけあり ・名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想に位置づけあり <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 ・代替する緊急輸送道路路線名、代替する区間 【国道258号 (大垣市～桑名市)】 <input checked="" 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 ・名神高速 (大垣IC～富田JCT) <input checked="" type="checkbox"/> 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 ・国道365号の国際コンテナ通行支障区間を回避		
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 評価対象区間：(東海環状養老～北勢 競合路線：H42) CO2排出削減量：16,200t/年 (106,100t/年⇒89,900t/年) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) CO2排出削減量：128,200t/年 (11,633,400t/年⇒11,505,200t/年)		
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのNO2排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：400t/年 (国道258号) (推計結果) 評価対象区間：(東海環状養老～北勢 競合路線：H42) 排出削減量：NOxの排出量は427t/年から356t/年へ71t/年減少、(16.6%減少) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) 排出削減量：NOxの排出量は42,790t/年から41,940t/年へ850t/年減少、(2.0%減少)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 自動車NOx・PM法対策地域指定の別：対象地域外 現道の道路現況値：39t/年 (国道258号) (推計結果) 評価対象区間：(東海環状養老～北勢 競合路線：H42) 排出削減量：SPMの排出量は41t/年から34t/年へ7t/年減少、(17.0%減少) 【参考】評価対象地域：(東海環状内市町村：H42) 排出削減量：SPMの排出量は3,870t/年から3,800t/年へ70t/年減少、(1.8%減少)		
	<input checked="" type="checkbox"/> 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 ・国道258号 <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"/> 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 checked="" 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 ・沿線開発の支援 ・物流支援 等		

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475号 東海環状自動車道 (北勢～四日市)		事業種別	高規格B
起 終 点	自：三重県いなべ市北勢町阿下喜 至：三重県四日市市北山町		延長 供用済	14.4 km — km
事業化	平成2年度	都市計画決定	平成4年1月	
用地着手	平成5年度	工事着手	平成9年度	
再評価実施理由	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業			
全体事業費	約1300億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・環状道路機能（分散導入、バイパス、迂回機能）の発揮による名古屋圏の交通円滑化 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化 			
<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"> ・整備途上の名古屋圏環状道路 ・名古屋圏の交通状況 ・活性化する地域経済 ・脆弱な南北軸 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状道路機能の発揮 ・東海環状自動車道の効果 ・地域経済の支援 ・地域連携の強化 ・事業全体の費用便益比 (B/C) = 1.6 ・残事業の費用便益比 (B/C) = 2.1 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率：24%（平成19年度末見込み） ・用地取得率：89%（平成19年度末見込み） ・用地買収、改良工事を実施中 <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年代後半に全線暫定2車線供用予定 <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費約1300億円のうち、約15億円のコスト縮減（主な縮減内容：新技術・新工法の適用）を図る ・東海環状自動車道（北勢～四日市）は、①環状道路の一部を担う路線であること、②第二名神高速道路と一体となって機能する路線であることから計画の変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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＞

		高速自動車道路	一般国道 (高規格 B)	都市高速道路
前提条件	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 (B/C) = 1.6 (経済的純現在価値 (B-C) = 539 億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 5.6%) 該事業：費用便益比 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 780 億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 7.3%)		
	事業実施環境 (新規事業採択時)	<input type="checkbox"/> 整備計画策定済	<input type="checkbox"/> 基本計画策定済	<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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている		
			<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		高速自動車道路	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	<input checked="" type="checkbox"/> 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：現況値、渋滞損失時間削減量 渋滞損失時間 (現況)：28,206 万人・時間/年 渋滞損失削減時間：8.9 万人・時間/年 区間 b：現況値、渋滞損失時間削減量 渋滞損失時間 (現況)：87.5 万人・時間/年 (国道 258 号大垣市榎根町～桑名市下深部) 渋滞損失削減時間：15.3 万人・時間/年		
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 H17 センサ区間番号：1098 (桑名市多度町香取) 12.8km/h		
	<input type="checkbox"/> 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または新たなバス路線が期待できる			
	<input type="checkbox"/> 新幹線駅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"/> 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 第一種空港：中部国際空港 所要時間 (大垣市) 未整備：約 8 分→整備時：約 7 分 (約 10 分短縮)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 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 指定特定重要港湾 (スーパー中核港湾)：四日市港 所要時間 (大垣市) 未整備：約 8 分→整備時：約 5 分 (約 29 分短縮) 名古屋港 所要時間 (大垣市) 未整備：約 8 分→整備時：約 5 分 (約 33 分短縮)		
	都市の再生	<input checked="" type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である 名古屋圏における環状道路の整備 (平成 13 年 8 月 28 日都市再生本部決定)		
		<input checked="" type="checkbox"/> 三大都市圏の環状道路を形成する 東海環状自動車道 (名古屋大都市圏)		
		<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		
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり		
		<input checked="" 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 地方生活圏中心都市を連絡：四日市市⇄大垣市 所要時間 未整備：約 9 分→整備時：約 5 分		
		<input checked="" type="checkbox"/> 当該路線が接続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 二次生活圏中心都市を最短時間で連絡：桑名市⇄大垣市 所要時間 未整備：約 7 分→整備時：約 4 分		
		<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 いなべ市⇄桑名市 (二次生活圏) 所要時間 未整備：約 3 分→整備時：約 2 分 5 分 いなべ市⇄四日市市 (地方生活圏) 所要時間 未整備：約 4 分→整備時：約 3 分		

政策目標		高速自動車道路	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			<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
		■ 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パレー構想		
		■ 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多度大社		
		<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	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 3次医療施設30分到達人口カバー率(桑名・員生生活創造圏) 未整備: 約71%→整備時: 約87%		
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/便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 H17センサス区間番号: 1098(桑名市多度町香取)		
	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に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 緊急輸送道路: 東名阪自動車道、国道258号		
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する 名神高速道路、東名阪自動車道		
		■ 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 冬期交通障害区間(主要地方道南濃北勢線)の代替路を形成		
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: 3507t-CO2/年		
	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 評価対象区間(平行区間): (国道258号大垣市榎曾根町~桑名市下深部) 排出削減量: 7.4t/年、排出削減率: 1割削減		
		● 並行区間等における自動車からのSPM排出削減率 評価対象区間(平行区間): (国道258号大垣市榎曾根町~桑名市下深部) 排出削減量: 0.7t/年、排出削減率: 1割削減		
		■ 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 岐阜県海津市南濃町吉田: 夜間74dB 岐阜県海津市南濃町太田: 夜間73dB 三重県桑名市多度町香取: 夜間74dB 三重県桑名市上深谷部: 夜間75dB		
		<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"/> 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 国土開発幹線自動車道: 近畿自動車道名古屋神戸線(第二名神高速道路)との一体的な整備の必要		

平成20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	国道139号 富士改良		事業種別	一般二次
起 終 点	自： <small>しずおか ふじ さめじま</small> 静岡県富士市鮫島 至： <small>しずおか ふじ あおしま</small> 静岡県富士市青島		延長 供用済	1.6 km 0 km
事業化	平成5年度	都市計画決定	平成4年度	
用地着手	平成7年度	工事着手	未着手	
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 110億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・都市活力の向上（物流効率化による産業支援など） ・交通渋滞の緩和 ・交通安全の確保 			
<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"> ・南北交通軸の強化の必要性 ・渋滞の慢性化とモビリティの低下 ・地域特性と交通需要の高まり（産業構造の転換と物流ニーズへの対応等） ・交通事故の多発 ・環境への関心の高まり <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市活力の向上（物流支援など） ・交通事故の削減 ・事業全体の費用便益比（B/C）＝ 3.1 ・残事業の費用便益比（B/C）＝ 4.1 ・渋滞緩和とモビリティ向上 ・自動車排出ガスの削減 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成5年度から事業着手、平成7年度より用地着手 ・事業進捗率約24%（平成19年度末見込） ・用地取得率約27%（平成18年度末） ・工事進捗率約5%（平成19年度末見込） ・踏切除却に関して富士市、地元地区、JR東海と調整 <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成19年度末 起点から240m区間供用予定 （全体延長の約15%供用） ・平成20年代半ば 終点から（都）津田蓼原線までの区間供用予定 （全体延長の約60%供用） ・平成20年代後半 全線供用 ・踏切除却に関して、代替案を示し今年度中に合意形成の見込み <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全体事業費のうち、約3億円のコスト縮減を実現 ・潤井川渡河橋梁の工事工程を短縮できる構造を検討 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業を継続する 				

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 (B/C) = 3.1 経済的純現在価値 (B-C) = 191億円 経済的内部収益率 = 10.0 % 残事業 : 費用便益比 (B/C) = 4.1 経済的純現在価値 (B-C) = 209億円 経済的内部収益率 = 14.9 %			
	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 ・国策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	<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）： 2,131万人・時間/年 渋滞損失削減時間： 42万人・時間/年（2,131万人時間/年⇒2,089万人時間/年）			
	物流効率化の支援	<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 富士改良に並行する国道139号（17.4km/h）、県道富士停車場線（19.0km/h）、県道吉原田子浦港線（14.7km/h）、県道田子浦港富士インター線（16.1km/h）等における旅行速度の改善が期待される。※平成17年度道路交通センサス <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 <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 バス路線となっている県道富士停車場線、県道田子浦港富士インター線において旅行速度の改善が見込まれており、バスの利便性が向上することが期待される。 <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 市役所を中心とした市街地中心部から新富士駅への新たなアクセスルートが形成される。 <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 国道1号と田子の浦港（重要港湾）間の新たなアクセスルートが形成される 富士改良により、並行路線の県道田子浦港富士インター線の混雑が緩和されることにより田子の浦港と背後地（富士市、富士宮市等）間のアクセス向上が見込まれる。 <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			
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 <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(構成済延長を使用)が1.5km/km ² 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 ² 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)				
		<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 沼津方面、静岡方面からの玄関口としてのアクセス向上が期待される観光地名：富士山(および富士山麓)					
	<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				
	無電柱化による楽しい町並みの形成	<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						
安全で安心できる暮らしの確保	<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 checked="" 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 <参考>国道139号伝法(センサス区間1096)において1,713件/億台キロの死傷事故率となっている。 (富士改良の並行区間であるセンサス区間1097の事故データが不明のため隣接する区間を参考として記載) <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 静岡県緊急輸送路;第1次緊急輸送道路として機能する。(現在、並行する県道に位置づけあり) <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"/> 密着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				
	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: 約7千トン/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 (現況)自動車NOx・PM法対策地域指定の別:対象地域外 NOx排出削減量: 約9トン/年 <input checked="" type="checkbox"/> 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 SPM排出削減量: 約0.8トン/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	他のアジェンダとの関係	<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20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	国道41号 美濃加茂バイパス		事業種別	一般二次
起 終 点	自：岐阜県美濃加茂市太田町 至：岐阜県加茂郡川辺町石神		延長 供用済	9.4 km 5.2 km
事業化	昭和49年度	都市計画決定	昭和49年度 昭和55年度 平成12年度	
用地着手	昭和53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 500億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な渋滞の緩和 ・地域づくりの支援（産業、観光等） ・沿道環境の改善 			
<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道の幹線道路としての機能低下 ・産業・観光等の地域拠点機能の集積 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・慢性的な渋滞の緩和…現道交通の混雑緩和、現道の年間渋滞損失時間の改善など ・地域づくりの支援（産業、観光等）…美濃加茂市の南北軸を形成、観光の支援、三次医療施設へのアクセス向上など ・沿道環境の改善…騒音の減少、CO₂・NO_x・SPMの排出量削減 ・費用便益比（B/C） <ul style="list-style-type: none"> ①事業全体の投資効率性の評価（B/C）＝2.8 ②残事業の投資効率性の評価（B/C）＝10.9 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業進捗率：約80%（平成19年度末見込み） ・用地取得率：約93%（平成19年度末見込み） ・用地買収、工事を実施中 <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度暫定2車線供用予定（県道山之上古井線～国道41号現道取付） <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・残事業費約99億円のうち、約1.1億円のコスト縮減 ・既に用地買収をほぼ完了して工事を全面展開していることから、計画の変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業を継続する 				

客観的評価指標（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	<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(B/C)=2.8 (経済的純現在価値(B-C)=1,041億円、経済的内部収益率(EIRR)=7.2%) 残事業：費用便益比(B/C)=10.9 (経済的純現在価値(B-C)=996億円、経済的内部収益率(EIRR)=20.9%)			
	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	<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 ・ 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 <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	<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h(当該区間/平行区間)について：(国道41号・美濃加茂市太田本町～川辺町中川辺) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：125.0万人・時間/年(現況：118プロローブデータ) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約5割削減 <input checked="" type="checkbox"/> 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が期待される ・ 一般国道41号 美濃加茂市御門町2丁目～美濃加茂市森山町 休日旅行速度18.1km/h (H17センサス：区間番号1049)、平日では41号に交差する一般国道21号可見市今渡～美濃加茂市御門町間で13.4km/h (H17センサス：区間番号1026) となっている ・ 渋滞区間通過旅行速度…新太田橋交差点5.8km/hのほか他3交差点が20km/h未満、プロローブデータ 区間№1026-9(下)：8.9km/h 他8箇所が20km/h未満 <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 美濃加茂市コミュニティバス「あい愛バス」：市街地循環古井A・B(国道41号利用) 東濃バス：八百津線(国道41号利用) <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 JR美濃太田駅(高山本線特急停車駅)へのアクセス性向上が見込まれる <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 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 <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	<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 <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である <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 <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 ² 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 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導道(A'路線)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 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 美濃加茂市と下呂市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 下呂市→美濃加茂市、改善見込み(95.6分⇒90.7分)				
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都市再生整備計画(中山道 太田宿地区)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 ・平成記念公園(日本昭和村)(H17観光客数:約83万人) ・飛水峡(H17観光客数:七宗町計約25万人) ・白川温泉(H17観光客数:白川町計約40万人) ・下呂温泉(H17観光客数:約149万人) ・中山道太田宿(H17観光客数:約13万人)					
			<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ル的な道路整備等、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 中濃厚生病院(関市)からのアクセス向上 加茂郡白川町三川地区中濃厚生病院 (52.9分⇒57.3分 8.9%短縮)		<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/便台半口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			
		<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5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 <input checked="" type="checkbox"/> 岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路としての位置づけあり <input checked="" type="checkbox"/> 当該地域が東南海・南海地震防災対策推進地域内に位置している			
		<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：5.3-4.1t/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 評価対象区間：費用便益分析対象区間について算定 排出削減量：7.7t/年、排出削減率：0.9.5%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 評価対象区間：費用便益分析対象区間について算定 排出削減量：0.6t/年、排出削減率：0.4%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 平成17年度道路環境センサス区間1048-1 延長5.3km (72dB⇒62dB)				
<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	他のアポイントとの関係	<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20年度継続箇所 道路事業の評価書（原案）

事業名	国道156号 小屋名改良		事業種別	一般二次
起 終 点	自：岐阜県関市小屋名 至：岐阜県関市小屋名		延長 供用済	1.0km 0.0km
事業化	昭和49年度	都市計画決定	昭和49年度	
用地着手	平成4年度	工事着手	平成9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 57億円			
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通渋滞の緩和 ・ 交通安全性の向上（事故危険箇所） ・ 交通結節点の機能強化（関市～岐阜市） 			
<p>1. 事業の必要性</p> <p>(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道廃線にともなう鉄道立体化事業の見直し（鉄道立体をとりやめ） ・ 現道交通の局所的な混雑 ・ 交通事故の多発 ・ 地域間・地域内の結節点 <p>(2) 事業の投資効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現道交通の混雑緩和・・・混雑の緩和、渋滞損失時間の改善 ・ 事故危険箇所における安全性の向上・・・交通事故の減少 ・ 交通結節点の機能強化によるアクセス向上・・・日常生活圏中心都市、観光、 医療施設へのアクセス向上 ・ 沿道環境の改善・・・CO2、NOX、SPMの排出量削減 ・ 費用便益費（B/C） <ul style="list-style-type: none"> ①事業全体の投資効率性の評価＝2.5 ②残事業の投資効率性の評価＝13.4 <p>(3) 事業の進捗状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用地取得率：93%（平成19年度末見込み） ・ 事業進捗率：89%（平成19年度末見込み） <p>2. 事業進捗の見込み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年代前半を目標に、全区間暫定2車線供用並びに交差点集約（交差点改良）完成予定。 <p>3. コスト縮減、代替案立案等の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 排水施設の見直しにより約0.04億円（残事業費の0.8%）のコスト縮減が可能 ・ 4車線拡幅と交差点改良で、用地買収もほぼ完了しているため計画の変更は困難 <p>○対応方針（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本事業を継続する。 				

客観的評価指標（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	<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 (B/C) = 2.5 (経済的純現在価値 (B-C) = 97億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.8%) 残事業：費用便益比 (B/C) = 13.4 (経済的純現在価値 (B-C) = 92億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 21.9%)			
	事業実施環境 (新規事業採択時)				<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"/> 円滑な事業執行の環境が整っている			
	事業の性格	<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			
				<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	<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b：(当該区間/平行区間)について：(国道156号：山田交差点～小瀬交差点) 並行区間等(当該区間)の渋滞損失時間：約3万人・時間/年 並行区間等(当該区間)の渋滞損失削減率：約5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"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上は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 ・ (主) 関本業線のバスが、国道156号に遷する到達時間が100秒→50秒(50%)の短縮が図られる				
		<input type="checkbox"/> 新幹線もしくは特急停車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 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			
			<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	<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が1.5km/km ² 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 ² 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)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"/> 当該路線が構築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 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 ・ 関市、美濃市⇄岐阜市のアクセス向上(マクロ視点)、岐阜市役所⇄関市役所の所要時間短縮(35.88分→35.05分、2.3%短縮) ・ 関市中心地(市役所)⇄関市西部、西南部(ミクロ視点)、津保川ニュータウン⇄関市役所の所要時間短縮(14.53分→13.69分、5.8%短縮)				
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 ・ 百年公園(平成17年来場者数:26万人)・平成記念公園【日本昭和村】(平成17年来場者数:83万人)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あり				
		<input type="checkbox"/> 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				<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
	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 ・ 中濃厚生病院(関市)へのアクセス向上 津保川ニュータウン⇄中濃厚生病院(14.53分→13.69分、5.8%短縮)		<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 ・岐阜県地域防災計画に一次緊急輸送路としての位置づけあり ・当該地域が東南海・南海地震防災対策推進地域内に位置している			
		<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：90.4t/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 評価対象区間：費用便益分析対象区間について算定 排出削減量：3.2t/年、排出削減率：約0.10%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 評価対象区間：費用便益分析対象区間について算定 排出削減量：0.3t/年、排出削減率：約0.11%削減			
	<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			
		<input checked="" type="checkbox"/> 事故危険箇所において、道路改良等や事故対策実施により、当該区間の安全性の向上が期待できる ・交差点の単純化、交通流の整流化により、少なくとも約40%の事故削減が期待できる			